

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 134



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

59ο έτος

24 Μαΐου 2016

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2016/788 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.32833 (11/C) (πρώην 11/NN) την οποία χορήγησε η Γερμανία στο πλαίσιο των ρυθμίσεων χρηματοδότησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn που τέθηκαν σε εφαρμογή την περίοδο από το 2009 έως το 2011 [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6850] ⁽¹⁾ 1
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2016/789 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.21121 (C29/08) (πρώην NN 54/07) την οποία χορήγησε η Γερμανία στο πλαίσιο της χρηματοδότησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ του αερολιμένα και της Ryanair [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6853] ⁽¹⁾ 46
- ★ Κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2016/790 της Επιτροπής, της 13ης Ιανουαρίου 2016, για την τροποποίηση του παραρτήματος V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους τίτλους εκπαίδευσης και τις ονομασίες εκπαιδευμένων [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 1] ⁽¹⁾ 135

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/788 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Οκτωβρίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.32833 (11/C) (πρώην 11/NN) την οποία χορήγησε η Γερμανία στο πλαίσιο των ρυθμίσεων χρηματοδότησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn που τέθηκαν σε εφαρμογή την περίοδο από το 2009 έως το 2011

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6850]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις ⁽²⁾, και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 17ης Ιουνίου 2008, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης όσον αφορά τη χρηματοδότηση της Flughafen Frankfurt Hahn GmbH («FFHG»), του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και τις χρηματοοικονομικές του σχέσεις με τη Ryanair. Η επίσημη διαδικασία έρευνας καταχωρίστηκε με τον αριθμό υπόθεσης SA.21121 (C 29/08).
- (2) Με επιστολή της 4ης Μαρτίου 2011, η Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa») διαβίβασε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την υπό εξέλιξη επίσημη διαδικασία έρευνας στην υπόθεση SA.21121 (C 29/08), ισχυριζόμενη ότι πρόκειται για νέα μέτρα κρατικής ενίσχυσης υπέρ της FFHG.
- (3) Με επιστολή της 18ης Μαρτίου 2011, η Επιτροπή διαβίβασε στη Γερμανία τα εν λόγω στοιχεία της Lufthansa και ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τα νέα εικαζόμενα μέτρα κρατικής ενίσχυσης. Με επιστολή της 5ης Απριλίου 2011, η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας για την υποβολή των εν λόγω πληροφοριών έως τις 15 Ιουλίου 2011. Με επιστολή της 11ης Απριλίου 2011, η Επιτροπή παρέτεινε την προθεσμία έως τις 18 Μαΐου 2011

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

⁽²⁾ ΕΕ C 216 της 21.7.2012, σ. 1.

για ορισμένα από τα ερωτήματα και έως τις 31 Μαΐου 2011 για τα υπόλοιπα. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 19ης Μαΐου 2011 και της 23ης Μαΐου 2011.

- (4) Ωστόσο, οι απαντήσεις αυτές ήταν ελλιπείς. Ως εκ τούτου, με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2011 η Επιτροπή έστειλε υπενθύμιση βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽³⁾. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 14ης Ιουνίου 2011 και της 16ης Ιουνίου 2011.
- (5) Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης σχετικά με το πιστωτικό όριο που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG, το δάνειο που χορηγήθηκε από την Investitions- und Strukturbank του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου («ISB») στον FFHG και την εγγύηση που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στον FFHG για το δάνειο της ISB («απόφαση κίνησης της διαδικασίας»). Η επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με τις πτυχές αυτές καταχωρίστηκε με τον αριθμό υπόθεσης SA.32833 (11/C).
- (6) Με επιστολή της 22ας Ιουλίου 2011, η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας για την αποστολή απάντησης στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία χορήγησε η Επιτροπή στις 26 Ιουλίου 2011. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από τη Γερμανία στις 31 Αυγούστου 2011.
- (7) Με επιστολή της 22ας Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Με επιστολή της 18ης Ιανουαρίου 2012, η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας για την αποστολή απάντησης, την οποία χορήγησε η Επιτροπή την ίδια ημέρα. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο αίτημα για συμπληρωματικές πληροφορίες της 22ας Δεκεμβρίου 2011 με επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012.
- (8) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾ στις 21 Ιουλίου 2012. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.
- (9) Με επιστολή της 4ης Σεπτεμβρίου 2012, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις τρίτου μέρους, του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στη Γερμανία με επιστολή της 7ης Σεπτεμβρίου 2012. Δόθηκε στη Γερμανία η δυνατότητα να σχολιάσει τις παρατηρήσεις του τρίτου μέρους εντός προθεσμίας ενός μηνός. Η Γερμανία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.
- (10) Με επιστολή της 10ης Απριλίου 2013, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο αίτημα αυτό με επιστολή της 17ης Ιουνίου 2013.
- (11) Με επιστολή της 25ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την έκδοση, στις 20 Φεβρουαρίου 2014, των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁵⁾ και για το γεγονός ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμοστούν στην επίμαχη υπόθεση από την ημερομηνία της δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, έδωσε δε στη Γερμανία την ευκαιρία να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους εντός 20 εργάσιμων ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (12) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 4 Απριλίου 2014. Αντικατέστησαν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁶⁾ καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁷⁾.
- (13) Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ανακοίνωση με την οποία τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνταν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην εξεταζόμενη υπόθεση εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής τους ⁽⁸⁾. Η Lufthansa και η Transport & Environment υπέβαλαν παρατηρήσεις. Με επιστολή της 21ης Αυγούστου 2014, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γερμανία. Με επιστολή της 29ης Αυγούστου 2014, η Γερμανία πληροφόρησε την Επιτροπή ότι δεν είχε παρατηρήσεις να υποβάλει.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

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

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

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

⁽⁸⁾ ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

- (14) Με επιστολές της 23ης Μαρτίου 2014 και της 4ης Απριλίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 17ης Απριλίου 2014, της 24ης Απριλίου 2014 και της 9ης Μαΐου 2014.
- (15) Στις 17 Ιουνίου 2014 η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεχόταν η παρούσα απόφαση να εκδοθεί κατ' εξαίρεση μόνο στην αγγλική γλώσσα.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

2.1. Μετατροπή του αερολιμένα και του καθεστώτος ιδιοκτησίας του

- (16) Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn βρίσκεται στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, σε απόσταση περίπου 120 km δυτικά της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main). Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτελούσε βάση της πολεμικής αεροπορίας των ΗΠΑ έως το 1992. Στη συνέχεια, μετατράπηκε σε πολιτικό αερολιμένα. Διαθέτει άδεια 24ωρης λειτουργίας.
- (17) Η *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (Holding Hahn), μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα μεταξύ της *Wayss & Freytag* και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, απέκτησε την κυριότητα των υποδομών του αερολιμένα Frankfurt-Hahn από τη Γερμανία την 1η Απριλίου 1995. Στο διάστημα μεταξύ 1995 και 1998, η εν λόγω σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα εξετέλεσε διάφορα έργα στον αερολιμένα με σκοπό να τον καταστήσει βιομηχανική και εμπορική περιοχή. Σύμφωνα με τη Γερμανία, όταν η σύμπραξη μεταξύ της *Wayss & Freytag* και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου απεδείχθη ανεπιτυχής, την 1η Ιανουαρίου 1998, η *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (Fraport) (*) άρχισε να συμμετέχει στο εν λόγω έργο και εντέλει ανέλαβε την εκμετάλλευση του αερολιμένα.
- (18) Η Fraport αγόρασε το 64,90 % των μετοχών του φορέα εκμετάλλευσης *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (FFHG) έναντι τιμήματος [...] (°). Η καταβολή μέρους της τιμής αγοράς [...] ευρώ έπρεπε να πραγματοποιηθεί στις 31 Δεκεμβρίου 2007 και εξηρτάτο από ορισμένες προϋποθέσεις ⁽¹⁰⁾. Τον Αύγουστο του 1999, η Fraport απέκτησε το 73,37 % των μετοχών της Holding Hahn και το 74,90 % των μετοχών του ομόρρυθμου εταίρου της, της *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH*, έναντι τιμήματος [...] ευρώ. Με τον τρόπο αυτό, η Fraport κατέστη ουσιαστικά ο νέος εταίρος του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (19) Το ενδιαφέρον της Fraport για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn επικεντρωνόταν στη συστηματική ανάπτυξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης του αερολιμένα. Εν προκειμένω, η Fraport ήταν μία από τις πρώτες επιχειρήσεις που εφάρμοσαν ένα επιχειρηματικό μοντέλο το οποίο στόχευε ειδικά στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Σε αυτή τη βάση, η Fraport προέβη σε σύναψη νέας συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης με τη Holding Hahn μετά τη μετατροπή της τελευταίας σε γερμανική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). Η μετατροπή και η σύναψη της εν λόγω συμφωνίας έλαβαν χώρα στις 24 Νοεμβρίου 2000.
- (20) Εν συνέχεια, η Holding Hahn και η FFHG συγχωνεύτηκαν και συγκρότησαν τη *Flughafen Hahn GmbH*. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατείχε το 26,93 % και η Fraport το 73,07 % των μετοχών της νέας εταιρείας. Το 2001, οι δύο μέτοχοι, η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, προέβησαν σε εισφορές νέου κεφαλαίου στην FFHG.
- (21) Έως τις 11 Ιουνίου 2001, το 100 % των μετοχών της Fraport ανήκε σε μετόχους του δημόσιου τομέα ⁽¹¹⁾. Στις 11 Ιουνίου, η Fraport εισήχθη προς διαπραγμάτευση στο χρηματιστήριο και το 29,71 % των μετοχών της πωλήθηκε σε μετόχους του ιδιωτικού τομέα, ενώ το υπόλοιπο 70,29 % των μετοχών παρέμεινε στην κατοχή των μετόχων του δημόσιου τομέα.
- (22) Τον Νοέμβριο του 2002, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, το ομόσπονδο κράτος της Έσης, η Fraport και η FFHG σύναψαν συμφωνία για την περαιτέρω ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η εν λόγω συμφωνία προέβλεπε δεύτερη αύξηση του εγγεγραμμένου κεφαλαίου. Στο πλαίσιο αυτό, το ομόσπονδο κράτος της Έσης προσχώρησε στην FFHG ως τρίτος μέτοχος. Η Fraport κατείχε τότε το 65 % των μετοχών, ενώ το ομόσπονδο κράτος της Έσης και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατείχαν από 17,5 % έκαστο. Αυτό το καθεστώς ιδιοκτησίας παρέμεινε αμετάβλητο έως το 2009, οπότε η Fraport προέβη σε πώληση του συνόλου των μετοχών της στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, το οποίο έκτοτε κατέχει πλειοψηφικό μερίδιο 82,5 %. Το υπόλοιπο 17,5 % παραμένει στην κατοχή του ομόσπονδου κράτους της Έσης.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες

(°) Εφεξής στην παρούσα απόφαση ο όρος «Fraport» χρησιμοποιείται για να δηλώσει τόσο τη «FAG» πριν από τη μεταβολή της εταιρικής επωνυμίας όσο και τη «Fraport AG» μετά τη μεταβολή.

⁽¹⁰⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 της συμφωνίας αγοράς, το εν λόγω ποσό θα μπορούσε να μειωθεί, για παράδειγμα στην περίπτωση που οι δαπάνες της FFHG για την προστασία από την ηχορύπανση υπερέβαιναν ένα ορισμένο ανώτατο όριο.

⁽¹¹⁾ Το ομόσπονδο κράτος της Έσης κατείχε το 45,24 % των μετοχών της Fraport, η «Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH» [η οποία ανήκε σε ποσοστό 100 % στον δήμο της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main)] κατείχε το 28,89 % και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κατείχε το 25,87 %.

2.2. Εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης και πλησιέστεροι αερολιμένες

- (23) Η επιβατική κίνηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αυξήθηκε από 29 289 επιβάτες το 1998 σε 4 εκατ. επιβάτες το 2007 και εν συνέχεια μειώθηκε σε 2,7 εκατ. επιβάτες το 2013 (βλέπε πίνακα 1). Ο αερολιμένας εξυπηρετείται επί του παρόντος από τη Ryanair ⁽¹²⁾, τη Wizz Air ⁽¹³⁾ και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Το μερίδιο επιβατικής κίνησης της Ryanair αντιστοιχεί περίπου στο [80-100 %] των επιβατών.

Πίνακας 1

Εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από το 1998 έως το 2013

Έτος	Αριθμός επιβατών	Αριθμός επιβατών της Ryanair
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 493 629	[2 794 903 — 3 493 629]
2011	2 894 363	[2 315 490 — 2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948 — 2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023 — 2 667 529]

⁽¹²⁾ Η Ryanair είναι ιρλανδική αεροπορική εταιρεία και μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (European Low Fares Airlines Association, ELFAA). Η επιχειρηματική δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας συνδέεται με δευτερεύοντες, περιφερειακούς αερολιμένες. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος περίπου 160 ευρωπαϊκούς προορισμούς. Η Ryanair διαθέτει ομοιογενή στόλο, αποτελούμενο από αεροσκάφη Boeing 737-800 με 189 θέσεις.

⁽¹³⁾ Η Wizz Air είναι ουγγρική αεροπορική εταιρεία και μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (European Low Fares Airlines Association, ELFAA). Ο όμιλος Wizz Air αποτελείται από τρεις εταιρείες εκμετάλλευσης, ήτοι τη Wizz Air Hungary, τη Wizz Air Bulgaria και τη Wizz Air Ukraine. Το επιχειρηματικό μοντέλο της αεροπορικής εταιρείας συνδέεται με δευτερεύοντες, περιφερειακούς αερολιμένες. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος περίπου 150 ευρωπαϊκούς προορισμούς. Η Wizz Air διαθέτει ομοιογενή στόλο, αποτελούμενο από αεροσκάφη Airbus A 320 με 180 θέσεις.

- (24) Στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn σημειώθηκε επίσης σημαντική αύξηση των εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών. Οι εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές στον αερολιμένα αυξήθηκαν από 16 020 τόνους το 1998 σε 286 416 τόνους το 2011 και μειώθηκαν εκ νέου σε 152 503 τόνους το 2013 (βλέπε πίνακα 2). Οι συνολικές εμπορευματικές αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων διαμετακόμισης, που διακινήθηκαν στον αερολιμένα ανήλθαν σε 446 608 τόνους το 2013.

Πίνακας 2

Εξέλιξη της εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από το 1998 έως το 2010

Έτος	Συνολικές εμπορευματικές αερομεταφορές σε τόνους	Συνολικές εμπορευματικές αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων διαμετακόμισης, σε τόνους
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

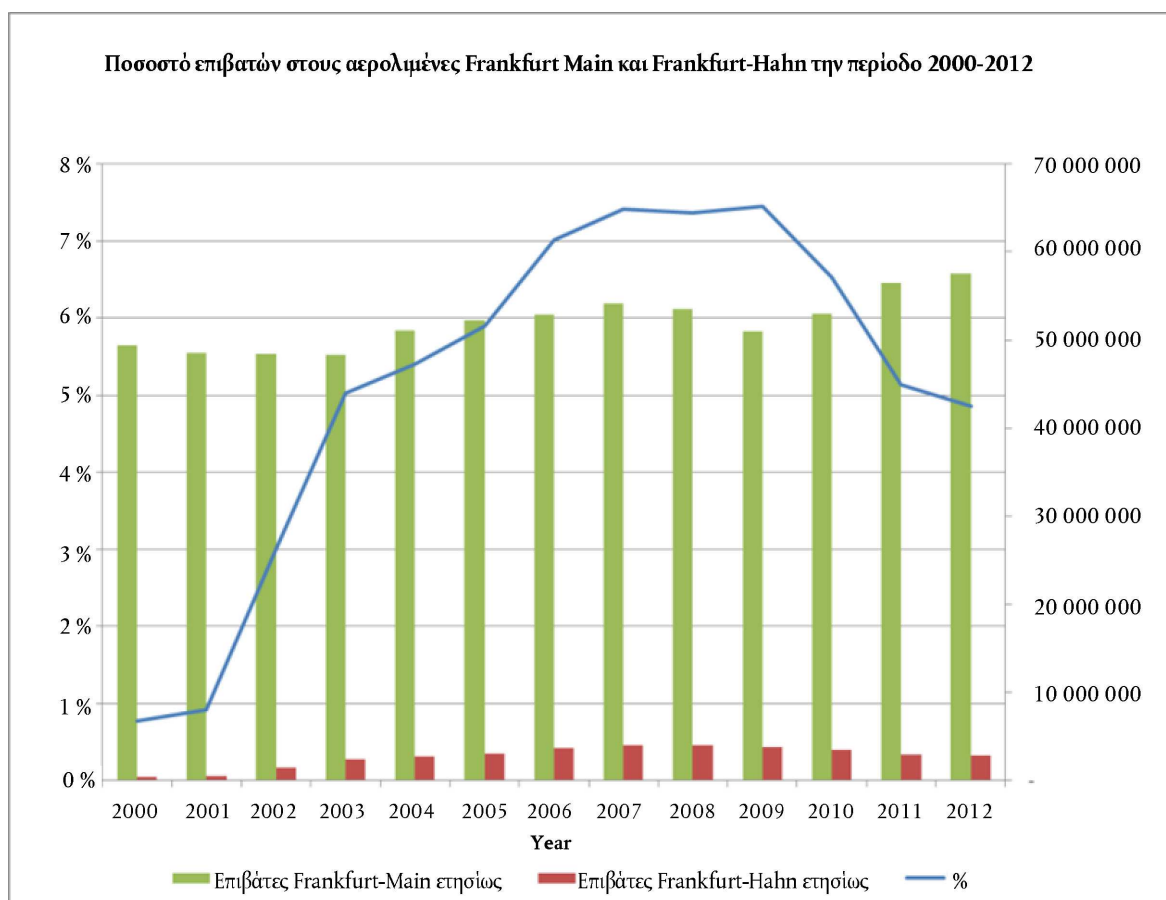
- (25) Πλησίον του αερολιμένα Frankfurt-Hahn βρίσκονται οι εξής αερολιμένες:

i) ο αερολιμένας Frankfurt Main (~ 115 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 15 λεπτά οδικώς) είναι ένας διεθνής κομβικός αερολιμένας που συνδέεται με ευρύ φάσμα προορισμών, από μικρές έως μεγάλες αποστάσεις. Εξυπηρετείται κυρίως από αερομεταφορείς οργανωμένους σε δίκτυο, οι οποίοι προσφέρουν πτήσεις με ανταπόκριση, αλλά παρέχει επίσης συνδέσεις από σημείο σε σημείο και ναυλωμένες πτήσεις. Πέραν της επιβατικής κίνησης (περίπου 58 εκατ. επιβάτες το 2013), ο αερολιμένας Frankfurt Main εξυπηρετεί επίσης εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές (περίπου 2 εκατ. τόνους το 2013). Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η εξέλιξη της κίνησης στους αερολιμένες Frankfurt Main και Frankfurt-Hahn κατά την περίοδο 2000-2012.

- ii) Ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου (~ 111 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 30 λεπτά οδικώς) είναι ένας διεθνής αερολιμένας, ο οποίος παρέχει σύνδεση με ευρύ φάσμα προορισμών. Πέραν της επιβατικής κίνησης (περίπου 2,2 εκατ. επιβάτες), το 2013 εξυπηρέτησε επίσης εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές που ανήλθαν σε 673 500 τόνους.
- iii) Ο αερολιμένας Zweibrücken (~ 128 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 35 λεπτά οδικώς).
- iv) Ο αερολιμένας Saarbrücken (~ 128 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 35 λεπτά οδικώς).
- v) Ο αερολιμένας Κολωνίας-Βόννης (~ 175 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 44 λεπτά οδικώς).

Διάγραμμα 1

Εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στους αερολιμένες Frankfurt Main και Frankfurt-Hahn κατά την περίοδο 2000-2012



2.3. Οικονομικά αποτελέσματα των αερολιμένων και επισκόπηση των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν

(26) Στον πίνακα 3 παρέχεται επισκόπηση των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν από την FFHG από το 2001 έως το 2012, και ανήλθαν συνολικά σε 216 εκατ. ευρώ περίπου.

Πίνακας 3

Επισκόπηση των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν από το 2001 έως το 2012

Σε χιλιάδες ευρώ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Σύνολο 2001-2012
Επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό													
Κτήσεις και μεταφορά πάγιων στοιχείων													
Γήπεδα-οικόπεδα	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Τερματικός σταθμός		2 519	3 310					251					
Υπόστεγο εμπορευμάτων			3 850		3 222								
Κτίριο γραφείων								2 428		[...]			
Λοιπές επενδύσεις σε υποδομές			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Λοιπές υποδομές	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Άυλα στοιχεία ενεργητικού (π.χ. ΤΠ)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Εξοπλισμός	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Σύνολο	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(27) Στον πίνακα 4 παρέχεται επισκόπηση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων της FFHG από το 2001 έως το 2012.

Πίνακας 4

Ετήσια οικονομικά αποτελέσματα της FFHG στο διάστημα μεταξύ 2001 και 2012

Σε χιλιάδες ευρώ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης												
Έσοδα	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Λοιπά έσοδα (συμπεριλαμβανομένης της αντιστάθμισης για δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους και των πωλήσεων γηπέδων-οικοπέδων)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Σύνολο εσόδων	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Κόστος υλικών	- 7 092,39	- 10 211,13	- 12 560,46	- 14 601,17	- 17 895,97	- 24 062,81	- 22 491,85	- 25 133,61	- 24 979,59	- 27 650,17	- 20 017,99	- 21 871,65
Έξοδα προσωπικού	- 9 185,12	- 9 672,37	- 10 734,62	- 11 217,21	- 12 101,84	- 13 337,28	- 14 433,17	- 15 758,34	- 15 883,08	- 17 893,60	- 18 228,23	- 18 349,10
Λοιπά έξοδα (συμπεριλαμβανομένου μάρκετινγκ)	- 5 692,81	- 11 434,31	- 10 521,27	- 11 454,36	- 14 058,15	- 12 885,28	- 9 897,46	- 9 630,21	- 7 796,81	- 8 029,40	- 6 760,92	- 6 643,00
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)	- 4 121,41	- 10 895,06	- 7 555,27	- 4 669,21	- 3 577,94	- 708,22	- 89,56	- 280,39	- 4 917,58	- 4 262,96	- 7 965,23	- 15 510,62
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (μη συμπεριλαμβανομένων λοιπών εσόδων)	- 11 892,72	- 16 409,69	- 11 242,13	- 7 708,56	- 7 196,87	- 6 805,51	- 5 526,13	- 5 138,56	- 6 622,78	- 10 291,59	- 1 348,76	- 5 880,30
Απόσβεση	- 5 325,63	- 5 674,68	- 6 045,39	- 7 699,33	- 7 973,46	- 10 527,90	- 10 191,89	- 11 855,19	- 12 482,28	- 11 827,19	- 13 297,31	- 12 733,48
Οικονομικά αποτελέσματα (εισπραχθέντες τόκοι - καταβληθέντες τόκοι)	- 2 896,64	- 3 013,42	- 4 006,57	- 4 105,53	- 4 548,42	- 4 588,16	- 5 235,30	- 5 693,02	- 4 915,39	- 2 778,06	- 5 063,04	- 8 177,54
Έκτακτα έσοδα και έξοδα	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 272,55	0,00	0,00
Φόροι	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66	- 257,45	- 240,85	- 231,03	- 277,52
Κάλυψη ζημιών από τη Fra- rogi μέσω της μεταφοράς απο- τελεσμάτων χρήσης	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Ετήσιο αποτέλεσμα (κέρδος/ζημία)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 7 114,17	- 10 855,69	- 10 626,14	- 5 677,92

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (28) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας καλύπτει ρυθμίσεις χρηματοδότησης που εφαρμόστηκαν κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2011 και εγείρει τα ακόλουθα ερωτήματα:
- i) πρώτον, κατά πόσον το πιστωτικό όριο που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου παρασχέθηκε με όρους της αγοράς και συνεπώς δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση ή, σε περίπτωση που όντως συνιστούσε κρατική ενίσχυση, κατά πόσον η εν λόγω κρατική ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά·
 - ii) δεύτερον, κατά πόσον τα δάνεια που χορηγήθηκαν από την ISB στην FFHG και η υποκείμενη εγγύηση που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στον FFHG χορηγήθηκαν με όρους της αγοράς και συνεπώς δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση ή, σε περίπτωση που όντως συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, κατά πόσον η εν λόγω κρατική ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά.

3.1. Πιστωτικό όριο που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου

- (29) Από τις 19 Φεβρουαρίου 2009, η FFHG έχει συμπεριληφθεί στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Ο στόχος του κοινού ταμείου είναι η βελτιστοποιημένη αξιοποίηση της ρευστότητας εντός των διαφόρων χαρτοφυλακίων συμμετοχών, ιδρυμάτων και δημοσίων επιχειρήσεων του ομόσπονδου κράτους.
- (30) Η συμμετοχή των διαφόρων επιχειρήσεων και ιδρυμάτων στο κοινό ταμείο βασίζεται σε μνημόνιο συμφωνίας μεταξύ της εκάστοτε επιχείρησης/ιδρύματος και του Υπουργείου Οικονομικών του ομόσπονδου κράτους Ρηνανίας-Παλατινάτου. Σε περίπτωση που εντός του κοινού ταμείου, η ζήτηση ρευστότητας υπερβαίνει τα διαθέσιμα κεφάλαια, το σχετικό έλλειμμα χρηματοδοτείται σε βραχυπρόθεσμη βάση από τις κεφαλαιαγορές.
- (31) Το τρέχον πιστωτικό όριο για την FFHG στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου είναι 45 εκατ. ευρώ. Έως τις 25 Μαρτίου 2013, η FFHG είχε χρησιμοποιήσει το 100 % (45 εκατ. ευρώ) του πιστωτικού ορίου του.

3.2. Αναχρηματοδότηση των δανείων του FFHG από την Investitions- und Strukturbank του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου

- (32) Αφού το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατέστη ο πλειοψηφικός μέτοχος της FFHG, τα μακροπρόθεσμα δάνειά του αναχρηματοδοτήθηκαν το 2009 από την ISB. Τρία από τα δάνεια, και συγκεκριμένα τα δάνεια υπ' αριθ. 1, 3 και 4 (βλέπε πίνακα 5), χορηγήθηκαν με σταθερό επιτόκιο για τη συνολική διάρκεια των αντίστοιχων δανείων, ενώ τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 έχουν κυμαινόμενο επιτόκιο. Στον πίνακα 5 συνοψίζονται οι όροι των δανείων που χορηγήθηκαν από την ISB.

Πίνακας 5

Δάνεια της FFHG που χορηγήθηκαν από την ISB

Αριθ.	Τράπεζα	Ποσό δανείου σε εκατ. ευρώ	Διάρκεια	Επιτόκιο	Επιτόκιο ανταλλαγής
1	ISB	18,4	[περίπου 8 έτη]	[> 3 %· < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[περίπου 5 έτη]	Euribor [< 12] μηνών συν [< 1 %]	[...]
3	ISB	2,5	[περίπου 2 έτη]	[> 3 %· < 4,5 %]	

Αριθ.	Τράπεζα	Ποσό δανείου σε εκατ. ευρώ	Διάρκεια	Επιτόκιο	Επιτόκιο ανταλλαγής
4	ISB	25,9	[περίπου 7 έτη]	[> 3 %· < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[περίπου 3 έτη]	Euribor [< 12] μηνών συν [< 1 %]	[...]

- (33) Η FFHG έχει επίσης υπογράψει δύο συμφωνίες ανταλλαγής επιτοκίων με την IKB Corporate Lab. Οι συμφωνίες αυτές αντισταθμίζουν τις διακυμάνσεις του κυμαινόμενου μέρους του επιτοκίου των δανείων υπ' αριθ. 2 και 5 (βλέπε πίνακα 5), συγκεκριμένα δε του Euribor εξαμήνου και του Euribor τριμήνου, αντιστοίχως. Οι συμφωνίες ανταλλαγής υπογράφηκαν το 2004 και το 2005 (όσον αφορά τα δάνεια που χορηγήθηκαν τη δεδομένη χρονική στιγμή, τα οποία αντικαταστάθηκαν από την τρέχουσα χρηματοδότηση).
- (34) Οι όροι αποπληρωμής των διαφόρων δανείων που χορηγήθηκαν από την ISB ποικίλλουν. Τα δάνεια υπ' αριθμόν 1, 3, 4 και 5 είναι τοκοχρεολυτικά δάνεια, ενώ το δάνειο υπ' αριθ. 2 είναι δάνειο εξοφλητέο εξ ολοκλήρου κατά τη λήξη. Στον πίνακα 6 συνοψίζονται οι όροι αποπληρωμής των εν λόγω δανείων.

Πίνακας 6

Όροι αποπληρωμής των δανείων της ISB

Αριθ.	Τράπεζα	Ποσό δανείου σε εκατ. ευρώ	Όροι αποπληρωμής/ημερομηνία λήξεως
1	ISB	18,4	Αποπληρωμή ανά εξάμηνο στις 30 Ιουνίου και στις 30 Δεκεμβρίου κάθε έτους, με καταληκτική ημερομηνία τελικής εξόφλησης στις [...]
2	ISB	20,0	Δάνειο εξοφλητέο εξ ολοκλήρου κατά τη λήξη στις [...]
3	ISB	2,5	Αποπληρωμή ανά εξάμηνο στις 30 Απριλίου και στις 30 Οκτωβρίου κάθε έτους, με καταληκτική ημερομηνία τελικής εξόφλησης στις [...]
4	ISB	25,9	Αποπληρωμή ανά εξάμηνο στις 30 Ιουνίου και στις 30 Δεκεμβρίου κάθε έτους, με καταληκτική ημερομηνία τελικής εξόφλησης στις [...]
5	ISB	6,8	Αποπληρωμή ανά τρίμηνο [...], με καταληκτική ημερομηνία τελικής εξόφλησης στις [...]

- (35) Όλα τα δάνεια καλύπτονται κατά 100 % από εγγύηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Για την παροχή των εγγυήσεων, η FFHG καταβάλλει προμήθεια εγγύησης ύψους [0,5 % έως 1,5 %] ετησίως στον εγγυητή.

3.3. Συμβιβάσιμο των πιθανών κρατικών ενισχύσεων προς την FFHG

- (36) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον το πιστωτικό όριο που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου που αναφέρεται στην ενότητα 3.1 και τα δάνεια και η εγγύηση που αναφέρονται στην ενότητα 3.2 συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά ελλείψει των προϋποθέσεων περί συμβατότητας των ενισχύσεων λειτουργίας δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, σε περίπτωση που θεωρηθεί ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

- (37) Γενικά, η Γερμανία υποστήριξε ότι κανένα από τα δύο υπό διερεύνηση μέτρα στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης καθώς, λαμβανομένων υπόψη όλων των συναφών περιστάσεων, δεν παρασχέθηκε οικονομικό πλεονέκτημα στην FFHG. Εναλλακτικά, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι σε περίπτωση που η Επιτροπή θεωρήσει ότι τα εν λόγω μέτρα συνιστούν όντως ενίσχυση κατά την έννοια της Συνθήκης, τότε η εν λόγω ενίσχυση θα πρέπει να κριθεί συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά.

4.1. Η ιδιαίτερη κατάσταση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn το 2009

- (38) Η Γερμανία ήταν της άποψης ότι κατά την αξιολόγηση των επίμαχων χρηματοδοτικών μέτρων πρέπει να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση του αερολιμένα και το ιστορικό των εν λόγω επίμαχων χρηματοδοτικών μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία ανέφερε τις εξής τρεις περιστάσεις:
- (39) Πρώτον, όσον αφορά το ιστορικό των μέτρων, η Γερμανία επισήμανε ότι η FFHG είχε χρηματοδοτήσει μέσω δανείων το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεών του, κατά τη διάρκεια και κατόπιν της μετατροπής του από στρατιωτικό σε εμπορικό αερολιμένα. Συνεπώς, σύμφωνα με τη Γερμανία, η FFHG, σε αντίθεση με άλλους αερολιμένες, είχε μεγάλο ποσό μακροπρόθεσμων χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων.
- (40) Δεύτερον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η αναχρηματοδότηση των δανείων της FFHG ήταν αναπόφευκτη επειδή η Fraport είχε πουλήσει τις μετοχές της στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου την 1η Ιανουαρίου 2009. Πριν από την πώληση, η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης («Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag») υποχρέωνε τη Fraport να διασφαλίζει τη χρηματοδότηση των μακροπρόθεσμων οφειλών της FFHG και να καλύπτει τις πιθανές ζημιές του. Η Γερμανία εξήγησε περαιτέρω ότι μετά την αγορά των μετοχών από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, η εν λόγω συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης έληξε, επομένως ήταν αναγκαία η αναχρηματοδότηση των υποχρεώσεων της FFHG. Σύμφωνα με τη Γερμανία, με αυτά τα μέτρα το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου αποσκοπούσε μόνο στη διατήρηση της οικονομικής κατάστασης της FFHG.
- (41) Τρίτον, η Γερμανία υπογράμμισε ιδίως το γεγονός ότι μια ιδιωτική επιχείρηση θα είχε χρηματοδοτήσει την FFHG υπό τις ίδιες συνθήκες, όπως έπραξε και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, και ότι οι συνθήκες αυτές συνάδουν με την αρχή του δανειστή στην οικονομία της αγοράς. Η Γερμανία υποστήριξε ότι η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη την εμπορική συναλλαγή στο σύνολό της, καθώς και όλες τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης, και ειδικά το γεγονός ότι το ομόσπονδο κράτος κατέχει τη μεγάλη πλειονότητα των μετοχών.

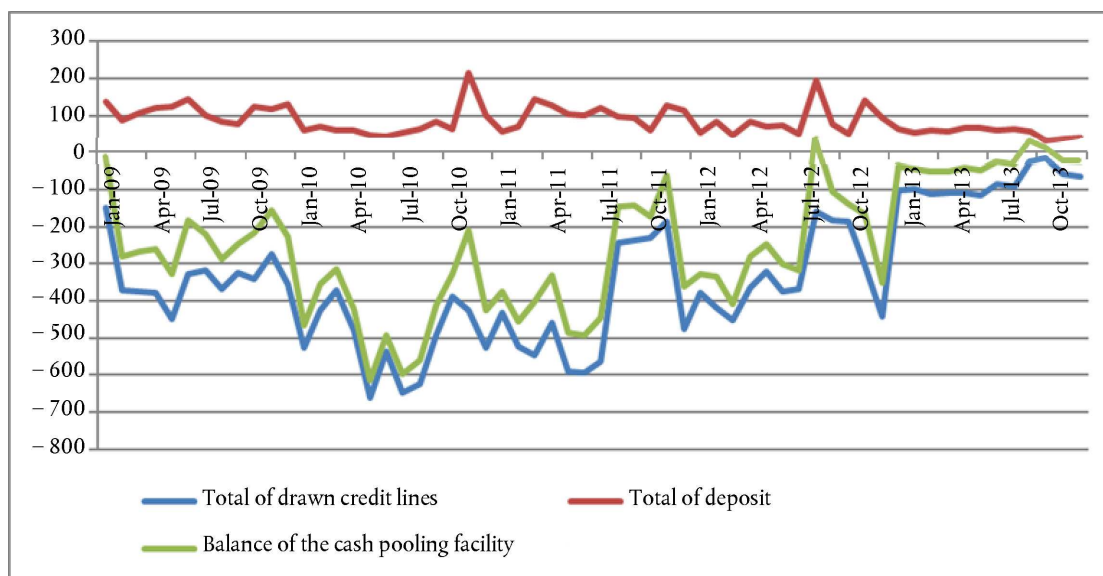
4.2. Χαρακτήρας ενίσχυσης του πιστωτικού ορίου που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου

4.2.1. Η χρηματοδότηση του κοινού ταμείου

- (42) Η Γερμανία ανέφερε ότι το κοινό ταμείο αποτελεί χρηματοδοτικό μέσο το οποίο συστάθηκε από το ομόσπονδο κράτος το 2002. Στο κοινό ταμείο μπορούν να συμμετέχουν θεσμικά όργανα και ιδρύματα του ομόσπονδου κράτους και όλες οι επιχειρήσεις ιδιωτικού δικαίου στις οποίες το ομόσπονδο κράτος κατέχει ποσοστό άνω του 50 %. Η Γερμανία εξήγησε ότι το «Landeshauptkasse» του ομόσπονδου κράτους διαχειρίζεται το ημερήσιο υπόλοιπο του λογαριασμού του κοινού ταμείου.
- (43) Κατά την εκτίμηση της Γερμανίας, το κοινό ταμείο δεν χρηματοδοτείται άμεσα από τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους, αλλά από το πλεόνασμα ρευστών διαθέσιμων των συμμετεχόντων. Εξήγησε περαιτέρω ότι τυχόν πλεόνασμα ρευστών διαθεσίμων στο κοινό ταμείο επενδύεται στις κεφαλαιαγορές· αντίστοιχα, τυχόν έλλειμμα καλύπτεται με κεφάλαια που εξασφαλίζονται από την κεφαλαιαγορά. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστήριξε ότι οιαδήποτε οικονομική στήριξη από το κοινό ταμείο δεν χορηγείται μέσω κρατικών πόρων και επίσης δεν είναι καταλογιστέα στο κράτος.
- (44) Η Γερμανία προσκόμισε επίσης στοιχεία για να δείξει το συνολικό υπόλοιπο (καταθέσεις από συμμετέχουσες επιχειρήσεις και ληφθέντα πιστωτικά όρια) του κοινού ταμείου, όπως συνοψίζεται στο διάγραμμα 2.

Διάγραμμα 2

Συνολική εξέλιξη της χρηματοδότησης του κοινού ταμείου του ομόσπονδου κράτους την περίοδο 2009 — 2013 (σε εκατ. ευρώ)

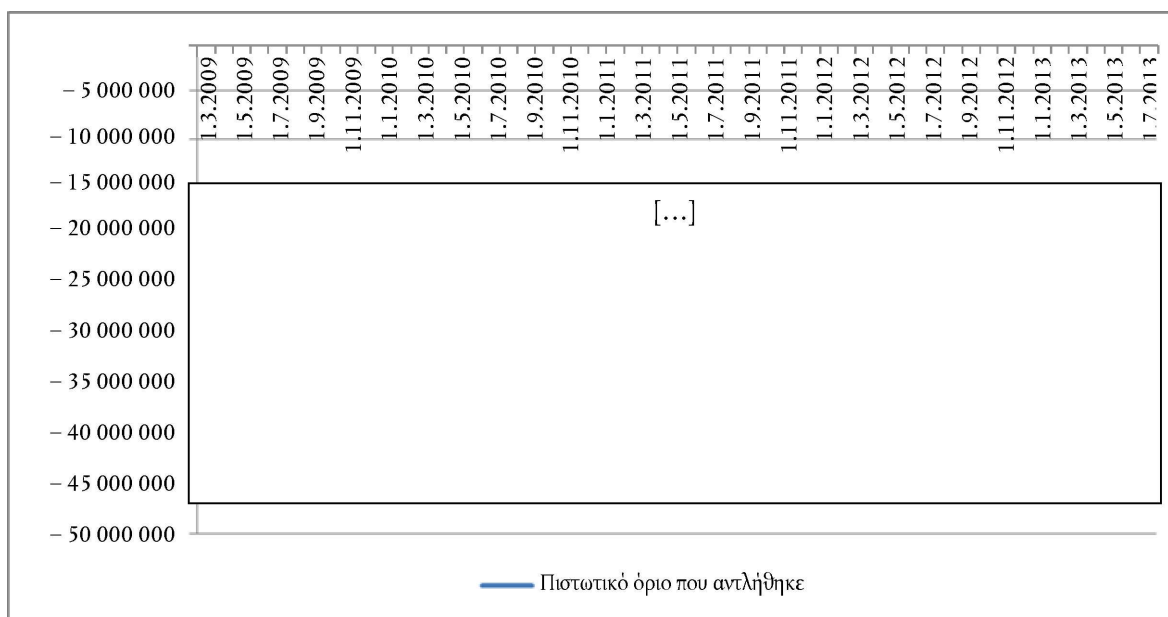


4.2.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (45) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η FFHG δεν αποκόμισε οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης από την ένταξή του στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς ⁽¹⁴⁾ δεν θα πρέπει να εφαρμοστεί αυστηρά καθώς δεν λαμβάνει υπόψη ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατέχει τη μεγάλη πλειονότητα των μετοχών της FFHG.
- (46) Η Γερμανία εξήγησε ότι μολονότι το πιστωτικό όριο χορηγήθηκε για μεγαλύτερη χρονική περίοδο, τα δάνεια είναι καταρχήν απαιτητά σε καθημερινή βάση. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το πιστωτικό όριο που αντλήθηκε ισοδυναμεί με βραχυπρόθεσμο δάνειο. Στο διάγραμμα 3 παρουσιάζεται η χρήση του πιστωτικού ορίου από την FFHG.

Διάγραμμα 3

Επισκόπηση της άντλησης κεφαλαίων από το πιστωτικό όριο του κοινού ταμείου εκ μέρους της FFHG κατά το διάστημα μεταξύ Μαρτίου 2009 και Αυγούστου 2013 (σε ευρώ)

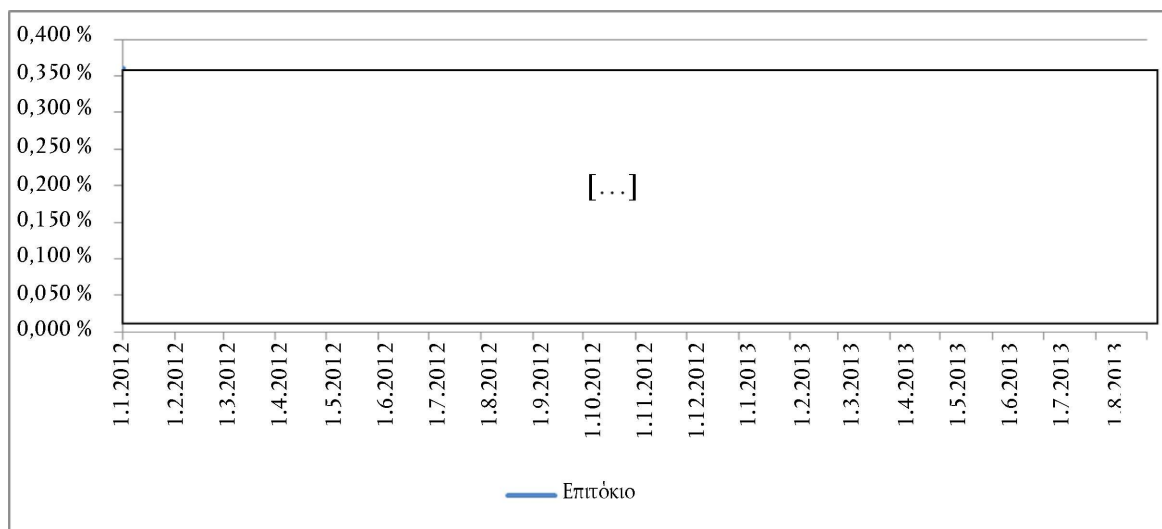


⁽¹⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης, της 12ης Δεκεμβρίου 2007 (EE C 14 της 19.1.2008, σ. 6).

- (47) Όσον αφορά την κατάταξη και την εξασφάλιση των υποχρεώσεων προς το κοινό ταμείο, η Γερμανία δήλωσε ότι η υποχρέωση της FFHG προς το κοινό ταμείο κατατάσσεται στο ίδιο επίπεδο με όλες τις άλλες υποχρεώσεις του. Η Γερμανία επισήμανε ότι, παρότι δεν απαιτούνται εξασφαλίσεις από τις επιχειρήσεις που επωφελούνται από το κοινό ταμείο, οι επιχειρήσεις αυτές τελούν υπό την εποπτεία του ομόσπονδου κράτους και, υπό την ιδιότητα του πλειοψηφικού μετόχου της FFHG, το ομόσπονδο κράτος μπορεί σε κάθε περίπτωση να ζητήσει την εξασφάλιση των δανείων που αντλούνται. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι οι μηχανισμοί κοινού ταμείου αποτελούν συνήθη και πολύ συχνά χρησιμοποιούμενη πρακτική της αγοράς. Κατά την άποψη της Γερμανίας, το κοινό ταμείο έχει ως στόχο την εξισορρόπηση της ρευστότητας μεταξύ των εταιρειών που ανήκουν στο ομόσπονδο κράτος.
- (48) Ιδίως σε ό,τι αφορά την επισήμανση που γίνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, ότι ελλείπει διαβάθμισης πιστοληπτικής ικανότητας το περιθώριο κινδύνου θα έπρεπε να είχε οριστεί στις 1 000 μονάδες βάσης, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, κατά την άποψη της, καμία ιδιωτική εταιρεία συμμετοχών δεν θα πρόσθετε 1 000 μονάδες βάσης στο βασικό επιτόκιο δανεισμού για μετοχικό δάνειο που θα χορηγούσε στη θυγατρική της εάν επεδίωκε την εξυπηρέτηση των οικονομικών και διαρθρωτικών συμφερόντων μιας εταιρείας συμμετοχών. Η Γερμανία πρόσθεσε ότι το επιτόκιο για την FFHG αντιστοιχούσε περίπου στο μέσο σταθμικό επιτόκιο όλων των συναλλαγών διάρκειας μιας ημέρας (Euro OverNight Index Average — EONIA). Στο διάγραμμα 4 παρουσιάζεται το επιτόκιο που επιβλήθηκε στην FFHG για τη χρήση του πιστωτικού ορίου το 2012 και το 2013.

Διάγραμμα 4

Εξέλιξη του επιτοκίου που επιβλήθηκε στην FFHG για την άντληση κεφαλαίων από το κοινό ταμείο κατά την περίοδο Ιανουαρίου 2012 έως Αυγούστου 2013



- (49) Ιδίως σε ό,τι αφορά την επισήμανση που γίνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, ότι το περιθώριο κινδύνου θα οριζόταν κανονικά με βάση την εκτίμηση της πιθανότητας αθέτησης υποχρεώσεων εκ μέρους της FFHG, η Γερμανία επισήμανε ότι με την ένταξη της FFHG στο κοινό ταμείο, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν χορήγησε δάνειο σε τρίτο αλλά προσέφερε δάνειο μετόχων σε δική της θυγατρική. Η Γερμανία δήλωσε περαιτέρω ότι το ομόσπονδο κράτος, ως μέτοχος, είχε πλήρη επίγνωση της πιθανότητας αθέτησης υποχρεώσεων εκ μέρους της FFHG και δεν χρειαζόταν εξωτερική εκτίμηση, καθώς διέθετε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.
- (50) Η Γερμανία προσκόμισε επίσης διαβαθμίσεις της πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG που καθορίστηκαν βάσει του υποδείγματος βαθμολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας ⁽¹⁵⁾ του οίκου Moody's για την περίοδο από το 2009 έως το 2014, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 7 κατωτέρω. Η Γερμανία δήλωσε ότι οι εν λόγω διαβαθμίσεις καθορίστηκαν με βάση τις οικονομικές καταστάσεις της FFHG της 31ης Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους και τα διαθέσιμα επιχειρηματικά σχέδια.

⁽¹⁵⁾ KMV Riskcalc Germany 3.1· το υπόδειγμα αυτό χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της διαβάθμισης της πιστοληπτικής ικανότητας των μη εισηγμένων εταιρειών βάσει των οικονομικών δεδομένων τους. Το μοντέλο KMV RiskCalc Germany 3.1 του οίκου Moody's υπολογίζει την αναμενόμενη συχνότητα αθέτησης (ή πιθανότητα αθέτησης υποχρεώσεων) των επιχειρήσεων που δεν είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο με βάση τα δεδομένα των οικονομικών τους καταστάσεων.

Πίνακας 7

Επισκόπηση των διαβαθμίσεων πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2014

Χρονική περίοδος	Τεκμαιρόμενη διάρκεια ⁽¹⁾	Αυτοτελής διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG (Κλίμακα διαβάθμισης Moody's)	Προσαρμοσμένη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας ⁽²⁾ (Κλίμακα διαβάθμισης Moody's)
1 Ιανουαρίου 2009 — 31 Δεκεμβρίου 2010	2 έτη	[Ba1 — B3] ⁽³⁾	[Baa3-B2] ⁽⁴⁾
1 Ιανουαρίου 2011 — 31 Δεκεμβρίου 2011	1 έτος	[Ba1 — B3] ⁽³⁾	[Baa3-B2] ⁽⁴⁾
1 Ιανουαρίου 2012 — 31 Δεκεμβρίου 2012	1 έτος	[Ba1 — B3]	[Baa3-B2]
1 Ιανουαρίου 2013 — 31 Δεκεμβρίου 2014	2 έτη	[Ba1 — B3]	[Baa3-B2]

⁽¹⁾ Βάσει των επεξηγήσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 46, για τις διαβαθμίσεις πιστοληπτικής ικανότητας τεκμαίρεται βραχυπρόθεσμη διάρκεια των δανείων που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο του κοινού ταμείου.

⁽²⁾ Λαμβανομένου υπόψη του καθεστώτος ιδιοκτησίας.

⁽³⁾ Αντιστοιχεί σε διαβάθμιση [BB+ έως B-] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard & Poor's. Αυτή η κατηγορία διαβάθμισης σημαίνει ότι ο δανειολήπτης είναι [...].

⁽⁴⁾ Αντιστοιχεί σε διαβάθμιση [BBB- έως B] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard & Poor's. Αυτή η κατηγορία διαβάθμισης σημαίνει ότι ο δανειολήπτης είναι [...].

Πηγή: Υπόμνημα της KPMG της 7ης Ιουνίου 2013.

- (51) Κατά συνέπεια, η Γερμανία υποστήριξε ότι η FFHG δεν αποκόμισε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα από την ένταξή του στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους και ότι, ως εκ τούτου, η πρόσβαση στο κοινό ταμείο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

4.3. Χαρακτήρας ενίσχυσης των δανείων και της εγγύησης που χορηγήθηκαν στην FFHG

4.3.1. Συμμόρφωση των δανείων της ISB με την αγορά

- (52) Η Γερμανία δήλωσε ότι η FFHG δεν αποκόμισε κανένα πλεονέκτημα από την αναχρηματοδότηση των δανείων της ISB. Κατά την άποψη της Γερμανίας, τα δάνεια της ISB ήταν συγκρίσιμα με τα δάνεια που χορηγήθηκαν από το Nassauische Sparkasse το 2005. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η εξασφάλιση των δανείων της ISB ήταν επίσης συγκρίσιμη με τα δάνεια του Nassauische Sparkasse.
- (53) Η Γερμανία δήλωσε ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου ⁽¹⁶⁾, οι ενισχύσεις ορίζονται ως παρεμβάσεις οι οποίες ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι εάν οι εν λόγω επιβαρύνσεις παραμένουν στο ίδιο επίπεδο, δεν μπορεί να υφίσταται ενίσχυση. Η Γερμανία επισήμανε ότι ο τόκος που καταβλήθηκε στο πλαίσιο των δανείων που αναχρηματοδοτήθηκαν από την ISB ήταν συνολικά κατά [80 000 ευρώ έως 130 000 ευρώ] υψηλότερος σε σύγκριση με τις προηγούμενες ρυθμίσεις χρηματοδότησης. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η FFHG όφειλε να καταβάλλει προσαύξηση [300 – 340] και [340 – 410] μονάδων βάσης επί του βασικού επιτοκίου δανεισμού. Η Γερμανία δήλωσε ότι, σύμφωνα με την ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς, τα επιτόκια αυτά αντιστοιχούν σε επιχείρηση με ικανοποιητική βαθμολογία ([BB+ έως BB-] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard and Poor's) και χαμηλό επίπεδο εξασφάλισης ή σε χαμηλή βαθμολογία ([B+ έως B-] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard and Poor's) και κανονικό επίπεδο εξασφάλισης.

⁽¹⁶⁾ Εν προκειμένω, η Γερμανία παρέπεμψε στην υπόθεση C-30/59, De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg κατά Ανωτάτης Αρχής της ΕΚΑΧ, Συλλογή 1961, σ. 3, σκέψη 43.

- (54) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι το 2009, κατά την προετοιμασία της νέας χρηματοδότησης, η FFHG ανέθεσε στην Deutsche Bank να παράσχει μια ένδειξη του περιθωρίου κινδύνου για την αναχρηματοδότηση των υφιστάμενων δανείων της. Η Γερμανία υπέβαλε την αξιολόγηση της Deutsche Bank ⁽¹⁷⁾, η οποία είχε καταρτιστεί επί τη βάση των τριών τελευταίων ετήσιων εκθέσεων (2006-2008) της FFHG. Επιπλέον, η Γερμανία εξήγησε ότι στην εν λόγω αξιολόγηση δεν ελήφθη υπόψη το επιχειρηματικό σχέδιο του FFHG καθώς τη δεδομένη χρονική στιγμή τελούσε υπό επαναξέταση. Όσον αφορά την αξιολόγηση της Deutsche Bank, η Γερμανία δήλωσε ότι βάσει της ανάλυσής της, η Deutsche Bank κατατάσσει την FFHG στην κατηγορία διαβάθμισης [<BBB+] ⁽¹⁸⁾, ωστόσο δεν προσδιορίζει επακριβώς μια συγκεκριμένη διαβάθμιση για την εταιρεία.
- (55) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι στην ανάλυση της Deutsche Bank ελήφθησαν υπόψη οι ειδικές συνθήκες ιδιοκτησίας της FFHG (όπως το γεγονός ότι ανήκει στην κυριότητα δημόσιων αρχών, καθώς και η μεγάλη σημασία της εταιρείας για την τοπική οικονομία). Η Γερμανία επισήμανε ότι, σύμφωνα με την Deutsche Bank, οποιοσδήποτε δανειστής θα λάμβανε υπόψη τις συγκεκριμένες περιστάσεις κατά τη χορήγηση δανείου στην FFHG. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό σημαίνει ότι ακόμη και αν η αυτοτελής διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG ήταν [<BBB+], η προσαρμοσμένη διαβάθμιση της πιστοληπτικής του ικανότητας (λαμβάνομένων υπόψη των ειδικών συνθηκών ιδιοκτησίας) θα ήταν υψηλότερη ⁽¹⁹⁾.
- (56) Εν προκειμένω, η Γερμανία διευκρίνισε περαιτέρω ότι η Deutsche Bank παρείχε ένδειξη του εφαρμοστέου περιθωρίου κινδύνου για δύο εναλλακτικές χρηματοδοτικές δομές —μία με βάση την προσαρμοσμένη διαβάθμιση της FFHG (χωρίς εξασφάλιση, που παραπέμπει επομένως σε μια κατάσταση χωρίς παροχή ρητής κρατικής εγγύησης από τον βασικό μέτοχο της FFHG— το ομόσπονδο κράτος Ρηνανίας-Παλατινάτου), και μία με παροχή εγγύησης σε ποσοστό 100 % από το ομόσπονδο κράτος Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η Γερμανία επισήμανε ότι η ανάλυση της Deutsche Bank κατέδειξε ότι στην πρώτη περίπτωση (χωρίς εξασφάλιση, με βάση την προσαρμοσμένη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας) το εφαρμοστέο περιθώριο κινδύνου για ένα πενταετές δάνειο θα κυμαινόταν μεταξύ [1,3 % και 2,05 %] ανά έτος. Σύμφωνα με τη Γερμανία, στη δεύτερη περίπτωση (με εγγύηση που θα κάλυπτε ποσοστό 100 % των δανείων) το εφαρμοστέο περιθώριο κινδύνου θα ήταν μεταξύ [0,25 % και 0,7 %] ανά έτος ⁽²⁰⁾.
- (57) Προς υποστήριξη των αναλύσεων που διενεργήθηκαν από την Deutsche Bank, η Γερμανία υπέβαλε επίσης τη διαβάθμιση για το 2010 που καταρτίστηκε από τη Volksbank, η οποία απέδωσε στην FFHG διαβάθμιση [...] σύμφωνα με την εσωτερική της κλίμακα διαβάθμισης ⁽²¹⁾. Επιπλέον, η Γερμανία εξήγησε ότι το 2011 το Kreissparkasse Birkenfeld απέδωσε στην FFHG διαβάθμιση [...] σύμφωνα με τη δική του κλίμακα διαβάθμισης ⁽²²⁾.
- (58) Η Γερμανία προσκόμισε επίσης διαβαθμίσεις της πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG που καθορίστηκαν σύμφωνα με το υπόδειγμα βαθμολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας του οίκου Moody's κατά τον χρόνο χορήγησης των δανείων της ISB (βλέπε πίνακα 8).

Πίνακας 8

Επισκόπηση των διαβαθμίσεων πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG κατά τον χρόνο χορήγησης των δανείων της ISB

Τράπεζα	Διάρκεια	Διάρκεια σε έτη	Αυτοτελής διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG (Κλίμακα διαβάθμισης Moody's)	Προσαρμοσμένη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας ⁽¹⁾ (Κλίμακα διαβάθμισης Moody's)
ISB	[περίπου 8 έτη]	[περίπου 8 έτη]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[περίπου 5 έτη]	[περίπου 5 έτη]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[περίπου 2 έτη]	[περίπου 2 έτη]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]

⁽¹⁷⁾ Deutsche Bank, «Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung», 3 Σεπτεμβρίου 2009.

⁽¹⁸⁾ Σημείο 3.2.1 της Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: «... gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...]» Η κατηγορία διαβάθμισης [<BBB+] περιλαμβάνει όλες τις διαβαθμίσεις που είναι κάτω από [BBB+] της κλίμακας διαβάθμισης Standard and Poor's.

⁽¹⁹⁾ Ωστόσο, η Deutsche Bank δεν υπέβαλε την προσαρμοσμένη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας για την FFHG.

⁽²⁰⁾ Το ποσοστό αυτό υπολογίζεται ως εξής: [5 έως 25] μονάδες βάσης —περιθώριο κινδύνου που καταβάλλεται σε πενταετή ομόλογα των ομόσπονδων κρατών της Γερμανίας σε ευρώ, [5 έως 25] μονάδες βάσης— επιπλέον του προαναφερόμενου περιθωρίου λόγω του έμμεσου κινδύνου επειδή πρόκειται για κρατική εταιρεία, [5 έως 25] μονάδες βάσης —λόγω της περιορισμένης εμπορευσιμότητας του χρέους.

⁽²¹⁾ Rating Ergebnis FFHG της Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Αυτή η διαβάθμιση αντιστοιχεί σε [B έως BB] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard and Poor's (βλέπε Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, σ. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Αυτή η διαβάθμιση αντιστοιχεί σε [B- έως BB-] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard and Poor's (βλέπε Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, σ. 18).

Τράπεζα	Διάρκεια	Διάρκεια σε έτη	Αυτοτελής διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG (Κλίμακα διαβάθμισης Moody's)	Προσαρμοσμένη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας ⁽¹⁾ (Κλίμακα διαβάθμισης Moody's)
ISB	[περίπου 7 έτη]	[περίπου 7 έτη]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[περίπου 3 έτη]	[περίπου 3 έτη]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]

⁽¹⁾ Λαμβανομένου υπόψη του καθεστώτος ιδιοκτησίας.

Πηγή: Υπόμνημα της KPMG της 7ης Ιουνίου 2013.

- (59) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η FFHG πρέπει να θεωρηθεί επιχείρηση με καλή βαθμολογία διότι διαθέτει υψηλό επίπεδο εξασφάλισης (όλα τα στοιχεία ενεργητικού της FFHG θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως ασφάλεια) και καλό ποσοστό ιδίων κεφαλαίων της τάξης του 30 % παρά το γεγονός ότι η FFHG υπήρξε ζημιολόγος και επειδή το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου —ως μέτοχος της FFHG— παρείχε εγγύηση για το δάνειο.
- (60) Επιπλέον, η Γερμανία τόνισε ότι η FFHG και η ISB διαπραγματεύτηκαν τους όρους των δανείων και ότι οι εν λόγω διαπραγματεύσεις δεν επηρεάστηκαν από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (61) Κατά συνέπεια, η Γερμανία ήταν της άποψης ότι τα δάνεια της ISB χορηγήθηκαν στην FFHG υπό όρους της αγοράς και ότι, ως εκ τούτου, τα εν λόγω δάνεια δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

4.3.2. Συμμόρφωση της εγγύησης που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου με την αγορά

- (62) Η Γερμανία δήλωσε ότι είναι πολύ σύνηθες οι εταιρείες συμμετοχών να παρέχουν εγγύηση για χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις θυγατρικής τους. Επιπλέον, η Γερμανία υποστήριξε ότι η εγγύηση που παρασχέθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου πληροί τις απαιτήσεις της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις ⁽²³⁾. Παρότι παραδέχθηκε ότι με την εγγύηση εξασφαλίστηκε το 100 % αντί του 80 % του ποσού του δανείου (όπως απαιτεί η ανακοίνωση για τις εγγυήσεις), η Γερμανία επισήμανε ότι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ανέλαβε τις εγγυήσεις της Fraport, που επίσης ανέρχονταν στο 100 %. Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι εφόσον η εξασφάλιση του 100 % υφίστατο από πριν, με την ανάληψη της εξασφάλισης, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου απλώς διατήρησε την ισχύουσα κατάσταση. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της Γερμανίας, η FFHG δεν αποκόμισε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα.
- (63) Επιπροσθέτως, η Γερμανία ανέφερε ότι η FFHG θα μπορούσε να είχε προσφέρει άλλες εξασφαλίσεις (όπως γήπεδα-οικόπεδα, κτίρια και άλλα πάγια περιουσιακά στοιχεία), κάτι το οποίο δεν ήταν απαραίτητο καθώς το ομόσπονδο κράτος κατείχε τη μεγάλη πλειονότητα των μετοχών της FFHG. Κατά συνέπεια, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι όροι του δανείου δεν θα είχαν μεταβληθεί κατ' ανάγκη εάν το ομόσπονδο κράτος δεν είχε χορηγήσει εγγύηση.
- (64) Επιπλέον, η Γερμανία επεσήμανε ότι η FFHG καταβάλλει προμήθεια για την εγγύηση σύμφωνα με ό,τι ισχύει στην αγορά. Προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού, η Γερμανία παρέπεμψε στη μελέτη της Deutsche Bank, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 56. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία διευκρίνισε ότι η Deutsche Bank προσδιόρισε ότι η προμήθεια εγγύησης θα ήταν μεταξύ [0,5 % και 1,5 %] ⁽²⁴⁾. Η Γερμανία δήλωσε ότι επειδή η FFHG παρουσίαζε ικανοποιητική ανάπτυξη όταν εκδόθηκε η εγγύηση, η προμήθεια είχε οριστεί σε [0,5 % έως 1,5 %]. Σε αυτή τη βάση, η Γερμανία επισήμανε ότι, εφόσον η εν λόγω προμήθεια εγγύησης είναι εντός του περιθωρίου που προσδιορίστηκε από τη μελέτη εμπειρογνομosύνης της Deutsche Bank, πρέπει να θεωρηθεί ότι συνάδει με την αγορά.

⁽²³⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10).

⁽²⁴⁾ Η Deutsche Bank αξιολογεί δύο εναλλακτικά σενάρια για τη χρηματοδότηση της FFHG — ένα χωρίς εξασφάλιση και ένα με 100 % κρατική εγγύηση. Εκτιμά ότι στην πρώτη περίπτωση (χωρίς εξασφάλιση) το εφαρμοστέο περιθώριο κινδύνου για ένα πενταετές δάνειο θα κυμαινόταν μεταξύ [1,30 % και 2,05 %] ανά έτος. Στη δεύτερη περίπτωση (με εγγύηση που καλύπτει το 100 % των απαιτήσεων) το εφαρμοστέο περιθώριο κινδύνου θα κυμαινόταν μεταξύ [0,25 % και 0,7 %] ανά έτος. Η διαφορά στα περιθώρια μεταξύ των δύο περιπτώσεων παρέχει μια ένδειξη για την τιμή της εγγύησης. Η διαφορά, κατά την εκτίμηση της Deutsche Bank, κυμαίνεται από [0,6 % έως 1,8 %] ανά έτος ([1,3 % − 0,7 % = 0,6 % και 2,05 % − 0,25 % = 1,8 %]).

- (65) Εν κατακλείδι, η Γερμανία τόνισε ότι η FFHG δεν αποκόμισε οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ούτε μέσω του κοινού ταμείου ούτε μέσω των δανείων της ISB ούτε μέσω της υποκείμενης εγγύησης.

4.4. Συμβιβασμοί των μέτρων με την εσωτερική αγορά

4.4.1. Αξιολόγηση της συμβατότητας της επενδυτικής ενίσχυσης

- (66) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, ακόμη και αν η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην FFHG συνιστά ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.
- (67) Ειδικότερα όσον αφορά τα δάνεια της ISB και την υποκείμενη εγγύηση, η Γερμανία υποστήριξε ότι τα δάνεια της ISB αναχρηματοδότησαν υφιστάμενες δανειακές συμφωνίες που είχαν συναφθεί με στόχο τη χρηματοδότηση μέτρων υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Εν προκειμένω, η Γερμανία ανέφερε ότι το δάνειο υπ' αριθ. 1 της ISB αναχρηματοδότησε δάνειο που προοριζόταν για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων του 2007 και του 2008 για τον εξοπλισμό του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, ενώ το δάνειο υπ' αριθ. 2 της ISB προοριζόταν για την αναχρηματοδότηση ενός δανείου με το οποίο είχαν χρηματοδοτηθεί επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα το 2002. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το δάνειο υπ' αριθ. 3 της ISB αναχρηματοδότησε επίσης επενδύσεις για τη μετατροπή ενός υπόστεγου εμπορευμάτων σε επιβατικό τερματικό σταθμό και άλλα μέτρα επέκτασης υποδομών. Η Γερμανία ανέφερε ακόμη ότι τα δάνεια υπ' αριθ. 4 και 5 της ISB αναχρηματοδότησαν επίσης δάνεια με τα οποία είχαν χρηματοδοτηθεί επενδύσεις κατά την περίοδο από το 2004 έως το 2006. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι τα δάνεια δεν συνιστούν ενίσχυση λειτουργίας, αλλά επενδυτική ενίσχυση η οποία πληροί τις προϋποθέσεις περί συμβιβάσιμου που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Στις αιτιολογικές σκέψεις που ακολουθούν παρατίθεται η ανάλυση της συμμόρφωσης με καθεμία από αυτές τις προϋποθέσεις.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος:

- (68) Όσον αφορά την προϋπόθεση σύμφωνα με την οποία το μέτρο πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, η Γερμανία ανέφερε ότι ο στόχος της χρηματοδότησης αερολιμενικών υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ήταν σε κάθε περίπτωση η βελτίωση της οικονομικής διάρθρωσης της υποανάπτυκτης από οικονομική άποψη και αραιοκατοικημένης περιοχής Hunsrück.
- (69) Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι, πρώτον, ο στόχος της στήριξης της FFHG ήταν να συνδράμει στην αναβάθμιση της ανίσχυρης διαρθρωτικής οικονομίας της περιοχής Hunsrück. Η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn περιβάλλεται από διάφορες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως περιφέρειες οι οποίες χρήζουν στήριξης στο πλαίσιο του Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur» ⁽²⁵⁾, ενός έργου που επιμερίζεται μεταξύ ομοσπονδιακής και τοπικής κυβέρνησης. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία ανέφερε ότι οι τέσσερις περιφέρειες που περιβάλλουν τον αερολιμένα, ήτοι οι Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell και Rhein-Hunsrück-Kreis, διαθέτουν κατά μέσο όρο τη μισή πληθυσμιακή πυκνότητα από τις υπόλοιπες περιοχές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η Γερμανία επισήμανε ότι για τις εν λόγω περιφέρειες, των οποίων η οικονομία διαμορφώνεται από μικρομεσαίες επιχειρήσεις, η απασχόληση αποτελεί το βασικό στήριγμα για τη συγκράτηση της περαιτέρω φθίνουσας πορείας της περιφερειακής οικονομίας και ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο ως εργοδότης όσο και ως πελάτης.
- (70) Δεύτερον, η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη στρατηγική ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού (~ 33 % των επιβατών, που αντιστοιχεί σε περίπου 1 εκατ. επιβάτες το 2005) και του εξερχόμενου τουρισμού (~ 67 % των επιβατών) για το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η Γερμανία δήλωσε ότι το 88 % των εισερχόμενων επιβατών διαμένουν για αρκετές διανυκτερεύσεις στην περιοχή. Η Γερμανία ανέφερε ότι οι εισερχόμενοι τουρίστες στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn πραγματοποίησαν περίπου 5,7 εκατ. διανυκτερεύσεις το 2005 ⁽²⁶⁾. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων αυξήθηκε περαιτέρω και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υποδέχθηκε 8,2 εκατ. επισκέπτες το 2011, που πραγματοποίησαν 21,5 εκατ. διανυκτερεύσεις. Η Γερμανία επισήμανε ότι έχει αυξηθεί ο αριθμός επισκεπτών ειδικά από χώρες της Ανατολικής και της Νότιας Ευρώπης, και ότι εκτελούνται πολλές πτήσεις από τις εν λόγω χώρες προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περίπου 198 000 θέσεων εργασίας από τον τουρισμό στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Όπως εξήγησε η Γερμανία, τα αποτελέσματα προσέλκυσης εσόδων και δημιουργίας απασχόλησης απορρέουν ιδίως από τον εισερχόμενο τουρισμό, στον οποίο ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραματίζει κεντρικό ρόλο, καθώς αποτελεί την πύλη εισόδου των τουριστών στην περιοχή Hunsrück, αλλά και στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου γενικότερα. Η Γερμανία

⁽²⁵⁾ Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz» της 6ης Οκτωβρίου 1969 (BGBl. I, σ. 1861), που τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 8 του νόμου της 7ης Σεπτεμβρίου 2007 (BGBl. I, σ. 2246).

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, 03/2007.

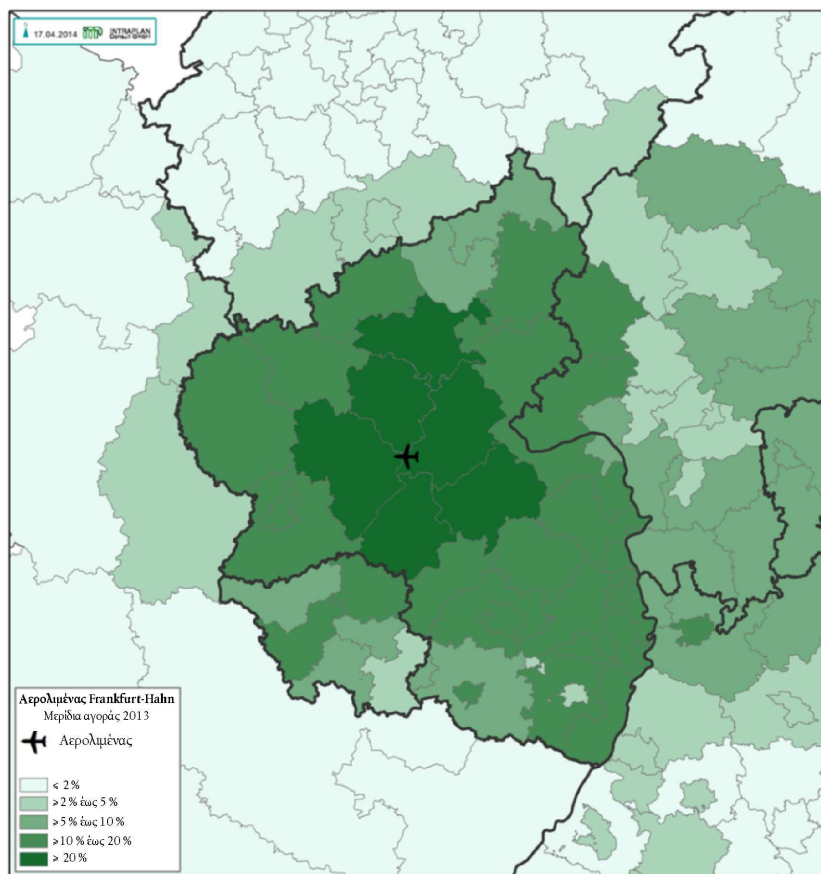
δήλωσε ότι στο διάστημα από το 1990 έως το 2001 ο αριθμός των τουριστών αυξήθηκε κατά 70 % για την περιοχή Hunsrück και κατά 35 % για το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Σύμφωνα με τη Γερμανία, κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου, ο αριθμός των τουριστών που κατέφθαναν από το εξωτερικό αυξήθηκε κατά 163 % στην περιοχή Hunsrück. Εφόσον ποσοστό 88 % των εισερχόμενων τουριστών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn διαμένουν τουλάχιστον μία νύχτα και ποσοστό άνω του 80 % αυτών διαμένουν από δύο έως δέκα ημέρες, παράγουν συνολικό κέρδος περίπου 133,7 εκατ. ευρώ ετησίως. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο εξερχόμενος τουρισμός (67 %) παράγει επίσης έσοδα για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μέσω των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

- (71) Τρίτον, η Γερμανία δήλωσε ότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα μέρη των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δημιούργησε 3 063 θέσεις εργασίας στην περιοχή Hunsrück το 2012, εκ των οποίων το 74 % ήταν θέσεις πλήρους απασχόλησης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το 90 % των εν λόγω εργαζομένων είναι επίσης κάτοικοι της περιοχής. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn συμβάλλει στην αποτροπή της μετακίνησης των νέων, ειδικευμένων εργαζομένων προς άλλες περιφέρειες, καθώς και στην πρόληψη της οικονομικής και κοινωνικής υποβάθμισης των περιφερειακών κοινοτήτων και των υποδομών τους. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η παρουσία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν παράγει μόνο τις προαναφερθείσες άμεσες επιπτώσεις στην αγορά εργασίας, αλλά επιφέρει και τεράστιες έμμεσες, επαγόμενες και καταλυτικές επιπτώσεις μέσω του αυξανόμενου αριθμού οικονομικών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Εν προκειμένω, η Γερμανία παρέπεμψε στις θετικές δευτερογενείς επιπτώσεις για την περιφέρεια, ήτοι τη μείωση της ανεργίας και την αύξηση του αριθμού των φορολογουμένων, που συνεπάγονται κατ' επέκταση την παροχή περισσότερων χρημάτων στους δήμους των εν λόγω περιφερειών για τη στήριξη της τοπικής οικονομίας. Συνολικά, ο αερολιμένας δημιούργησε περίπου 11 000 θέσεις εργασίας μέσω του εισερχόμενου τουρισμού για το σύνολο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (72) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η χρηματοδότηση υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn έχει συμβάλει επίσης στην επίτευξη του σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος που αφορά την καταπολέμηση της συμφόρησης της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία επισήμανε το γεγονός ότι σημειώνονται συνεχείς υπερβάσεις των ορίων χωρητικότητας του αερολιμένα Frankfurt Main. Η Γερμανία ανέφερε ότι, ιδίως με βάση την άδεια 24ωρης λειτουργίας του, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετούσε συνεπώς με την παροχή πρόσθετης χωρητικότητας την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.
- (73) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι η στήριξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn εξυπηρετεί επίσης την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος που αφορά την αύξηση της κινητικότητας των πολιτών της Ένωσης. Εν προκειμένω, η Γερμανία επισήμανε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn είναι ο μοναδικός γερμανικός αερολιμένας που προσφέρει απευθείας πτήσεις προς τους εξής προορισμούς: Kaunas (Λετονία), Kerry (Ιρλανδία), Κως (Ελλάδα), Montpellier (Γαλλία), Nador (Μαρόκο), Plovdiv (Βουλγαρία), Pula (Κροατία), Ρόδος (Ελλάδα), Santiago de Compostela (Ισπανία) και Βόλος (Ελλάδα). Επίσης, σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn συμβάλλει στην εργασιακή κινητικότητα των νέων, οι οποίοι έχουν δυνατότητα μετάβασης στην περιοχή Hunsrück και στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου με χαμηλές τιμές. Ομοίως, η Γερμανία επισήμανε ότι τα υψηλής ποιότητας πανεπιστήμια και ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στις πόλεις Κόμπλεντς, Μάιντς, Καϊζερλάουτερν, Τρίερ, Βισμπάντεν, Μάνχαϊμ, Βόννη κ.λπ., όπου κατά μείζονα λόγο δεν επιβάλλονται διδάκτρα, προσφέρουν πλέον δυνατότητα εύκολης πρόσβασης για σπουδαστές από ολόκληρη την Ένωση.
- (74) Η Γερμανία ισχυρίστηκε, επιπλέον, ότι αποτελεί επίσης στόχο κοινού ενδιαφέροντος η σύνδεση της περιοχής Hunsrück και των γύρω περιφερειών της Ρηνανίας-Παλατινάτου με άλλες περιφερειακές περιοχές, για παράδειγμα με το Limerick, κάτι το οποίο ήδη γίνεται αισθητό μέσω των συμπράξεων πόλεων. Ως η τέταρτη μεγαλύτερη εθνική οικονομία στον κόσμο, η Γερμανία δήλωσε ότι επικεντρώνεται όχι μόνο στη σύνδεση με τους κύριους ευρωπαϊκούς κομβικούς αερολιμένες, αλλά και στη σύνδεση των περιφερειών μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η μεγαλύτερη ανεξαρτησία από τους κύριους κομβικούς αερολιμένες, όπως είναι οι αερολιμένες Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol ή Frankfurt/Main, είναι σημαντική για την Ένωση καθώς θα σημαίνει όχι μόνο περισσότερες απευθείας συνδέσεις αλλά και μεγαλύτερη αξιοπιστία ιδίως για τον κλάδο των εμπορευματικών αερομεταφορών, καθώς οι περιφερειακοί αερολιμένες είναι λιγότερο επιρρεπείς σε ματαιώσεις πτήσεων λόγω καιρικών συνθηκών, απεργιών, τρομοκρατίας ή σε ματαίωση λόγω κινδύνων ακύρωσης.
- (75) Τέλος, η Γερμανία υπογράμμισε εν γένει ότι η εγγύτητα του αερολιμένα Zweibrücken δεν συνεπάγεται αλληλεπικάλυψη των αερολιμένων για την ίδια ζώνη επιρροής, λόγω της απόστασης των 127 km μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και του αερολιμένα Zweibrücken. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απόσταση αυτή μεταφράζεται σε χρόνο μετάβασης 1 ώρα και 27 λεπτών οδικώς ή περίπου 4 ωρών σιδηροδρομικώς. Κατά συνέπεια, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι κανένας εργαζόμενος, αερομεταφορέας φορτίου ή τουρίστας με σημείο αναχώρησης στην περιοχή Hunsrück δεν θα επέλεγε

λογικά τον αερολιμένα Zweibrücken αντί του αερολιμένα Frankfurt-Hahn για να μεταβεί στον τελικό προορισμό του. Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι, λαμβανομένης υπόψη της επιβατικής και εμπορευματικής αεροπορικής κίνησης μεταξύ του 2005 και του 2012, δεν μπορεί να συναχθεί σχέση υποκατάστασης μεταξύ των αερολιμένων. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα κύρια μερίδια αγοράς του αερολιμένα Frankfurt-Hahn προέρχονται από τις περιοχές Hunsrück-Mosel-Nahe (βλέπε διάγραμμα 5).

Διάγραμμα 5

Μερίδια αγοράς του αερολιμένα Frankfurt-Hahn στις επιβατικές αεροπορικές μεταφορές το 2013 (*)



β) Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο

- (76) Η Γερμανία θεωρεί ότι οι χρηματοδοτηθείσες επενδύσεις είναι αναγκαίες και αναλογικές προς τον στόχο κοινού ενδιαφέροντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 68 και επόμενες). Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις ανάγκες, και οι υποδομές που κατασκευάστηκαν ήταν αναγκαίες προκειμένου ο αερολιμένας να διασφαλίσει τη συνδεσιμότητα, να ευνοήσει την ανάπτυξη της περιοχής και να συμβάλει στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Η Γερμανία επισήμανε ότι οι υποδομές δεν ήταν δυσανάλογες ούτε υπερβολικά πλουσιοπάροχες για τις ανάγκες των χρηστών του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Γερμανία θεώρησε ότι πληρούται η συγκεκριμένη προϋπόθεση περί συμβιβασμού.

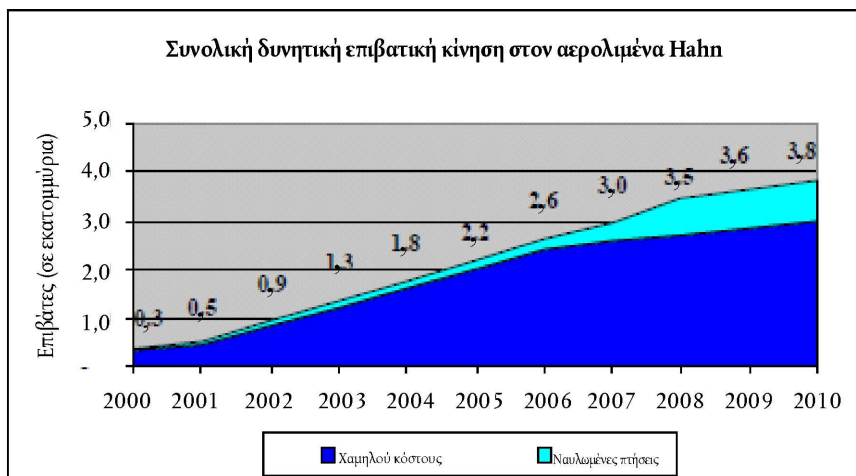
γ) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα

- (77) Η Γερμανία ανέφερε ότι προτού ληφθεί η απόφαση για την επέκταση των αερολιμενικών υποδομών, η Fraport ανέθεσε τη διενέργεια μελετών πρόβλεψης της κίνησης προκειμένου να προσδιοριστεί η δυνητική κίνηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Γερμανία υπέβαλε τις εν λόγω μελέτες, οι οποίες καταρτίστηκαν από εμπειρογνώμονες του αεροπορικού κλάδου για λογαριασμό της Fraport. Στο διάγραμμα 6 και στο διάγραμμα 8 συνοψίζονται τα αποτελέσματα μιας εκ των εν λόγω μελετών όσον αφορά την αναμενόμενη εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2011.

(*) Στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, Σεπτέμβριος 2014.

Διάγραμμα 6

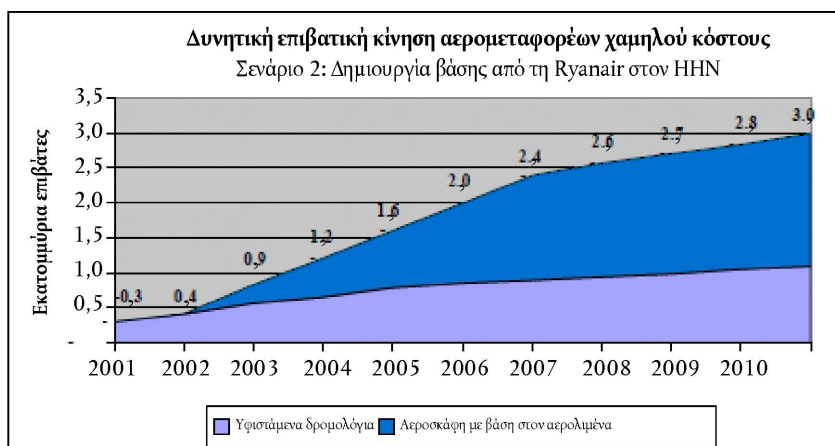
Συνολική δυνητική επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn την περίοδο 2000-2010



Πηγή: SH&E

Διάγραμμα 7

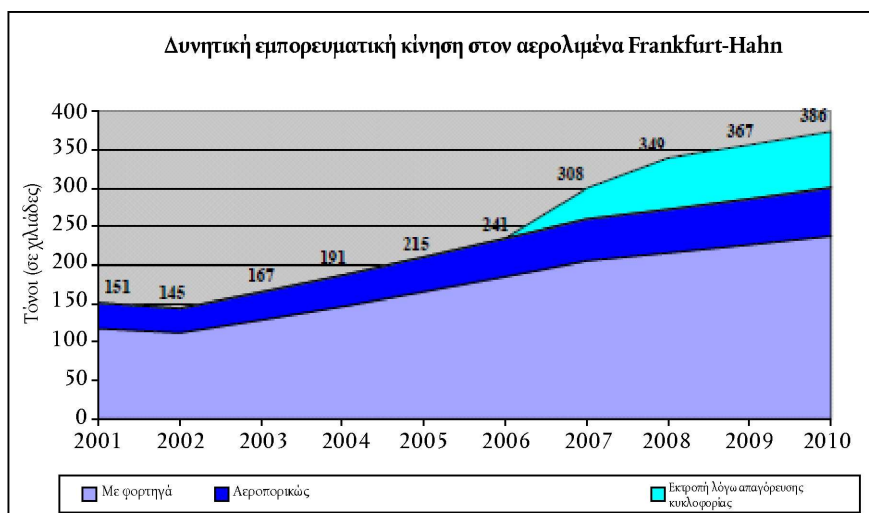
Δυνητική επιβατική κίνηση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους (σύμφωνα με την παραδοχή της δημιουργίας βάσης από τη Ryanair, που σημαίνει ότι θα χρησιμοποιούσε τον αερολιμένα ως βάση/σταθμό των αεροσκαφών της για ολονύκτια παραμονή) στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn την περίοδο 2001-2011



Πηγή: SH&E

Διάγραμμα 8

Συνολική δυνητική εμπορευματική κίνηση στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn την περίοδο 2001-2010



Πηγή: SH&E

δ) Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις

- (78) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία, η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η Γερμανία ανέφερε ότι τα αερολιμενικά τέλη που καταβάλλονται για τη χρήση των υποδομών βασίζονται σε διαφοροποίηση που δικαιολογείται από εμπορική άποψη και ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών είναι διαδίστιμη σε όλους τους πιθανούς χρήστες κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

ε) Οι συναλλαγές δεν επηρεάζονται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον

- (79) Πρώτον, η Γερμανία δήλωσε ότι δεν υπάρχουν φαινόμενα υποκατάστασης μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και άλλων αερολιμένων στη ζώνη επιρροής, όπως του αερολιμένα Zweibrücken και του αερολιμένα Frankfurt Main. Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν υπάρχουν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό με τους εν λόγω αερολιμένες εξαιτίας της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην FFHG, ούτε όσον αφορά την επιβατική ούτε όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση. Η Γερμανία ανέφερε ότι, αντιθέτως, για πτήσεις με αερομεταφορείς χαμηλού κόστους οι επιβάτες προτιμούν να χρησιμοποιούν κομβικούς αερολιμένες (όπως οι αερολιμένες Κολωνίας/Βόννης ή Frankfurt Main) και όχι περιφερειακούς αερολιμένες (όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn). Η Γερμανία υποστήριξε ότι τα τελευταία έτη, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αναγκάζονται σε ολοένα μεγαλύτερο βαθμό να προσφέρουν περισσότερες πτήσεις προς τους κύριους κομβικούς αερολιμένες αφότου οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες χαμήλωσαν τις τιμές τους και άρχισαν να εισέρχονται στην αγορά των πτήσεων χαμηλού κόστους. Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες, όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn, υφίστανται πλέον μεγαλύτερη πίεση να ανταγωνιστούν τους κομβικούς αερολιμένες για την προσέλκυση επιβατών ταξιδιών αναψυχής. Ως εκ τούτου, η Γερμανία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση δεν επέφερε αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, αλλά απεναντίας αποδείχθηκε κατάλληλη για τη μετάβαση του αερολιμένα προς ένα σταθερό επιχειρηματικό μοντέλο στο μέλλον.

- (80) Δεύτερον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι η Fraport, προτού εγκατασταθεί στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, αποτελούσε ήδη τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt Main, καταδεικνύει ότι δεν έπρεπε να αναμένεται καμία κίνηση υποκατάστασης από τον αερολιμένα Frankfurt Main προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Αντιθέτως, η Fraport επένδυσε στη δυνατότητα αποσυμφόρησης του αερολιμένα Frankfurt Main και χρήσης της πρόσθετης, συμπληρωματικής λειτουργίας του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, καθώς προβλεπόταν μελλοντική υπέρβαση της χωρητικότητας του κομβικού αερολιμένα Frankfurt Main. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων στον αερολιμένα Frankfurt Main αποτελούσε έναν από τους βασικούς παράγοντες του σκεπτικού αυτού, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διέθετε άδεια 24ωρης λειτουργίας.

- (81) Εν κατακλείδι, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι συνέπειες της χρηματοδότησης υπέρ της FFHG περιορίζονταν στις θετικές περιφερειακές επιπτώσεις για την περιοχή Hunsrück συνολικά, ενώ δεν προξενήθηκαν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις σε σχέση με άλλους αερολιμένες, καθώς ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιείται με σκοπό την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Επιπλέον, η Γερμανία δήλωσε ότι εκτός από τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, ο οποίος βρίσκεται ήδη σε απόσταση 1 ώρας και 30 λεπτών (111 km) από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, δεν υπάρχουν άλλοι ανταγωνιστικοί ξένοι αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής. Ακόμη και σε σχέση με το Λουξεμβούργο, κατά την άποψη της Γερμανίας, η χορηγηθείσα ενίσχυση δεν επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες να νοθεύουν τον ανταγωνισμό.

στ) Λειτουργία ως κινήτρου, αναγκαιότητα και αναλογικότητα

- (82) Η Γερμανία δήλωσε ότι χωρίς την επενδυτική ενίσχυση, το επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα θα είχε μειωθεί σημαντικά. Η Γερμανία ανέφερε ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία διότι αντιστάθμιζε μόνο το κόστος της χρηματοδότησης και ότι ένα μικρότερο ποσό θα οδηγούσε σε χαμηλότερα επίπεδα επενδύσεων.

4.4.2. Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της ενίσχυσης λειτουργίας

- (83) Στις 17 Απριλίου 2014, η Γερμανία υπέβαλε τις απόψεις της σχετικά με το συμβιβάσιμο των μέτρων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ακόμη και αν το κοινό ταμείο, τα δάνεια και η υποκείμενη εγγύηση συνιστούσαν ενίσχυση λειτουργίας προς την FFHG, τότε η εν λόγω ενίσχυση θα ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης και το τμήμα 5.1.2. των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Γερμανία εξέδωσε αναλυτικότερα την επιχειρηματολογία της σε σχέση με τις αντίστοιχες προϋποθέσεις περί συμβιβάσιμου.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος:

- (84) Σε ό,τι αφορά την προϋπόθεση σύμφωνα με την οποία η ενίσχυση πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, η Γερμανία ανέφερε ότι ο στόχος της κάλυψης των λειτουργικών δαπανών της FFHG ήταν σε κάθε περίπτωση η βελτίωση της οικονομικής διάρθρωσης της υποανάπτυκτης από οικονομική άποψη και αραιοκατοικημένης περιοχής Hunsrück. Εν προκειμένω, η Γερμανία στηρίχθηκε στο ίδιο σκεπτικό με εκείνο που επικαλέστηκε στην αξιολόγηση της συμβατότητας της επενδυτικής ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών (βλέπε ενότητα 4.4.1).

β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση

- (85) Η Γερμανία εξήγησε για ποιον λόγο ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn καταγράφει λειτουργικές ζημιές οι οποίες πρέπει να καλυφθούν. Η Γερμανία δήλωσε ότι για έναν αερολιμένα όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn με 1-3 εκατ. επιβάτες, το να καταστεί κερδοφόρος και να είναι σε θέση να καλύπτει τις λειτουργικές δαπάνες του αποτελεί μάλλον φιλόδοξο στόχο. Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν ήταν δυνατό να επιτευχθεί ο φιλόδοξος αυτός στόχος κατά τα έτη της φάσης εκκίνησης (που αφορούν την περίοδο από την έναρξη της εμπορικής επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα έως σήμερα) του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, καθώς ο αερολιμένας είχε επιβαρυνθεί με πολύ μεγάλες επενδύσεις υποδομών τις οποίες χρηματοδότησε ο ίδιος με κεφάλαια που άντλησε από την κεφαλαιαγορά και επί των οποίων όφειλε να καταβάλλει υψηλούς τόκους. Επιπλέον, η Γερμανία δήλωσε ότι από την παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση και έπειτα, υπήρξε στασιμότητα στην επιβατική και ιδίως στην εμπορευματική κίνηση.
- (86) Η Γερμανία ανέφερε ότι δεδομένων των συγκεκριμένων περιστάσεων, υπήρχε ανάγκη κρατικής παρέμβασης για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών εφόσον, σε διαφορετική περίπτωση, η FFHG θα είχε καταστεί αφερέγγυος. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό θα είχε επίσης επιφέρει την ανάκληση της άδειας 24ωρης λειτουργίας, που σημαίνει ότι η FFHG θα είχε αναγκαστεί να σταματήσει την εκτέλεση όλων των πτήσεων, στοιχείο που με τη σειρά του θα συνεπαγόταν την απώλεια πελατών, όπως αεροπορικές εταιρείες και εμπορευματικούς αερομεταφορείς. Η Γερμανία επισήμανε ότι σε αυτή την περίπτωση θα ήταν επίσης πολύ δύσκολο να βρεθεί νέος φορέας εκμετάλλευσης για τον αερολιμένα.

γ) Καταλληλότητα των μέτρων ενίσχυσης ως μέσων πολιτικής

- (87) Η Γερμανία ανέφερε ότι η κάλυψη των λειτουργικών δαπανών αποτελούσε κατάλληλο μέτρο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Ισχυρίστηκε δε εν προκειμένω ότι εάν ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn είχε αναγκαστεί να διακόψει τη λειτουργία του και είχε εξαφανιστεί από τις σχετικές αγορές, τότε οι στόχοι κοινού ενδιαφέροντος που επιδιώκονται στο πλαίσιο της ανάπτυξης της περιοχής Hunsrück και της πραγματοποίησης επενδύσεων μετατροπής δεν θα είχαν επιτευχθεί. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία τόνισε ότι, σε αντίθεση με έναν ιδιώτη επενδυτή, ο δημόσιος επενδυτής πρέπει να λάβει υπόψη αυτούς τους στόχους όταν εξετάζει την εναλλακτική επιλογή που είναι το κλείσιμο του αερολιμένα.

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

- (88) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι προκειμένου να παραμείνει ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn σε λειτουργία, ήταν απαραίτητη η κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του, καθώς σε διαφορετική περίπτωση η FFHG θα είχε καταστεί αφερέγγυος. Η Γερμανία δήλωσε ότι η κάλυψη των λειτουργικών δαπανών αποτέλεσε με τη σειρά της τη βάση για την επίτευξη των στόχων κοινού ενδιαφέροντος όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 84 και επόμενες. Επιπλέον, η Γερμανία υποστήριξε ότι χωρίς τη συγκεκριμένη ενίσχυση λειτουργίας, η οικονομική εξυγίανση του αερολιμένα όπως προβλέπεται από τον φορέα εκμετάλλευσης επί του παρόντος θα ήταν αδιανόητη, καθώς ο αερολιμένας θα είχε συσσωρεύσει ολοένα και περισσότερο χρέος αντί να καταφέρει να διευθετήσει τις οφειλές του. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η λειτουργία των μέτρων ως κινήτρου καταδεικνύεται ήδη από το γεγονός ότι η FFHG οδεύει συνεχώς προς την κερδοφορία.

ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

- (89) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οποιοδήποτε στοιχείο ενίσχυσης που περιλαμβάνονταν στα δάνεια περιοριζόταν στις λειτουργικές ζημιές και αντιπροσώπευε το ελάχιστο αναγκαίο ούτως ώστε ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn να παραμείνει σε λειτουργία και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να καταστεί αφερέγγυος.

στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών:

- (90) Σύμφωνα με τη θεώρηση της Γερμανίας, δεν υπήρχαν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Εν προκειμένω, η Γερμανία στηρίχθηκε στο ίδιο σκεπτικό με εκείνο που επικαλέστηκε στην αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της επενδυτικής ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών (βλέπε ενότητα 4.4.1).

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ

5.1. Ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου

- (91) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας μόνον από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Οι παρατηρήσεις αυτές συμφωνούσαν με τις παρατηρήσεις της Γερμανίας.
- (92) Καταρχάς, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δήλωσε ότι η FFHG δεν έλαβε καμία κρατική ενίσχυση καθώς δεν αποκόμισε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα. Το ομόσπονδο κράτος ισχυρίστηκε ότι τα μέτρα τα οποία έλαβε το ίδιο θα είχαν ληφθεί και από οποιονδήποτε ιδιώτη επενδυτή στην ίδια κατάσταση. Τόνισε ακόμη με ιδιαίτερη έμφαση ότι η διαδικασία της Επιτροπής περιορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης της FFHG και της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υπογράμμισε τη σημασία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn για τον εισερχόμενο τουρισμό και την οικονομία του ομόσπονδου κράτους.
- (93) Σύμφωνα με το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ακόμη και αν χορηγήθηκε κρατική ενίσχυση στην FFHG, αυτή είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Κατά τη γνώμη του ομόσπονδου κράτους, η χρηματοδότηση προοριζόταν για την ανάπτυξη των υποδομών του αερολιμένα, που είναι εξέχουσας σημασίας από άποψη οικονομικού συμφέροντος για το ομόσπονδο κράτος.
- (94) Ως εκ τούτου, το ομόσπονδο κράτος είναι της γνώμης ότι ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρήσει ότι υπήρξε εν προκειμένω κρατική ενίσχυση, αυτή πρέπει να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης και να κριθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

5.2. Παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην υπό εξέταση υπόθεση

5.2.1. Lufthansa

- (95) Η Lufthansa υποστήριξε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης ⁽²⁷⁾ στην παρούσα υπόθεση. Σύμφωνα με τη Lufthansa, τα μέτρα περιλαμβάνουν συνεχή παράνομη και μη συμβιβάσιμη ενίσχυση διάσωσης που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υπέρ της FFHG. Η Lufthansa δήλωσε ότι ο αερολιμένας καταγράφει έκτοτε ετήσιες ζημίες και ότι χωρίς τη δημόσια στήριξη θα είχε οδηγηθεί αναγκαστικά σε έξοδο από την αγορά.

5.2.2. Transport & Environment

- (96) Η εν λόγω μη κυβερνητική οργάνωση διατύπωσε παρατηρήσεις στο πλαίσιο των οποίων επικρίνει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και τις μέχρι στιγμής αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με τον αεροπορικό κλάδο για τις εικαζόμενες αρνητικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

- (97) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

⁽²⁷⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2).

- (98) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, προκειμένου να αποφασιστεί αν τα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις, Συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:

- α) να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·
- β) να οδηγεί σε ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής·
- γ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και
- δ) να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

6.1. Χαρακτήρας ενίσχυσης του πιστωτικού ορίου που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου

6.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (99) Κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή πρέπει καταρχάς να εξακριβώσει αν η FFHG αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του ⁽²⁸⁾. Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά ⁽²⁹⁾.
- (100) Στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση Αερολιμένας Leipzig/Halle, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα για εμπορικούς σκοπούς και η κατασκευή των αερολιμενικών υποδομών συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες ⁽³⁰⁾. Από τη στιγμή που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες παρέχοντας αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, μπορούν να εφαρμοστούν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης στα πλεονεκτήματα που εκχωρούνται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων στον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα ⁽³¹⁾.
- (101) Όσον αφορά το χρονικό σημείο από το οποίο η κατασκευή και η λειτουργία ενός αερολιμένα θεωρείται οικονομική δραστηριότητα, η σταδιακή ανάπτυξη των δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων δεν επιτρέπει τον καθορισμό ακριβούς ημερομηνίας. Ωστόσο, το Γενικό Δικαστήριο έχει αναγνωρίσει την εξέλιξη της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων και στην απόφασή του στην υπόθεση Αερολιμένας Leipzig/Halle το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι από το 2000 και μετά η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν μπορούσε πλέον να εξαιρεθεί από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000) ⁽³²⁾, η εκμετάλλευση και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται οικονομική δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.
- (102) Εν προκειμένω, ο φορέας εμπορικής εκμετάλλευσης του αερολιμένα που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης είναι η FFHG, ο φορέας διαχείρισής του. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, FFHG, επιβάλλει χρέωση στους χρήστες για τη χρήση των εν λόγω υποδομών. Συνεπώς, η FFHG αποτελεί επιχείρηση για τους σκοπούς του δικαίου ανταγωνισμού της Ένωσης.

6.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (103) Για να συνιστά κρατική ενίσχυση, το εν λόγω μέτρο πρέπει να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.

⁽²⁸⁾ Υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851· υπόθεση C-41/90, Klaus Höfner και Fritz Elser κατά Macrotron GmbH, Συλλογή 1991, σ. I-1979· υπόθεση C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Συλλογή 1995, σ. I-4013· υπόθεση C-55/96, Job Centre, Συλλογή 1997, σ. I-7119.

⁽²⁹⁾ Υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599· υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851.

⁽³⁰⁾ Απόφαση Leipzig/Halle, και ιδίως σκέψεις 93-94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής, Συλλογή 2012, ECLI:EU:C:2012:821· βλέπε επίσης υπόθεση T-128/89, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-82/01P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297, και υπόθεση T-196/04, Ryanair Ltd κατά Επιτροπής («απόφαση Charleroi»), Συλλογή 2008, σ. II-3643.

⁽³¹⁾ Υποθέσεις C-159/91 και C-160/91, Poucet κατά AGF και Pistre κατά Cancava, Συλλογή 1993, σ. I-637.

⁽³²⁾ Απόφαση Leipzig/Halle, σκέψεις 42-43.

- (104) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί ⁽³³⁾. Για την εφαρμογή του άρθρου 107 της Συνθήκης, οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται κρατικοί πόροι ⁽³⁴⁾.
- (105) Η Γερμανία υποστήριξε αρχικά ότι το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν χρηματοδοτείται απευθείας από τον δημόσιο προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους. Ισχυρίστηκε ότι όλα τα κεφάλαια του κοινού ταμείου είτε προέρχονται από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις είτε λαμβάνονται υπό μορφή δανείων από την κεφαλαιαγορά. Σε επόμενο έγγραφο που υπέβαλε, η Γερμανία δήλωσε ότι τα κεφάλαια που έλαβε η FFHG από το κοινό ταμείο δεν καλύπτονται από εγγύηση του ομόσπονδου κράτους, καθώς τα κεφάλαια παρέχονται απευθείας από τους πόρους του ομόσπονδου κράτους ⁽³⁵⁾.
- (106) Η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην υπό εξέταση υπόθεση, το κράτος ασκούσε σε όλες τις κρίσιμες χρονικές περιόδους άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επί των πόρων του κοινού ταμείου, και ως εκ τούτου οι πόροι αυτοί συνιστούν κρατικούς πόρους. Καταρχάς, η ίδια η Γερμανία ανέφερε ότι το πιστωτικό όριο που παρασχέθηκε από το κοινό ταμείο χρηματοδοτήθηκε απευθείας από τους πόρους του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Συνεπώς, το εν λόγω μέτρο χρηματοδοτήθηκε από κρατικούς πόρους.
- (107) Δεύτερον, στο κοινό ταμείο δύνανται να συμμετέχουν μόνο επιχειρήσεις που ανήκουν κατά πλειοψηφία στην κυριότητα του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου (ποσοστό κυριότητας 50 % κατ' ελάχιστο). Λόγω της κατά πλειοψηφία κρατικής κυριότητας, οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις συνιστούν σαφώς δημόσιες επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ ⁽³⁶⁾ της Επιτροπής. Εφόσον όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι συνεπώς δημόσιες επιχειρήσεις, οι πόροι τους συνιστούν κρατικούς πόρους. Αυτό και μόνο το γεγονός σημαίνει ότι τα κεφάλαια του κοινού ταμείου, στον βαθμό που αντλούνται από τις καταθέσεις που πραγματοποιούν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις, συνιστούν κρατικούς πόρους.
- (108) Τρίτον, σε περίπτωση που οι καταθέσεις των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στο κοινό ταμείο δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας ενός συμμετέχοντα, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εξασφαλίζει από τις χρηματοπιστωτικές αγορές βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση στο δικό του όνομα και μεταβιβάζει τα κεφάλαια αυτά στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο κοινό ταμείο. Δεδομένου ότι το ομόσπονδο κράτος εξασφαλίζει την αναγκαία δανειοδότηση στο δικό του όνομα, πρέπει να θεωρηθεί ότι και τα κεφάλαια που αντλούνται με τον τρόπο αυτό επίσης συνιστούν κρατικούς πόρους. Όπως καταδεικνύεται στο διάγραμμα 2, μεταξύ του 2009 και του 2013 (εκτός του Αυγούστου του 2012 και του Σεπτεμβρίου του 2013) οι καταθέσεις των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στο κοινό ταμείο δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας όλων των συμμετεχόντων και το ομόσπονδο κράτος χρειάστηκε να λάβει τα απαραίτητα δάνεια στο όνομά του.
- (109) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση που χορηγείται από το κοινό ταμείο χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους, διότι τόσο οι καταθέσεις από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις όσο και τα δάνεια που εξασφαλίζονται από το ομόσπονδο κράτος για την κάλυψη των ελλειμμάτων ρευστότητας στο κοινό ταμείο συνιστούν κρατικούς πόρους.
- (110) Είναι άλλωστε σαφές ότι το ομόσπονδο κράτος είχε τον γενικό έλεγχο της διαχείρισης του κοινού ταμείου, και ως εκ τούτου η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις καταλογίζεται στο κράτος. Η συμφωνία συμμετοχής στο κοινό ταμείο συνάπτεται μεταξύ του ομόσπονδου κράτους και των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων. Συνεπώς, η απόφαση για την έγκριση της συμμετοχής μιας επιχείρησης στο κοινό ταμείο λαμβάνεται απευθείας από το ομόσπονδο κράτος. Το ομόσπονδο κράτος αποφασίζει επίσης το μέγιστο ποσό που μια συμμετέχουσα επιχείρηση δύναται να αντλήσει από το κοινό ταμείο υπό τη μορφή πιστωτικού ορίου. Επιπλέον, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου διαχειρίζεται απευθείας τις καθημερινές πράξεις του κοινού ταμείου μέσω του Landeshauptkasse, ενός οργανισμού του Υπουργείου Οικονομικών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Επίσης, το «Landeshauptkasse» εκπροσωπεί επισήμως το ομόσπονδο κράτος κατά την εξασφάλιση κεφαλαίων από την αγορά για την κάλυψη των ελλειμμάτων ρευστότητας στο κοινό ταμείο.
- (111) Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κράτος είναι σε θέση να ασκεί απευθείας έλεγχο στις δραστηριότητες του κοινού ταμείου, και κυρίως όσον αφορά το ποιες επιχειρήσεις δύνανται να συμμετέχουν σε αυτό και το επιμέρους πιστωτικό όριο που χορηγείται σε κάθε συμμετέχουσα επιχείρηση. Επομένως, οι αποφάσεις σχετικά με τη συμμετοχή στο κοινό ταμείο και σχετικά με το ποσοστό της εν λόγω συμμετοχής καταλογίζονται στο κράτος.

⁽³³⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397.

⁽³⁴⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. II-01999, σκέψη 108.

⁽³⁵⁾ Έγγραφο που υπέβαλε η Γερμανία με ημερομηνία 24 Απριλίου 2014, απάντηση στην ερώτηση 4, σ. 3.

⁽³⁶⁾ Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

6.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (112) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ⁽³⁷⁾ Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης ⁽³⁸⁾.
- (113) Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα κρατικής παρέμβασης, υπάρχει πλεονέκτημα. Αντιθέτως, «τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις» ⁽³⁹⁾.
- (114) Προκειμένου να εξακριβώσει αν μια επιχείρηση έχει επωφεληθεί από οικονομικό πλεονέκτημα που προκύπτει από τη χορήγηση δανείου ή οποιασδήποτε άλλης μορφής δανειακής χρηματοδότησης, η Επιτροπή εφαρμόζει το κριτήριο της «αρχής του δανειστή στην οικονομία της αγοράς». Βάσει της αρχής αυτής, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι όροι βάσει των οποίων διατέθηκαν κεφάλαια από το κοινό ταμείο στην FFHG του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο η δικαιούχος επιχείρηση δεν θα είχε αποκομίσει υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς.
- (115) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η «αρχή του δανειστή στην οικονομία της αγοράς» τηρήθηκε πλήρως καθώς το κοινό ταμείο παρέχει χρηματοδότηση με όρους της αγοράς. Όσον αφορά τη συμμετοχή της FFHG στο κοινό ταμείο, η Γερμανία εξήγησε ότι το κοινό ταμείο λειτουργεί ως εξής: η FFHG ζητεί κεφάλαια από το ταμείο για να διασφαλίσει τη ρευστότητά του και το ομόσπονδο κράτος παρέχει τα εν λόγω κεφάλαια από το κοινό ταμείο. Τα επιτόκια που επιβάλλονται στην FFHG είναι επιτόκια ημερήσιου δανεισμού ⁽⁴⁰⁾ με βάση την αγορά, στο επίπεδο που είναι διαθέσιμα και για το ίδιο το ομόσπονδο κράτος, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4.
- (116) Όταν οι καταθέσεις των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν επαρκούν για να καλύψουν την αίτηση, το ομόσπονδο κράτος αναπληρώνει το κοινό ταμείο με την εξασφάλιση δανείων στο δικό του όνομα. Η Γερμανία εξήγησε περαιτέρω ότι το ομόσπονδο κράτος ουσιαστικά μετακυλύει στους συμμετέχοντες στο κοινό ταμείο τους όρους που εξασφαλίζει στην κεφαλαιαγορά, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό στους συμμετέχοντες —στις επιχειρήσεις του ομόσπονδου κράτους στις οποίες το τελευταίο κατέχει την πλειονότητα των μετοχών— τη δυνατότητα να αναχρηματοδοτούνται υπό τους ίδιους όρους που ισχύουν για το ομόσπονδο κράτος, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πιστοληπτική τους ικανότητα. Επιπλέον, η εν λόγω χρηματοδότηση είναι διαθέσιμη στις επιχειρήσεις για απεριόριστο χρονικό διάστημα.
- (117) Στο πλαίσιο του μηχανισμού αυτού, παρέχεται πλεονέκτημα στην FFHG όταν οι όροι υπό τους οποίους το ομόσπονδο κράτος χορηγεί δάνεια από το κοινό ταμείο είναι ευνοϊκότεροι από τους όρους που σε διαφορετική περίπτωση θα ήταν διαθέσιμοι για την FFHG στην αγορά. Οι όροι δανειοδότησης από το κοινό ταμείο είναι ίδιοι με τους όρους που είναι διαθέσιμοι και για την αναχρηματοδότηση του ίδιου του ομόσπονδου κράτους. Δεδομένου ότι, ως δημόσια αρχή, το ομόσπονδο κράτος είναι σε θέση να εξασφαλίζει δάνεια υπό ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους (διότι δεν υπάρχει σχεδόν κανένας κίνδυνος αθέτησης υποχρεώσεων και η πιστοληπτική διαβάθμιση του ομόσπονδου κράτους είναι AAA ⁽⁴¹⁾), η Επιτροπή εκτιμά ότι το επιτόκιο με το οποίο η FFHG μπορεί να εξασφαλίζει δάνεια από το κοινό ταμείο είναι ευνοϊκότερο από εκείνο που σε διαφορετική περίπτωση θα ήταν διαθέσιμο για τον ίδιο. Αυτό υποστηρίζεται περαιτέρω από τις διαβαθμίσεις πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG για την περίοδο 2009 έως 2014 που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία και συνοψίζονται στον πίνακα 7, όπου καταδεικνύεται ότι η διαβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG κυμαίνεται μεταξύ [...]. Συνεπώς, τα δάνεια από το κοινό ταμείο διατέθηκαν υπό καλύτερους όρους από αυτούς που δικαιολογούσε η πιστοληπτική ικανότητα της FFHG. Επιπλέον, ο FFHG δεν υποχρεούται να παρέχει εξασφαλίσεις για τα δάνεια αυτά. Έτσι, παρέχοντας στην FFHG τη δυνατότητα να συμμετάσχει στο κοινό ταμείο και διαθέτοντας τα δάνεια στο πλαίσιο του πιστωτικού ορίου, το ομόσπονδο κράτος χορήγησε οικονομικό πλεονέκτημα ⁽⁴²⁾.

6.1.4. Επιλεκτικότητα

- (118) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ορίζει ότι, για να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής».

⁽³⁷⁾ Υπόθεση C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) κ.λπ. κατά La Poste κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-3547, σκέψη 60 και υπόθεση C-342/96, Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1999, σ. I-2459, σκέψη 41.

⁽³⁸⁾ Υπόθεση 173/73, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1974, σ. 709, σκέψη 13.

⁽³⁹⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 69.

⁽⁴⁰⁾ Σύμφωνα με τη Γερμανία, το επιτόκιο αντιστοιχούσε περίπου στον μέσο δείκτη των επιτοκίων του ευρώ για τοποθετήσεις μιας ημέρας.

⁽⁴¹⁾ Από την πλήρη έκθεση διαβάθμισης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου (συμπεριλαμβανομένου του ιστορικού διαβάθμισης του ομόσπονδου κράτους από το 1999) από τον οργανισμό αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας Fitch, του Ιουλίου του 2014, η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, καταδεικνύεται ότι το ομόσπονδο κράτος βαθμολογούνταν διαρκώς με AAA στην κλίμακα διαβάθμισης.

⁽⁴²⁾ Το ομόσπονδο κράτος αναλαμβάνει τον κίνδυνο της αθέτησης υποχρεώσεων εκ μέρους της FFHG, χωρίς να λαμβάνει για αντάλλαγμα αντισταθμιστική πληρωμή.

- (119) Δεδομένου ότι το δικαίωμα συμμετοχής στο κοινό ταμείο χορηγήθηκε μόνο στην FFHG (και σε άλλες επιχειρήσεις των οποίων το ομόσπονδο κράτος κατέχει την πλειονότητα των μετοχών), το μέτρο είναι επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.1.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

- (120) Όταν μια ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων που την ανταγωνίζονται στο ενδοενοσιακό εμπόριο, πρέπει να θεωρείται ότι οι επιχειρήσεις αυτές επηρεάζονται από την εν λόγω ενίσχυση. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία ⁽⁴³⁾, προκειμένου να θεωρηθεί ότι ένα μέτρο στρεβλώνει τον ανταγωνισμό, αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (121) Όπως εκτιμάται στην αιτιολογική σκέψη 102 και επόμενες, η λειτουργία ενός αερολιμένα συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Ανταγωνισμός υπάρχει, αφενός, μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και της αντίστοιχης εναέριας κυκλοφορίας (επιβατικής και εμπορευματικής) και, αφετέρου, μεταξύ φορέων διαχείρισης των αερολιμένων, οι οποίοι μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της διαχείρισης ενός δεδομένου αερολιμένα. Επιπλέον, ιδίως όσον αφορά τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και τις επιχειρήσεις ναυλωμένων πτήσεων, αερολιμένες οι οποίοι δεν βρίσκονται στις ίδιες ζώνες επιρροής, ή βρίσκονται ακόμη και σε διαφορετικά κράτη μέλη, μπορεί επίσης να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.
- (122) Το μέγεθος του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (μεταξύ 2,7 και 3,8 εκατ. επιβάτες κατά την περίοδο υπό εξέταση, βλέπε πίνακα 1) και η εγγύτητά του με άλλους αερολιμένες της Ένωσης, ιδίως τον αερολιμένα Frankfurt Main, τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, τον αερολιμένα Zweibrücken, τον αερολιμένα Saarbrücken και τον αερολιμένα Κολωνίας/Βόννης ⁽⁴⁴⁾, επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση ενδέχεται να προκαλέσει νόθευση του ανταγωνισμού και να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Πραγματοποιούνται διεθνείς πτήσεις από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn προς αρκετούς διεθνείς προορισμούς, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 73. Ο διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn έχει επαρκές μήκος (3 800 μ.) ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται από μεγαλύτερα αεροσκάφη και επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να εξυπηρετούν διεθνείς προορισμούς μεσαίων αλλά και μακρινών αποστάσεων.
- (123) Επιπλέον, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn λειτουργεί ως εμπορευματικός αερολιμένας, διακινώντας περίπου 200 000 τόνους αερομεταφερόμενου φορτίου ετησίως και συνολικά 500 000 τόνους εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων σε συνδυασμό με οδικές εμπορευματικές μεταφορές (βλέπε πίνακα 2). Όσον αφορά τον ανταγωνισμό στις εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλότερη κινητικότητα σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές ⁽⁴⁵⁾. Εν γένει, θεωρείται ότι η ακτίνα της ζώνης επιρροής για τους εμπορευματικούς αερολιμένες αντιστοιχεί τουλάχιστον σε περίπου 200 χιλιόμετρα και χρόνο μετάβασης δύο ωρών. Με βάση τις πληροφορίες της Επιτροπής, οι παράγοντες του κλάδου θεωρούν γενικά ότι η ζώνη επιρροής ενός εμπορευματικού αερολιμένα μπορεί να είναι ακόμα μεγαλύτερη, καθώς θα ήταν γενικά αποδεκτός ο χρόνος μετάβασης μισής ημέρας στο πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών (δηλαδή χρόνος οδήγησης έως 12 ώρες με φορτηγά) για τη χρήση του αερολιμένα από πράκτορες διαμετακόμισης για τη μεταφορά εμπορευμάτων ⁽⁴⁶⁾. Συνεπώς, εφόσον οι εμπορευματικοί αερολιμένες είναι αντικαταστάσιμοι σε μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι οι επιβατικοί αερολιμένες, δεδομένου ότι επαρκεί η αεροπορική παράδοση του εμπορεύματος σε μια ορισμένη περιοχή και στη συνέχεια η οδική και σιδηροδρομική μεταφορά του στον τελικό προορισμό, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχει μεγαλύτερος κίνδυνος νόθευσης του ανταγωνισμού και επίδρασης στις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (124) Βάσει των επιχειρημάτων που παρουσιάστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 120 έως 123, το οικονομικό πλεονέκτημα που παρέχεται στην FFHG ενισχύει τη θέση του έναντι των ανταγωνιστών του στην αγορά παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, το πλεονέκτημα που παρασχέθηκε στον FFHG μέσω της συμμετοχής του στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους πρέπει να θεωρηθεί ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.1.6. Συμπέρασμα

- (125) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 99 έως 124, η Επιτροπή θεωρεί ότι το πιστωτικό όριο που χορηγήθηκε από το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους στην FFGH συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

⁽⁴³⁾ Υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717.

⁽⁴⁴⁾ Βλέπε ενότητα 2.1.

⁽⁴⁵⁾ Για παράδειγμα, ο αερολιμένας Leipzig/Halle βρισκόταν σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Vatry (Γαλλία) για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου της DHL. Βλέπε απόφαση Leipzig/Halle, σκέψη 93.

⁽⁴⁶⁾ Απάντηση του αερολιμένα της Λιέγης στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

6.2. Χαρακτήρας ενίσχυσης της εγγύησης σε ποσοστό 100 % για τα δάνεια της ISB, η οποία χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG

- (126) Τα δάνεια της ISB που εξετάζονται στην ενότητα 6.3 εξασφαλίζονται με εγγύηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου (εγγυητής), που αποτελεί ταυτόχρονα τον βασικό μέτοχο (82,5 %) της FFHG. Καθένα από τα πέντε δάνεια της ISB εξασφαλίστηκε μέσω εγγύησης που κάλυπτε ποσοστό 100 % των απαιτήσεων της τράπεζας. Για την παροχή των εγγυήσεων, η FFHG καταβάλλει προμήθεια εγγύησης ύψους [0,5 % έως 1,5 %] ετησίως στον εγγυητή.

6.2.1. Η εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών

- (127) Για τους λόγους που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 99 και επόμενες, πρέπει να θεωρηθεί ότι, για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η FFHG συνιστά επιχείρηση.

6.2.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός της ενίσχυσης

- (128) Για να συνιστά κρατική ενίσχυση, το υπό εξέταση μέτρο πρέπει να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.
- (129) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί ⁽⁴⁷⁾. Για την εφαρμογή του άρθρου 107 της Συνθήκης, οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται κρατικοί πόροι ⁽⁴⁸⁾.
- (130) Κάθε κρατική εγγύηση συνεπάγεται δυνητική απώλεια πόρων για το κράτος. Δεδομένου ότι η κρατική εγγύηση 100 % εκδόθηκε απευθείας από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους και καταλογίζεται επίσης στο κράτος.

6.2.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (131) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις, μια μεμονωμένη κρατική εγγύηση δεν συνιστά ενίσχυση εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις: «α) ο δανειολήπτης δεν αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες [...], β) η εμβέλεια της εγγύησης μπορεί να μετρηθεί ορθά κατά το χρόνο παροχής της, [...] γ) η εγγύηση δεν καλύπτει ποσοστό μεγαλύτερο του 80 % του οφειλόμενου δανείου ή άλλης οικονομικής υποχρέωσης [...], δ) καταβάλλεται για την εγγύηση τιμή που καθορίζεται βάσει κριτηρίων αγοράς [...]».
- (132) Στην προκειμένη περίπτωση, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου παρείχε εγγύηση σε ποσοστό 100 % ως εξασφάλιση των δανείων που χορηγήθηκαν από την ISB στην FFHG. Επομένως, η εγγύηση υπερβαίνει το κατώτατο όριο του 80 % του οφειλόμενου δανείου.
- (133) Η Γερμανία ανέφερε ότι μολονότι τα δάνεια εξασφαλίζονταν μέσω κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 %, η FFHG καταβάλλει τιμή της αγοράς για την εγγύηση, και συνεπώς δεν λαμβάνει κανένα πλεονέκτημα. Προς υποστήριξη αυτού, η Γερμανία προσκόμισε αξιολόγηση που διενεργήθηκε από την Deutsche Bank. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 153, η Deutsche Bank αξιολόγησε την FFHG με διαβάθμιση [<BBB+]. Η εν λόγω αξιολόγηση επιβεβαιώθηκε από δύο ακόμα τράπεζες και από τη διαβάθμιση που δόθηκε μέσω του υποδείγματος βαθμολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας του οίκου Moody's (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 157 και 158). Ωστόσο, η Deutsche Bank εκτίμησε ότι το εφαρμοστέο περιθώριο κινδύνου για ένα πενταετές δάνειο θα ανέρχεται σε ύψος μεταξύ [1,30 % και 2,05 %] ανά έτος. Όπως διευκρινίστηκε στην ενότητα 6.3.2, το εφαρμοστέο περιθώριο κινδύνου για δάνειο που εξασφαλίζεται μέσω κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 % κυμαίνεται μεταξύ [0,25 % και 0,7 %] ανά έτος. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η διαφορά στα περιθώρια μεταξύ των δύο καταστάσεων παρέχει ένδειξη της τιμής της κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 %. Επομένως, η διαφορά αυτή εκτιμήθηκε από την Deutsche Bank ότι κυμαίνεται μεταξύ [0,6 % και 1,8 %] ετησίως ⁽⁴⁹⁾.
- (134) Σύμφωνα με το σημείο 4.2 δεύτερο εδάφιο της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις, το πλεονέκτημα μπορεί να υπολογιστεί ως η διαφορά μεταξύ του συγκεκριμένου επιτοκίου της αγοράς που θα έπρεπε να καταβάλει η FFHG χωρίς την εγγύηση και του επιτοκίου που επιτεύχθηκε χάρη στην κρατική εγγύηση, αφού ληφθούν υπόψη οι καταβληθείσες προμήθειες.

⁽⁴⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 34.

⁽⁴⁸⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. II-01999, σκέψη 108.

⁽⁴⁹⁾ [1,3 % - 0,7 % = 0,6 % και 2,05 % - 0,25 % = 1,8 %]

- (135) Σύμφωνα με την ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς, για μια εταιρεία που έχει αξιολογηθεί ότι ανήκει στην κατηγορία των αδύναμων εταιρειών (B) και συνοδεύεται από κανονική εξασφάλιση ⁽⁵⁰⁾ ισχύει περιθώριο κινδύνου ύψους 4 % ετησίως. Η διαφορά μεταξύ του περιθωρίου κινδύνου που ισχύει σύμφωνα με την ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς και το περιθώριο κινδύνου που επιβάλλεται για τα δάνεια της ISB από κοινού με το ποσοστό εγγύησης που χρεώνεται στην πραγματικότητα από το ομόσπονδο κράτος δίνουν μια ένδειξη του πλεονεκτήματος που έλαβε η FFHG εξαιτίας της κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 %. Η διαφορά αυτή ισοδυναμεί, για τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5, με ποσοστό [1,5 % έως 3,5 %] ετησίως ⁽⁵¹⁾ και [1,5 % έως 3,5 %] ετησίως ⁽⁵²⁾ αντίστοιχα και, για τα δάνεια υπ' αριθ. 1, 3 και 4, με ποσοστό [1,5 % έως 3,5 %] ετησίως ⁽⁵³⁾. Επιπλέον, η FFHG δεν έχει καταβάλει τραπεζικό τέλος (που κυμαίνεται συνήθως μεταξύ [5 και 30] μονάδων βάσης ⁽⁵⁴⁾). Είναι σαφές ότι υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, η FFHG θα είχε χρειαστεί να καταβάλει αντίστοιχη προμήθεια εγγύησης (δηλαδή [0,5 % ως 1,5 %] ετησίως) προκειμένου να λάβει εγγύηση για τα δανειά του από τρίτο. Επομένως, η εγγύηση συνεπάγεται σαφώς πλεονέκτημα.
- (136) Δεδομένου ότι η εγγύηση που εκδόθηκε από το ομόσπονδο κράτος καλύπτει ποσοστό 100 % του οφειλόμενου δανείου και ότι η FFHG καταβάλλει προμήθεια χαμηλότερη της τιμής της αγοράς, έλαβε οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε λάβει υπό άλλες συνθήκες στην αγορά. Το ποσό αυτού του πλεονεκτήματος αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του περιθωρίου κινδύνου που ισχύει σύμφωνα με την ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς και το περιθώριο κινδύνου που επιβάλλεται για τα δάνεια της ISB από κοινού με το ποσοστό εγγύησης που χρεώνεται στην πραγματικότητα από το ομόσπονδο κράτος και τραπεζικό τέλος.

6.2.4. Επιλεκτικότητα

- (137) Δεδομένου ότι η κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 % χορηγήθηκε μόνο στην FFHG, το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει επιλεκτικό χαρακτήρα.

6.2.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

- (138) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 120 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε στην FFHG είναι ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.2.6. Συμπέρασμα

- (139) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 127 έως 138, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική εγγύηση που εκδόθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εξασφαλίζοντας ποσοστό 100 % των οφειλόμενων δανείων της ISB συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.3. Χαρακτήρας ενίσχυσης των δανείων που χορηγήθηκαν από την ISB στην FFHG

6.3.1. Η εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών

- (140) Για τους λόγους που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 99 και επόμενες, πρέπει να θεωρηθεί ότι, για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η FFHG συνιστά επιχείρηση.

6.3.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (141) Η ISB ανήκει σε ποσοστό 100 % στην κυριότητα του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Ως εκ τούτου, συνιστά δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/EK και μπορεί συνεπώς να θεωρηθεί ότι τα δάνεια που χορηγούνται από αυτήν χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους.

⁽⁵⁰⁾ Ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (LGD) μεταξύ 30 % και 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...]

⁽⁵²⁾ [...]

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Βλέπε π.χ. Oxera, «Estimating the cost of capital for Dutch water companies» (Εκτίμηση του κόστους κεφαλαίου για τις ολλανδικές εταιρείες ύδρευσης), 2011, σ. 3. Βλέπε επίσης δεδομένα πρακτορείου Bloomberg για τα τέλη διάθεσης κατά την έκδοση ομολόγων.

- (142) Είναι σαφές ότι το ομόσπονδο κράτος είχε τον γενικό έλεγχο της διαχείρισης της ISB, και ως εκ τούτου τα δάνεια που χορηγήθηκαν από αυτήν καταλογίζονται στο κράτος. Η ISB είναι η τράπεζα ανάπτυξης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και διαδραματίζει θεμελιώδη ρόλο στην πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του καταστατικού της τράπεζας, ρόλος της ISB είναι να στηρίζει το ομόσπονδο κράτος στις χρηματοπιστωτικές, οικονομικές και περιφερειακές πολιτικές του, καθώς και στις πολιτικές του για τις μεταφορές, το περιβάλλον και την απασχόληση. Στην προκειμένη περίπτωση, τα δάνεια της ISB χρησιμοποιήθηκαν για την αναχρηματοδότηση παλαιότερων δανείων που είχαν χορηγηθεί στην FFHG για τη χρηματοδότηση υποδομών στον αερολιμένα.
- (143) Επιπλέον, εκτός των δύο εκπροσώπων του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου καθώς και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, το εποπτικό συμβούλιο («Verwaltungsrat») της ISB αποτελείται από πέντε εκπροσώπους των δημόσιων αρχών (συμπεριλαμβανομένων δύο υφυπουργών, από το Υπουργείο Οικονομικών και από το Υπουργείο Οικονομίας, Μεταφορών, Γεωργίας και Αμπελουργίας του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αντιστοίχα) διασφαλίζοντας έτσι την κρατική εποπτεία των δραστηριοτήτων της ISB. Επίσης, η συμβουλευτική της επιτροπή («Beirat») αποτελείται από εκπροσώπους των δημόσιων αρχών.
- (144) Επίσης, τα δάνεια της ISB εξασφαλίστηκαν μέσω κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 % που εκδόθηκε από το ομόσπονδο κράτος (βλέπε ενότητα 6.2).
- (145) Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πολιτεία ήταν σε θέση να ελέγχει τις δραστηριότητες της ISB και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν θα μετείχε στη λήψη μιας σημαντικής απόφασης όσον αφορά τη χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η απόφαση αναχρηματοδότησης των προηγούμενων δανείων της FFHG μέσω των δανείων της ISB καταλογίζεται στις δημόσιες αρχές.

6.3.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (146) Προκειμένου να εξακριβώσει αν μια επιχείρηση έχει επωφεληθεί από οικονομικό πλεονέκτημα που προκύπτει από τη χορήγηση δανείου, η Επιτροπή εφαρμόζει το κριτήριο της «αρχής του δανειστή στην οικονομία της αγοράς». Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, τα δανειακά κεφάλαια που τίθενται στη διάθεση μιας εταιρείας από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, υπό συνθήκες που ανταποκρίνονται στις κανονικές συνθήκες της αγοράς, δεν πρέπει να χαρακτηρίζονται κρατική ενίσχυση ⁽⁵⁵⁾.
- (147) Η αρχή του δανειστή στην οικονομία της αγοράς καθορίζει τις δυνητικές ενέργειες μιας ιδιωτικής εταιρείας παρόμοιου μεγέθους σε παρόμοια κατάσταση. Ο στόχος είναι να εντοπιστούν και να διαχωριστούν τα οικονομικά μέτρα που λαμβάνονται από το κράτος τα οποία δεν θα είχαν ληφθεί από ιδιώτη επενδυτή από εκείνα που θεωρούνται εύλογα από οικονομική άποψη και θα είχαν συνεπώς ληφθεί από ιδιώτη επενδυτή, ούτως ώστε να διαπιστωθεί αν υπάρχει οικονομικό πλεονέκτημα.
- (148) Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί για τη λήψη αποφάσεων ⁽⁵⁶⁾, προκειμένου να προσδιορίσει αν η υπό αξιολόγηση χρηματοδότηση χορηγήθηκε με ευνοϊκούς όρους, η Επιτροπή μπορεί —ελλείψει άλλων αντιπροσωπευτικών τιμών— να συγκρίνει το επιτόκιο του υπό εξέταση δανείου με εκείνα που ορίζονται στην ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς.
- (149) Η ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς ορίζει μια μέθοδο για τον καθορισμό των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης που εφαρμόζονται ως αντιπροσωπευτική τιμή για το επιτόκιο της αγοράς. Ωστόσο, επειδή τα επιτόκια στην ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς λειτουργούν ως αντιπροσωπευτική τιμή, όταν η Επιτροπή έχει στη διάθεσή της άλλους δείκτες, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, για το επιτόκιο που θα μπορούσε να εξασφαλίσει ο δανειολήπτης στην αγορά, στηρίζει την εκτίμησή της στους εν λόγω δείκτες.
- (150) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι όροι των δανείων της ISB (όπως παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 5), τα οποία εξασφαλίστηκαν μέσω κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 %, παρέχουν στην FFHG οποιοδήποτε επιπλέον οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο η δικαιούχος επιχείρηση δεν θα είχε αποκτήσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Το κατά πόσον οι όροι της κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 %, που παρέχεται από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, συμμορφώνονται με τους κανόνες της αγοράς αξιολογείται στην ενότητα 6.2.

⁽⁵⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής στα κράτη μέλη: εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ και του άρθρου 5 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής επί των δημοσίων επιχειρήσεων στον κλάδο της μεταποίησης (ΕΕ C 307 της 13.11.1993, σ. 3, παράγραφος 11). Η εν λόγω ανακοίνωση αφορά συγκεκριμένα τον κλάδο της μεταποίησης, αλλά εφαρμόζεται καταρχήν και σε άλλους οικονομικούς τομείς. Βλέπε επίσης υπόθεση T-16/96, CityFlyer κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-757, σκέψη 51.

⁽⁵⁶⁾ Απόφαση 2013/693/ΕΕ της Επιτροπής, της 3ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.23600 — C 38/08 (πρώην NN 53/07) — Γερμανία — Χρηματοδότηση του τερματικού σταθμού 2 του αεροδρομίου του Μονάχου (ΕΕ L 319 της 29.11.2013, σ. 8)· και απόφαση (ΕΕ) 2015/1469 της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.30743 (2012/C) (πρώην N 138/10) — Γερμανία — Χρηματοδότηση έργων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle (2) (ΕΕ L 232 της 4.9.2015, σ. 1).

- (151) Η Γερμανία ανέφερε ότι τα δάνεια της ISB συνήφθησαν υπό όρους της αγοράς παρόμοιους με εκείνους που ίσχυαν για τα δάνεια τα οποία αναχρηματοδοτήσαν (βλέπε αιτιολογική σκέψη 52 και επόμενες). Εν προκειμένω, η Γερμανία ανέφερε ότι οι όροι των δανείων της ISB ήταν παρόμοιοι με εκείνους των δανείων που χορηγήθηκαν από το Nassauische Sparkasse το 2005, οι οποίοι εξασφαλιόθηκαν κατά τρόπο παρόμοιο με εκείνον των δανείων της ISB. Επομένως, η Γερμανία υποστήριξε ότι, καθώς ο καταβλητέος τόκος για τα δάνεια της ISB ήταν παρόμοιος με τον τόκο για τα δάνεια που αναχρηματοδοτήθηκαν μέσω των δανείων της ISB, δεν μπορεί να υφίσταται κανένα πλεονέκτημα για την FFHG.
- (152) Επιπλέον, η Γερμανία διευκρίνισε ότι το 2009, κατά την προετοιμασία για τη νέα χρηματοδότηση, η FFHG ανέθεσε στη Deutsche Bank να παράσχει ενδείξεις του περιθωρίου κινδύνου για την αναχρηματοδότηση των υφιστάμενων δανείων της, λαμβανόμενη υπόψη της εγγύησης σε ποσοστό 100 % που παρασχέθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (153) Σύμφωνα με τη μεθοδολογία στην οποία στηρίζεται η ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα επιτόκια των δανείων μπορεί να θεωρηθεί ότι συνάδουν με τους όρους της αγοράς όταν τα δάνεια χορηγούνται με επιτόκιο ίσο ή μεγαλύτερο από το επιτόκιο αναφοράς που καθορίζεται με βάση τον ακόλουθο τύπο:

Επιτόκιο αναφοράς = βασικό επιτόκιο + περιθώριο κινδύνου + τέλος

- (154) Το βασικό επιτόκιο αντιπροσωπεύει το κόστος της παροχής ρευστότητας για τις τράπεζες (κόστος χρηματοδότησης). Στην περίπτωση χρηματοδότησης με σταθερό επιτόκιο (δηλαδή όταν το επιτόκιο είναι σταθερό για τη συνολική διάρκεια του δανείου), ενδείκνυται το βασικό επιτόκιο να καθορίζεται βάσει των επιτοκίων swap ⁽⁵⁷⁾ με διάρκεια και νόμισμα που αντιστοιχούν στη διάρκεια και το νόμισμα της δανειακής υποχρέωσης. Το περιθώριο κινδύνου αντισταθμίζει για τον δανειστή τους κινδύνους που συνδέονται με την εκάστοτε δανειακή χρηματοδότηση, ιδίως τον πιστωτικό κίνδυνο. Το περιθώριο κινδύνου συνάγεται από κατάλληλο δείγμα περιθωρίων CDS ⁽⁵⁸⁾ που σχετίζονται με οντότητες αναφοράς με παρόμοια διαβάθμιση. Τέλος, είναι εύλογη η προσθήκη 10-20 μονάδων βάσης ως κατά προσέγγιση εκτίμηση των τραπεζικών τελών τα οποία συνήθως καλούνται να καταβάλουν οι εταιρείες ⁽⁵⁹⁾.

Καταλληλότητα των περιθωρίων κινδύνου ανάλογα με τη διαβάθμιση

- (155) Προκειμένου να καθοριστεί αν στο βασικό επιτόκιο έχει προστεθεί κατάλληλο ασφάλιστρο κινδύνου, πρέπει να προσδιοριστεί η διαβάθμιση της επιχείρησης. Η FFHG δεν έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας. Ωστόσο, η Γερμανία ανέφερε ότι στην ένδειξη του περιθωρίου κινδύνου από την Deutsche Bank, η τράπεζα αξιολόγησε επίσης την πιστοληπτική ικανότητα της FFHG. Με βάση την ανάλυση από την Deutsche Bank των οικονομικών εκθέσεων της FFHG για την περίοδο 2006-2008, η FFHG εντάσσεται στην κατηγορία διαβάθμισης [<BBB+]. Ωστόσο, δεν προσδιορίζεται ακριβής διαβάθμιση για την εταιρεία.
- (156) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η κατηγορία διαβάθμισης [<BBB+] περιλαμβάνει όλες τις διαβαθμίσεις κάτω του [BBB+]. Ως εκ τούτου, η διαβάθμιση [<BBB+] της FFHG σύμφωνα με την Deutsche Bank θα μπορούσε αντίστοιχα να ερμηνευτεί ως οποιαδήποτε διαβάθμιση κατώτερη του [BBB+] στην κλίμακα διαβάθμισης του οίκου Standard & Poor's.
- (157) Επιπλέον της ανάλυσης της Deutsche Bank, η Γερμανία υπέβαλε ενδείξεις διαβάθμισης της FFHG που είχαν διενεργηθεί από δύο άλλες τράπεζες. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι εν λόγω τράπεζες τοποθέτησαν ομοίως την FFHG στην κατηγορία διαβάθμισης [<BBB+]. Το 2010, η Volksbank βαθμολόγησε την FFHG με [...] σύμφωνα με την εσωτερική της κλίμακα διαβάθμισης (η συγκεκριμένη διαβάθμιση αντιστοιχεί σε [B έως BB] στην κλίμακα διαβάθμισης του οίκου Standard & Poor's). Το 2011, το Kreissparkasse Birkenfeld βαθμολόγησε την FFHG με [...] σύμφωνα με την κλίμακα διαβάθμισης της (η συγκεκριμένη διαβάθμιση αντιστοιχεί σε [B- έως BB-] στην κλίμακα διαβάθμισης του οίκου Standard & Poor's).
- (158) Τέλος, η Γερμανία υπέβαλε αξιολογήσεις της FFHG που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το υπόδειγμα βαθμολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας του οίκου Moody's με βάση τα δεδομένα που ήταν διαθέσιμα κατά τον χρόνο χορήγησης των δανείων της ISB (βλέπε πίνακα 8). Οι εν λόγω αξιολογήσεις επιβεβαιώνουν τη διαβάθμιση [<BBB+] που δόθηκε από την Deutsche Bank και κυμαίνονται από [B2] στην κλίμακα διαβάθμισης Moody's (που αντιστοιχεί σε [B] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard & Poor's) έως [Baa3] στην κλίμακα διαβάθμισης Moody's (που αντιστοιχεί σε [BBB-] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ Το επιτόκιο swap αντιστοιχεί στο διαπραγματικό επιτόκιο δανεισμού (IBOR), αλλά έχει μεγαλύτερη διάρκεια. Στις χρηματοπιστωτικές αγορές χρησιμοποιείται ως επιτόκιο αναφοράς για τον καθορισμό του επιτοκίου χρηματοδότησης.

⁽⁵⁸⁾ Η συμφωνία ανταλλαγής κινδύνου αθέτησης (CDS) αποτελεί μια (διαπραγματεύσιμη) σύμβαση πιστωτικού παραγώγου μεταξύ δύο αντισυμβαλλομένων, του αγοραστή προστασίας και του πωλητή προστασίας, για τη μεταφορά του πιστωτικού κινδύνου μιας υποκείμενης οντότητας αναφοράς από τον αγοραστή προστασίας στον πωλητή προστασίας. Ο αγοραστής προστασίας καταβάλλει σε κάθε περίοδο ασφάλιστρο στον πωλητή προστασίας έως τη λήξη της σύμβασης CDS ή έως ότου επέλθει προκαθορισμένο πιστωτικό γεγονός στην υποκείμενη οντότητα αναφοράς (όποιο από τα δύο γεγονότα συμβεί πρώτο). Το περιοδικό ασφάλιστρο που καταβάλλει ο αγοραστής προστασίας (εκπεφρασμένο ως ποσοστό ή σε όρους μονάδων βάσης επί του προστατευόμενου ποσού, του «ονομαστικού» ποσού) καλείται περιθώριο CDS. Τα περιθώρια CDS μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πλησιέστερη αντιπροσωπευτική τιμή για την τιμή του πιστωτικού κινδύνου.

⁽⁵⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 54.

- (159) Βάσει των εκτιμήσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 153 έως 158, η Επιτροπή κρίνει ότι η διαβάθμιση της FFHG δεν υπερβαίνει τη διαβάθμιση [BBB-] στην κλίμακα διαβάθμισης Standard & Poor's.
- (160) Ωστόσο, για να προσδιοριστεί αν, πέραν οποιουδήποτε πλεονεκτήματος που ενδεχομένως χορηγήθηκε μέσω της κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 % (βλέπε ενότητα 6.2), τα δάνεια της ISB παρείχαν τυχόν πλεονέκτημα στην FFHG, πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαβάθμιση του φορέα έκδοσης της κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 % (δηλαδή η διαβάθμιση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου), διότι σε διαφορετική περίπτωση το πλεονέκτημα που απορρέει από την κρατική εγγύηση θα λαμβανόταν υπόψη δύο φορές. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 117, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου έχει λάβει διαβάθμιση AAA.
- (161) Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι τα δάνεια της ISB χορηγήθηκαν έναντι κρατικής εγγύησης, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι δέον να καθοριστεί το περιθώριο κινδύνου με βάση τα πενταετή ομόλογα σε ευρώ των γερμανικών ομόσπονδων κρατών (που αντιστοιχούν σε [5 ως 25] μονάδες βάσης). Ακόμα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην ανάλυσή της, η Deutsche Bank πρόσθεσε ασφάλιστρο κινδύνου [5 έως 25] μονάδων βάσης εξαιτίας του γεγονότος ότι τα δάνεια δεν χορηγήθηκαν απευθείας στο ομόσπονδο κράτος, αλλά εξασφαλίστηκαν απλώς μέσω κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 %, καθώς και επιπρόσθετη προσαύξηση [5 έως 25] μονάδων βάσης λόγω της περιορισμένης εμπορευσιμότητας του χρέους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω παραδοχές είναι εύλογες και ότι το προκύπτον περιθώριο κινδύνου που κυμαίνεται μεταξύ [20 μονάδων βάσης και 70] μονάδων βάσης είναι κατάλληλο με δεδομένη την πιστοληπτική ικανότητα του φορέα έκδοσης της εγγύησης.

Συμμόρφωση των δανείων υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB με την αγορά

- (162) Όσον αφορά τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB που έχουν κυμαινόμενα επιτόκια, το βασικό επιτόκιο είναι το Euribor συν περιθώριο κινδύνου της τάξης του [0,35 %-0,55 %] ετησίως και [0,25 %-0,45 %] ετησίως αντίστοιχα. Το περιθώριο κινδύνου για το δάνειο υπ' αριθ. 2 της ISB ήταν εντός του εύρους που ορίστηκε από τη Deutsche Bank, ενώ το περιθώριο κινδύνου για το δάνειο υπ' αριθ. 5 της ISB ήταν κατά 4 μονάδες βάσης χαμηλότερο από το ασφάλιστρο κινδύνου που ορίστηκε από τη Deutsche Bank. Δεν επιβλήθηκε τραπεζικό τέλος για κανένα από τα δύο δάνεια της ISB. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιτόκιο που επιβλήθηκε για τη χορήγηση των δύο δανείων παρέχει κάποιο (μικρό) στοιχείο πλεονεκτήματος (το επιτόκιο που καταβλήθηκε για το δάνειο υπ' αριθ. 2 φαίνεται να είναι μεταξύ [10 και 30] μονάδων βάσης κάτω από το επιτόκιο αναφοράς και για το δάνειο υπ' αριθ. 5 μεταξύ [5 και 25] μονάδων βάσης).

Συμμόρφωση των δανείων υπ' αριθ. 1, 3 και 4 της ISB με την αγορά

- (163) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επιτόκιο των δανείων υπ' αριθ. 1, 3 και 4 της ISB είναι σταθερό. Δεδομένου ότι και τα τρία δάνεια είναι τοκοχρεολυτικά, προκειμένου να διαπιστωθεί η αντίστοιχη διάρκεια των συγκεκριμένων δανείων, πρέπει να ληφθεί υπόψη η απόσβεση των δανείων.
- (164) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή υπολόγισε τη σταθμισμένη μέση διάρκεια ζωής (ΣΜΔΖ) των δανείων, η οποία υποδεικνύει τον μέσο αριθμό των ετών για τα οποία εξακολουθεί να οφείλεται κάθε ευρώ. Η ΣΜΔΖ του δανείου υπ' αριθ. 1 έχει υπολογιστεί σε 3,92 έτη, η ΣΜΔΖ του δανείου υπ' αριθ. 3 σε 1,17 έτη και η ΣΜΔΖ του δανείου υπ' αριθ. 4 σε 3,29 έτη.
- (165) Προκειμένου να καθοριστεί το βασικό επιτόκιο του δανείου υπ' αριθ. 1, του οποίου η ΣΜΔΖ ανερχόταν σε 3,92 έτη, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως αντιπροσωπευτική τιμή το τετραετές επιτόκιο ανταλλαγής σε ευρώ ⁽⁶⁰⁾. Για το δάνειο υπ' αριθ. 3, το ετήσιο επιτόκιο ανταλλαγής σε ευρώ ⁽⁶¹⁾ χρησιμοποιείται ως ακριβέστερη κατά προσέγγιση εκτίμηση της ΣΜΔΖ του, που ανέρχεται σε 1,17 έτη. Για το δάνειο υπ' αριθ. 4, το τριετές επιτόκιο ανταλλαγής ⁽⁶²⁾ χρησιμοποιείται ως κατά προσέγγιση εκτίμηση της ΣΜΔΖ του, που ανέρχεται σε 3,29 έτη. Τα αντίστοιχα επιτόκια ανταλλαγής ελήφθησαν από το Bloomberg για την ημέρα κατά την οποία χορηγήθηκαν τα δάνεια ⁽⁶³⁾. Οι τιμές των αντίστοιχων επιτοκίων ανταλλαγής είναι οι ακόλουθες: [2 %-3 %] για το δάνειο υπ' αριθ. 1, [1 %-1,5 %] για το δάνειο υπ' αριθ. 3, και [1,5 %-2,5 %] για το δάνειο υπ' αριθ. 4 ⁽⁶⁴⁾.
- (166) Η προσέγγιση αυτή οδηγεί σε επιτόκιο αναφοράς για το δάνειο υπ' αριθ. 1 (με κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 %) της τάξης του [2,5 %-4,5 %] ⁽⁶⁵⁾, για το δάνειο υπ' αριθ. 3 (με κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 %) της τάξης του [1,5 %-3 %] ⁽⁶⁶⁾ και για το δάνειο υπ' αριθ. 4 (με κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 %) της τάξης του [2 %-3,5 %] ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁰⁾ Κωδικός Bloomberg EUSA4.

⁽⁶¹⁾ Κωδικός Bloomberg EUSA1.

⁽⁶²⁾ Κωδικός Bloomberg EUSA3.

⁽⁶³⁾ Το δάνειο υπ' αριθ. 1 χορηγήθηκε στις 14 Ιουλίου 2009, το δάνειο υπ' αριθ. 3 στις 28 Αυγούστου 2009 και το δάνειο υπ' αριθ. 4 στις 8 Σεπτεμβρίου 2009.

⁽⁶⁴⁾ Πηγή: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...]

⁽⁶⁶⁾ [...]

⁽⁶⁷⁾ [...]

- (167) Τα δάνεια υπ' αριθ. 1, 3 και 4 χορηγήθηκαν με επιτόκια πολύ υψηλότερα από τα εν λόγω επιτόκια αναφοράς που υπολογίστηκαν (για το δάνειο υπ' αριθ. 1 σε $[> 3 \% < 4,5 \%,$ το δάνειο υπ' αριθ. 3 σε $[> 3 \% < 4,5 \%,$ και το δάνειο υπ' αριθ. 4 σε $[> 3 \% < 4,5 \%,$ και η Επιτροπή θεωρεί αυτό το γεγονός ένδειξη ότι τα δάνεια ήταν όντως σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, αποκλείοντας έτσι την ύπαρξη πλεονεκτήματος.

6.3.4. Επιλεκτικότητα

- (168) Δεδομένου ότι τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB χορηγήθηκαν με προνομιακούς όρους μόνο στην FFHG, τα μέτρα πρέπει να χαρακτηριστούν επιλεκτικού χαρακτήρα.

6.3.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

- (169) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 120 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε στην FFHG είναι ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.3.6. Συμπέρασμα

- (170) Λαμβάνοντας υπόψη τις αιτιολογικές σκέψεις 140 έως 169 ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια υπ' αριθ. 1, 3 και 4 της ISB χορηγήθηκαν με επιτόκια που μπορούν να θεωρηθούν σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, αποκλείοντας επομένως το ενδεχόμενο παροχής πλεονεκτήματος. Συνεπώς, δεδομένου ότι δεν πληρούνται τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα εν λόγω δάνεια της ISB δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (171) Λαμβάνοντας υπόψη τις αιτιολογικές σκέψεις 140 έως 169 ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB χορηγήθηκαν με χαμηλότερο επιτόκιο από το επιτόκιο αναφοράς. Συνεπώς, εφόσον πληρούνται τα λοιπά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω δάνεια της ISB συνιστούν κρατική ενίσχυση (αν και για μικρό ποσό).

6.4. Νομιμότητα της ενίσχυσης

- (172) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σχέδια θέσπισης ή τροποποίησης ενισχύσεων και δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα έως ότου η διαδικασία κοινοποίησης καταλήξει στη λήψη τελικής απόφασης.
- (173) Καθώς τα κονδύλια που παρασχέθηκαν από το κοινό ταμείο με προνομιακούς όρους, τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB και η κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 % έχουν ήδη τεθεί στη διάθεση της FFHG, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία δεν τήρησε τις απαιτήσεις του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης ⁽⁶⁸⁾.

6.5. Συμβιβασμο

6.5.1. Η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης

- (174) Η Lufthansa θεωρεί ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά την αξιολόγηση των επίμαχων μέτρων κρατικής ενίσχυσης.
- (175) Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές περιέχουν ειδικούς και λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση των αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων λειτουργίας. Όπως ορίζεται στο σημείο 117 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδέχεται να αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την εξασφάλιση της χρηματοδότησης της λειτουργίας τους χωρίς δημόσια στήριξη, εξαιτίας των υψηλών πάγιων εξόδων (έλλειμμα χρηματοδότησης).

⁽⁶⁸⁾ Υπόθεση T-109/01 Fleuren Compost κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127.

- (176) Ακόμα και αν κάποιος επεδίωκε να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης στην περίπτωση ενίσχυσης προς αερολιμένα, αυτές δεν θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην προκειμένη περίπτωση διότι η FFHG δεν αποτελεί προβληματική επιχείρηση.
- (177) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης ⁽⁶⁹⁾, η Επιτροπή θα διενεργήσει την εξέταση των μέτρων ενίσχυσης με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Καθώς, στην προκειμένη περίπτωση, η ενίσχυση χορηγήθηκε μεταξύ 2009 και 2011 (δηλαδή πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης στην Επίσημη Εφημερίδα), η Επιτροπή θα εξετάσει αν η FFHG θα μπορούσε να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης του 2004 (δηλαδή, τις κατευθυντήριες γραμμές που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης).
- (178) Σύμφωνα με το σημείο 10 των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης του 2004, μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική όταν, στην περίπτωση εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, έχει απολεσθεί πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της και πάνω από το ένα τέταρτο του εν λόγω κεφαλαίου έχει απολεσθεί τους προηγούμενους 12 μήνες, ή όταν η επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου που τη διέπει όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία.
- (179) Στην προκειμένη περίπτωση, κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης δεν πληρούνταν καμία από τις δύο προϋποθέσεις. Το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της FFHG, που αποτελεί εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, παρέμεινε σταθερό στα 50 εκατ. ευρώ κατά την περίοδο από το 2007 έως το 2010 και σημείωσε ελαφρά μείωση από 50 εκατ. ευρώ σε 44 εκατ. ευρώ το 2011 και σε 38 εκατ. ευρώ το 2012. Επίσης, η FFHG δεν πληρούσε τα κριτήρια που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία για την υπαγωγή σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία.
- (180) Τα οικονομικά αποτελέσματα που παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 4 δεν υποδεικνύουν ότι η FFHG θα πρέπει να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση. Εν προκειμένω, σύμφωνα με το σημείο 11 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, μια επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί προβληματική ακόμα και αν δεν πληρούνται οι όροι του σημείου 10, ιδιαίτερα όταν υπάρχουν οι συνήθεις ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης, όπως αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων κ.λπ. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, παρά τη μείωση του αριθμού των επιβατών εξαιτίας της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης, τα οικονομικά αποτελέσματα της FFHG κατέδειξαν ότι σημείωσε πρόοδο ως προς την κερδοφορία του.
- (181) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 175 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η FFHG δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούσε προβληματική επιχείρηση κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, και επομένως δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

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

- (182) Στο άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης προβλέπονται ορισμένες εξαιρέσεις στον γενικό κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, βάσει του οποίου οι κρατικές ενισχύσεις είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Η εξεταζόμενη ενίσχυση μπορεί να αξιολογηθεί με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, που ορίζει ότι: «οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον» δύναται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.
- (183) Εν προκειμένω, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές παρέχουν ένα πλαίσιο ώστε να αξιολογείται κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.
- (184) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης ⁽⁷⁰⁾ εφαρμόζεται στις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες. Στο πλαίσιο αυτό, εάν η παράνομη επενδυτική ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους κανόνες συμβατότητας που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της παράνομης επενδυτικής ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές στην περίπτωση παράνομων επενδυτικών ενισχύσεων σε αερολιμένες οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. ⁽⁷¹⁾

⁽⁶⁹⁾ Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (EE C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

⁽⁷⁰⁾ EE C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

⁽⁷¹⁾ Σημείο 173 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (185) Εντούτοις, στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές η Επιτροπή δήλωσε ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε εκκρεμούσες υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου ⁽⁷²⁾.
- (186) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει στην αιτιολογική σκέψη 173 ότι τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

6.5.3. Διάκριση μεταξύ επενδυτικών ενισχύσεων και ενισχύσεων λειτουργίας

- (187) Με βάση τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 184 και 185, η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει αν τα επίμαχα μέτρα συνιστούν παράνομη επενδυτική ενίσχυση ή ενίσχυση λειτουργίας.
- (188) Σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ως επενδυτικές ενισχύσεις νοούνται «οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου»». Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών, οι επενδυτικές ενισχύσεις μπορεί να αφορούν τόσο προκαταβολή της ενίσχυσης (δηλαδή για την κάλυψη των αρχικών επενδυτικών δαπανών) όσο και την καταβολή της ενίσχυσης με τη μορφή περιοδικών δόσεων (για την κάλυψη του κόστους κεφαλαίου, όσον αφορά τις ετήσιες αποσβέσεις και έξοδα χρηματοδότησης).
- (189) Από την άλλη πλευρά, οι ενισχύσεις λειτουργίας αφορούν την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών λειτουργίας ενός αερολιμένα, οι οποίες ορίζονται ως «το υποκείμενο κόστος ενός αερολιμένα το οποίο σχετίζεται με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και στο οποίο περιλαμβάνονται κατηγορίες δαπανών όπως οι δαπάνες προσωπικού, υπηρεσίες επί συμβάσει, επικοινωνίες, απορρίμματα, ενέργεια, συντήρηση, μισθώματα και διοίκηση, αλλά δεν περιλαμβάνονται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες, η στήριξη της εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) ή οποιοδήποτε άλλο κίνητρο που παρέχεται σε αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα, καθώς και οι δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους» ⁽⁷³⁾.
- (190) Με βάση τους ορισμούς αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 % για τα δάνεια της ISB που παρασχέθηκαν με προνομιακούς όρους και τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB συνιστούν επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FFHG. Όλα τα εν λόγω κεφάλαια συνδέονταν με την αναχρηματοδότηση δανείων που είχαν χρησιμοποιηθεί με τη σειρά τους για τη χρηματοδότηση ενός συγκεκριμένου έργου επενδύσεων σε υποδομές (βλέπε πίνακα 9). Επιπλέον, τα ποσά των δανείων της ISB είναι ίσα ή μικρότερα από τις αντίστοιχες επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν.

Πίνακας 9

Συγκριτική επισκόπηση των ποσών των δανείων της ISB και των σκοπών τους ⁽¹⁾

Αριθ. δανείου ISB	Ποσό δανείου σε εκατ. ευρώ	Σκοπός του δανείου
1	18,4	[...] επενδύσεις σε υποδομές που ανέρχονται σε [...]
2	20,0	[...] επενδύσεις σε υποδομές που ανέρχονται σε [...]
3	2,5	[...] επενδύσεις σε υποδομές που ανέρχονται σε [...]

⁽⁷²⁾ Σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁷³⁾ Σημείο 25 υποσημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

Αριθ. δανείου ISB	Ποσό δανείου σε εκατ. ευρώ	Σκοπός του δανείου
4	25,9	[...] επενδύσεις σε υποδομές που ανέρχονται σε [...]
5	6,8	[...] επενδύσεις σε υποδομές που ανέρχονται σε [...]

(¹) Η επισκόπηση βασίζεται στις ενδείξεις που περιλαμβάνονται στις δανειακές συμβάσεις της ISB όσον αφορά τον σκοπό των αντίστοιχων δανείων και των ποσών των επενδύσεων.

- (191) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 % για τα δάνεια της ISB και τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB συνιστούν παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014, το συμβιβασμό των οποίων πρέπει να εκτιμηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (192) Όσον αφορά τα κεφάλαια που παρασχέθηκαν με προνομιακούς όρους από το κοινό ταμείο, η Γερμανία θεωρεί ότι χρησιμοποιήθηκαν επίσης για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε υποδομές κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2012.
- (193) Κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2012, πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις ύψους 46 εκατ. ευρώ στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn (βλέπε πίνακα 3). Το ύψος αυτών των επενδύσεων είναι σχεδόν ίσο με το ποσό των κεφαλαίων που αντλήθηκαν από το κοινό ταμείο κατά την ίδια περίοδο. Επιπλέον, κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2012, τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης (⁷⁴) (συμπεριλαμβανομένων των έκτακτων εσόδων, δηλαδή εσόδων πέραν εκείνων που παράγονται από τις αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα και εσόδων από την πώληση γης ή ακίνητης περιουσίας) ήταν θετικά (βλέπε πίνακα 4). Αυτό συνεπάγεται ότι ο αερολιμένας ήταν σε θέση να καλύψει το καθημερινό κόστος λειτουργίας του και ότι τα κεφάλαια που παρασχέθηκαν από το κοινό ταμείο χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων για αερολιμενικές υποδομές. Συνεπώς, τα κεφάλαια που παρασχέθηκαν από το κοινό ταμείο συνιστούν παράνομη επενδυτική ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, το συμβιβασμό της οποίας πρέπει να εκτιμηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Εν προκειμένω, ισχύουν επίσης οι εκτιμήσεις που παρατίθενται στην ενότητα 6.5.3. Ειδικότερα, δεδομένου ότι το ύψος των κεφαλαίων που αντλήθηκαν είναι μικρότερο από το σύνολο των επενδύσεων, η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί αναλογική και αναγκαία.
- (194) Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα κεφάλαια που αντλήθηκαν από το κοινό ταμείο δεν προορίζονταν για ειδικό σκοπό. Επιπλέον, τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης (εξαιρουμένων των έκτακτων εσόδων, δηλαδή εσόδων πέραν εκείνων που παράγονται από τις αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα και εσόδων από την πώληση γης ή ακίνητης περιουσίας) ήταν αρνητικά κατά την υπό εξέταση περίοδο (βλέπε πίνακα 4). Αυτό ενδεχομένως συνεπάγεται ότι τα έσοδα από τις τακτικές δραστηριότητες του αερολιμένα δεν επαρκούσαν για την κάλυψη του λειτουργικού κόστους του. Επιπλέον, η Γερμανία δεν κατόρθωσε να καταδείξει τον μηχανισμό μέσω του οποίου διασφαλίστηκε ότι τα κεφάλαια από το κοινό ταμείο δεν θα χρησιμοποιούνταν για τη χρηματοδότηση των καθημερινών λειτουργιών του αερολιμένα.
- (195) Με δεδομένες τις ανωτέρω περιστάσεις, δεν μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα να χρησιμοποιήθηκαν τα κεφάλαια από το κοινό ταμείο προκειμένου να αποτραπεί το ενδεχόμενο να μείνει η FFHG χωρίς ρευστότητα, κάτι που θα μπορούσε να οδηγήσει τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα να περιορίσει τις επενδύσεις του ή να τον μετατρέψει σε προβληματική επιχείρηση. Συνεπώς, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τα κεφάλαια που παρασχέθηκαν από το κοινό ταμείο συνιστούν παράνομη ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, το συμβιβασμό της οποίας πρέπει να εκτιμηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η εν λόγω εκτίμηση πραγματοποιείται στη συνέχεια, στην ενότητα 6.5.4.

6.5.4. Συμβιβασμό των επενδυτικών ενισχύσεων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (196) Σύμφωνα με το σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή πρέπει να εξετάζει αν πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:
- α) η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.)·
 - β) η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη του καθορισμένου στόχου·

(⁷⁴) Εκφραζόμενο σε κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων («EBITDA»).

- γ) η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν·
- δ) η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις· και
- ε) η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον.
- (197) Επιπλέον, οι κρατικές ενισχύσεις προς αερολιμένες, όπως κάθε άλλο μέτρο κρατικής ενίσχυσης, πρέπει να έχουν χαρακτήρα κινήτρου και να είναι αναγκαίες και ανάλογες προς τον επιδιωκόμενο θεμιτό στόχο, ώστε να είναι συμβιβάσιμες.
- (198) Η Γερμανία ανέφερε ότι η επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FFHG πληροί όλα τα κριτήρια περί συμβιβάσιμου που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- α) Η ενίσχυση συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος
- (199) Η επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FFHG στόχευε στη χρηματοδότηση της περαιτέρω μετατροπής της πρώην βάσης της πολεμικής αεροπορίας των ΗΠΑ σε πολιτικό αερολιμένα και στην ουσιαστική ανάπτυξη των υποδομών του αερολιμένα. Τα μέτρα αυτά συνέβαλαν σε σημαντικό βαθμό στην περιφερειακή ανάπτυξη και συνδεσιμότητα της περιοχής του Hunsrück και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε μια περιοχή που έχει πληγεί οικονομικά από το κλείσιμο της στρατιωτικής βάσης των ΗΠΑ, καθώς και στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.
- (200) Η περιοχή Hunsrück, όπως επισημάνθηκε από τη Γερμανία, περιβάλλεται από διάφορες περιοχές (όπως η περιφέρεια του Birkenfeld), που χαρακτηρίζονται ως περιφέρειες οι οποίες χρήζουν στήριξης στο πλαίσιο του έργου «Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur». Για την ακρίβεια, κατά την περίοδο υπό εξέταση, η περιφέρεια του Birkenfeld θεωρούνταν τουλάχιστον εν μέρει περιφέρεια με ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕγχΠ) χαμηλότερο του μέσου όρου της Ένωσης ⁽⁷⁵⁾.
- (201) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn συνέβαλε επίσης σε σημαντικό βαθμό στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην περιοχή Hunsrück. Όπως κατέδειξε η Γερμανία, εάν ληφθούν υπόψη όλα τα μέρη των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δημιούργησε 3 063 θέσεις εργασίας στην περιοχή Hunsrück το 2012, εκ των οποίων το 74 % ήταν θέσεις πλήρους απασχόλησης, με το 90 % των εν λόγω υπαλλήλων να είναι επίσης κάτοικοι της περιοχής.
- (202) Επιπλέον, η ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn είχε επίσης θετικές έμμεσες, επαγόμενες και καταλυτικές επιπτώσεις στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην περιφέρεια καθώς και στην ανάπτυξη της περιφέρειας εν γένει μέσω του αυξανόμενου αριθμού οικονομικών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού (~ 33 % των επιβατών, που αντιστοιχούσε σε περίπου 1 εκατ. επιβάτες το 2005) και του εξερχόμενου τουρισμού (~ 67 % των επιβατών) στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Όπως επισημάνθηκε από τη Γερμανία, ποσοστό 88 % των εισερχόμενων επιβατών διαμένουν τουλάχιστον μία νύχτα στην περιοχή, με αποτέλεσμα περίπου 5,7 εκατ. διανυκτερεύσεις το 2005. Εφόσον ποσοστό 88 % των εισερχόμενων τουριστών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn διαμένουν τουλάχιστον μία νύχτα και ποσοστό άνω του 80 % αυτών διαμένουν από δύο έως δέκα ημέρες, δημιουργείται συνολικός κύκλος εργασιών ύψους περίπου 133,7 εκατ. ευρώ ετησίως. Επιπλέον, ο εισερχόμενος τουρισμός δημιούργησε περίπου 11 000 θέσεις εργασίας στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (203) Οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσω των επίμαχων ενισχύσεων βοήθησαν επίσης στη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής. Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή (ή η δημιουργία πρόσθετης μη χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας) δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις δεν οδηγούν σε τέτοιου είδους επικαλύψεις που θα προκαλούσαν μείωση των μεσοπρόθεσμων προοπτικών όσον αφορά τη χρήση των υφιστάμενων υποδομών σε άλλους, γειτονικούς αερολιμένες. Για την ακρίβεια, δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες σε απόσταση 100 km ή χρόνο μετάβασης 60 λεπτών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Οι πλησιέστεροι αερολιμένες στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι ο αερολιμένας Frankfurt Main, ο οποίος απέχει 115 km ή 1 ώρα και 15 λεπτά οδικώς, και ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου που απέχει 1 ώρα και 30 λεπτά (ή 111 km).
- (204) Ο αερολιμένας Frankfurt Main είναι ένας διεθνής κομβικός αερολιμένας με ευρεία ποικιλία προορισμών και εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από αερομεταφορείς οργανωμένους σε δίκτυο που παρέχουν πτήσεις με ανταπόκριση, ενώ ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετεί πτήσεις χαμηλού κόστους από σημείο σε σημείο. Η κίνηση στον αερολιμένα Frankfurt Main σημειώνει συνεχή αύξηση από το 2000, από 49,4 εκατ. επιβάτες το 2000 σε περίπου 58 εκατ. το 2012. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, η αύξηση επηρεάστηκε από προβλήματα συμφόρησης και περιορισμούς ως προς τη χωρητικότητα. Όπως επισημάνθηκε από τη Γερμανία, σημειώνονταν συνεχείς υπερβάσεις των ορίων χωρητικότητας του αερολιμένα Frankfurt Main. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη Γερμανία, ιδίως με βάση την άδεια 24ωρης λειτουργίας του, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο με την παροχή πρόσθετης χωρητικότητας για την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Για την ακρίβεια, έως το 2009 η Fraport

⁽⁷⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 8ης Νοεμβρίου 2006 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 459/2006 — Γερμανία — Γερμανικός χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων 2007-2013 (EE C 295 της 5.12.2006, σ. 6).

αποτελούσε τον πλειοψηφικό μέτοχο της FFHG, του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (2,7 εκατ. επιβάτες το 2013, περίπου 4 εκατ. επιβάτες το 2007 στο ζενιθ του) και φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Main (58 εκατ. επιβάτες και 2,1 εκατ. εμπορεύματα) και, ως εκ τούτου, επιδίωκε την εφαρμογή στρατηγικής διαφοροποίησης.

- (205) Ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου που αποτελεί μεν τον πλησιέστερο αερολιμένα στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn αλλά απέχει περίπου 111 km ή 1 ώρα και 30 λεπτά χρόνο μετάβασης οδικώς, είχε περίπου 1,7 εκατ. επιβάτες το 2008 και σημείωσε ταχεία αύξηση σε 2,2 εκατ. το 2013. Αν και ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου είναι ελαφρώς μικρότερος από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από άποψη επιβατικής κίνησης, η εμπορευματική του δραστηριότητα είναι σημαντικά μεγαλύτερη, έχοντας καταγράψει διακίνηση 674 000 τόνων το 2013. Παρέχει ποικιλία προγραμματισμένων πτήσεων προς ευρωπαϊκές πρωτεύουσες και ναυλωμένες πτήσεις προς προορισμούς αναψυχής. Αυτή η επιλογή προορισμών ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό στις ανάγκες των εργαζομένων των χρηματοπιστωτικών και διεθνών οργανισμών που εδρεύουν στο Λουξεμβούργο.
- (206) Ο αερολιμένας του Saarbrücken απέχει περίπου 128 km από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, που ισοδυναμεί με χρόνο μετάβασης άνω των 2 ωρών οδικώς. Επιπλέον, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετείται κυρίως από αερομεταφορές χαμηλού κόστους (Ryanair) και οι εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν ένα αρκετά σημαντικό στοιχείο του επιχειρηματικού του μοντέλου, ενώ ο αερολιμένας του Saarbrücken προσφέρει κυρίως τακτικές πτήσεις προς εθνικούς προορισμούς και μόνο περιορισμένες αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές.
- (207) Όσον αφορά τον αερολιμένα του Zweibrücken, η Γερμανία επισήμανε ότι η απόσταση των 127 km προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μεταφράζεται σε χρόνο μετάβασης 1 ώρας και 27 λεπτών οδικώς ή περίπου 4 ωρών σιδηροδρομικώς. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι, λαμβανομένης υπόψη της επιβατικής και εμπορευματικής αεροπορικής κίνησης μεταξύ του 2005 και του 2012, δεν μπορεί να συναχθεί σχέση υποκατάστασης μεταξύ των αερολιμένων.
- (208) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι υπάρχει ένας βαθμός επικάλυψης μεταξύ των δραστηριοτήτων στους αερολιμένες Frankfurt-Hahn και Zweibrücken, καθώς ο δεύτερος χρησιμοποιείται επίσης για εμπορευματικές αερομεταφορές και οι προορισμοί που εξυπηρετεί αφορούν κατά κύριο λόγο ναυλωμένες πτήσεις. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλότερη κινητικότητα σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές⁽⁷⁶⁾. Εν γένει, θεωρείται ότι η ακτίνα της ζώνης επιρροής για τους εμπορευματικούς αερολιμένες αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 200 χιλιόμετρα περίπου και χρόνο μετάβασης δύο ωρών. Από τις παρατηρήσεις του κλάδου προτείνεται ως γενικά αποδεκτός μέγιστος χρόνος οδικής μεταφοράς μισή ημέρα (δηλαδή χρόνος οδήγησης έως 12 ωρών με φορτηγό) για πράκτορες διαμετακόμισης όσον αφορά τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους⁽⁷⁷⁾. Επιπλέον, η κίνηση των ναυλωμένων πτήσεων είναι επίσης, γενικά, λιγότερο ευαίσθητη ως προς τον χρόνο και μπορεί οι αποδεκτοί χρόνοι μετάβασης να είναι έως και δύο ώρες οδικώς.
- (209) Ταυτόχρονα, θα πρέπει να επισημανθεί ότι, προτού ο αερολιμένας Zweibrücken εισέλθει στην αγορά το 2006, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτελούσε ήδη εδραιωμένο αερολιμένα με περισσότερους από 3 εκατ. επιβάτες και μεταφορά 123 000 τόνων εμπορευμάτων. Με δεδομένη την ιστορική εξέλιξη των δύο αερολιμένων, τη γεωγραφική τους θέση και τη διαθέσιμη ελεύθερη χωρητικότητα στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn κατά τον χρόνο εισόδου του αερολιμένα του Zweibrücken στην αγορά εμπορευματικών αερομεταφορών το 2006, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μάλλον το άνοιγμα του αερολιμένα του Zweibrücken ήταν εκείνο που αποτέλεσε άσκοπη επικάλυψη υποδομών.
- (210) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν συνιστούν επικάλυψη υφιστάμενων μη κερδοφόρων υποδομών. Αντιθέτως, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main χωρίς να περιορίσει τα σχέδια επέκτασης του τελευταίου. Χωρίς τις επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, υπήρχε στην πραγματικότητα κίνδυνος ελλιπούς εξυπηρέτησης της περιοχής και ανεπαρκούς κάλυψης των μεταφορικών αναγκών της.
- (211) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 199 έως 210, η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που αποσκοπούν στην κατασκευή και τη λειτουργία των υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος, δηλαδή την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και τη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής.

⁽⁷⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 45.

⁽⁷⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 46.

β) Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο

- (212) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις ανάγκες (και επομένως ήταν αναλογικές) και οι υποδομές που κατασκευάστηκαν ήταν αναγκαίες προκειμένου να συμβάλει ο αερολιμένας στη συνδεσιμότητα και την ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.
- (213) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία, η Επιτροπή συμφωνεί ότι οι χρηματοδοτηθείσες επενδύσεις ήταν αναγκαίες και αναλογικές προς τον στόχο κοινού ενδιαφέροντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 68 και επόμενες). Για την ακρίβεια, χωρίς τις επενδύσεις αυτές δεν θα είχε μπορέσει να ολοκληρωθεί η μετατροπή της πρώην βάσης των ΗΠΑ σε πλήρως λειτουργικό πολιτικό αερολιμένα. Η κατασκευή επιβατικών και εμπορευματικών εγκαταστάσεων, χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και ο εκσυγχρονισμός των διαδρόμων τροχοδρόμησης έπρεπε να εκτελεστούν προκειμένου να αναπτυχθούν περαιτέρω οι πτητικές λειτουργίες της πολιτικής αεροπορίας. Επομένως, οι κατασκευασθείσες υποδομές ήταν αναγκαίες για να μπορέσει ο αερολιμένας να συμβάλει στη συνδεσιμότητα και την ανάπτυξη της περιοχής.
- (214) Επιπλέον, το έργο υποδομών εκτελέστηκε μόνο στον βαθμό που ήταν αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί: αν και οι υποδομές είχαν κατασκευαστεί για μέγιστη επιβατική κίνηση περίπου 4 έως 5 εκατ. επιβατών και 500 000 τόνων εμπορευμάτων, τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση που παρουσιάζονται στους πίνακες 1 και 2 δείχνουν ότι η επιβατική κίνηση παρουσίασε σταθερή αύξηση έως το 2007 φτάνοντας σε αριθμό ρεκόρ 4 εκατ. επιβατών (ακολουθούμενη από μείωση σε 2,7 εκατ. το 2013 για τους λόγους που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 219) και ότι ο όγκος των εμπορευμάτων αυξήθηκε σε περισσότερους από 500 000 τόνους εμπορευμάτων το 2011. Αυτό σημαίνει ότι η αναμενόμενη ζήτηση όσον αφορά την κίνηση ανταποκρινόταν σε μεγάλο βαθμό στην πραγματική ζήτηση και ότι οι επενδύσεις δεν ήταν δυσανάλογα μεγάλες.
- (215) Παρότι είναι σημαντικό να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να προκαλέσουν οι επενδύσεις επικάλυψη υφιστάμενων μη κερδοφόρων υποδομών, κάτι τέτοιο δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση. Όπως διευκρινίστηκε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 203 έως 210, δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες εντός απόστασης 100 km και χρόνου μετάβασης 60 λεπτών, ενώ ακόμα και αν εξεταζόταν μεγαλύτερη ζώνη επιρροής, δεν υπάρχουν αποτελέσματα επικάλυψης. Ο πλησιέστερος αερολιμένας είναι ο αερολιμένας Frankfurt Main, τον οποίο προοριζόταν να αποσυμφορήσει ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn.
- (216) Με δεδομένες αυτές τις εκτιμήσεις, η Επιτροπή κρίνει ότι πληρούνται η συγκεκριμένη προϋπόθεση του συμβιβασμού.

γ) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα

- (217) Η Γερμανία ανέφερε ότι προτού ληφθεί η απόφαση για την περαιτέρω ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών, είχαν διενεργηθεί μελέτες πρόβλεψης της κίνησης από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες προκειμένου να προσδιοριστεί η δυνητική κίνηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.
- (218) Οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν καταδεικνύουν ότι κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή οι εξωτερικοί εμπειρογνώμονες πρόβλεψαν σημαντική αύξηση από 0,3 εκατ. επιβάτες το 2000 σε έως και 3,8 εκατ. επιβάτες έως το 2010 (βλέπε διάγραμμα 6 και διάγραμμα 7). Όσον αφορά την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, οι εμπειρογνώμονες πρόβλεψαν αύξηση από 151 000 τόνους το 2001 σε 386 000 τόνους το 2010 (βλέπε διάγραμμα 8), με την αύξηση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων μεταξύ 2006 και 2010 να προέρχεται από τις εμπορευματικές πτήσεις που θα εκτρέπονται από τον αερολιμένα Frankfurt Main λόγω των περιορισμών της κυκλοφορίας. Ωστόσο, αυτές οι προβλέψεις μπορούσαν να υλοποιηθούν μόνον εάν οι επενδύσεις εκτελούνταν στην προγραμματιζόμενη έκταση.
- (219) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω προβλέψεις για την κίνηση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 218) επιβεβαιώθηκαν από την πραγματική εξέλιξη της κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn (βλέπε πίνακα 1 και πίνακα 2). Το 2007, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρέτησε περίπου 4 εκατ. επιβάτες. Κατόπιν μιας περιόδου σημαντικής ανάπτυξης, η εναέρια κυκλοφορία στη Γερμανία και την Ένωση τα τελευταία χρόνια επηρεάστηκε αρνητικά από την οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση της περιόδου 2008/2009, που οδήγησε σε μείωση των επιβατικών αεροπορικών μεταφορών στη Γερμανία το 2009. Η πορεία του αριθμού των επιβατών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn επηρεάστηκε ακόμα περισσότερο από την επιβολή φόρου στις επιβατικές αεροπορικές μεταφορές στη Γερμανία το 2011. Επί του παρόντος, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετεί περίπου 2,7 εκατ. επιβάτες ετησίως. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διακίνησε 565 000 τόνους εμπορευμάτων το 2011. Λόγω της πτώχευσης ενός από τους πελάτες του, ο αερολιμένας διακίνησε μόλις 447 000 τόνους το 2013.
- (220) Με δεδομένες αυτές τις εκτιμήσεις, μπορεί συνεπώς να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιεί ήδη το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητάς του και ότι οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές για τη χρήση της χωρητικότητας είναι ικανοποιητικές.

δ) Η πρόσβαση στις υποδομές είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις

(221) Η πρόσβαση στον αερολιμένα είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες της υποδομής με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Για την ακρίβεια, η κλίμακα αερολιμενικών τελών που ισχύει στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι διαθέσιμη στο κοινό και ανοικτή σε όλους τους πιθανούς και ισχύοντες χρήστες ενός αερολιμένα με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Τυχόν διαφορές στα αερολιμενικά τέλη που καταβλήθηκαν όντως για τη χρήση των υποδομών βασίζονταν σε διαφοροποίηση που δικαιολογείται από εμπορική άποψη ⁽⁷⁸⁾.

(222) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται αυτή η προϋπόθεση.

ε) Οι συναλλαγές δεν επηρεάζονται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον

(223) Σύμφωνα με το σημείο 39 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η κατηγορία του αερολιμένα μπορεί να δώσει μια ένδειξη για τον βαθμό στον οποίο οι αερολιμένες είναι σε ανταγωνισμό μεταξύ τους και άρα αν η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

(224) Εντός της τυπικής ζώνης επιρροής του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (1 ώρα χρόνος μετάβασης οδικώς ή απόσταση 100 km), δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες που να αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Ακόμα και αν επεκτεινόταν η ζώνη επιρροής, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση δεν προκαλεί αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(225) Όσον αφορά τον αερολιμένα Frankfurt Main (τον πλησιέστερο αερολιμένα σε απόσταση περίπου 115 km και χρόνο μετάβασης 1 ώρα και 15 λεπτά), οι επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt Main δεν οδήγησαν σε αρνητικά αποτελέσματα υποκατάστασης. Για την ακρίβεια, προτού μετάσχει στη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η Fraport αποτελούσε ήδη φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt Main, αλλά πραγματοποιούσε επίσης επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn με σκοπό την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main, δεδομένου ότι για τον εν λόγω κόμβο προβλεπόταν μελλοντική υπέρβαση της χωρητικότητάς του. Ειδικότερα, η απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων στον αερολιμένα Frankfurt Main αποτελούσε έναν από τους βασικούς παράγοντες που έπρεπε να ληφθούν υπόψη, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διέθετε άδεια 24ωρης λειτουργίας.

(226) Μολονότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2007, στο διάγραμμα 1 καταδεικνύεται ότι σε σύγκριση με τον αερολιμένα Frankfurt Main, το μερίδιο της κίνησης παρέμεινε πολύ περιορισμένο. Από το 2000 έως το 2003, ο αερολιμένας Frankfurt Main παρουσίασε σταθερή αύξηση του αριθμού επιβατών από 48 εκατ. το 2000 σε 54,2 εκατ. το 2007. Εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, ο αερολιμένας Frankfurt Main σημείωσε ελαφρά μείωση σε 50,9 εκατ. επιβάτες το 2009, ακολουθούμενη από απότομη αύξηση σε 58 εκατ. Όσον αφορά τις εμπορευματικές δραστηριότητες, ο αερολιμένας Frankfurt Main παρουσίασε σταθερή αύξηση από 1,6 σε 2,2 εκατ. τόνους το 2013.

(227) Όσον αφορά τους άλλους αερολιμένες, η Επιτροπή έχει ήδη διευκρινίσει ότι οι επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν είχαν σημαντικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών ⁽⁷⁹⁾. Το ίδιο ισχύει και για τον αερολιμένα του Zweibrücken, δεδομένου ότι μάλλον ο συγκεκριμένος αερολιμένας είναι εκείνος που αποτελεί περιττή επικάλυψη υποδομών (και ευθύνεται επομένως για τυχόν επιπτώσεις νόθευσης του ανταγωνισμού).

(228) Επιπλέον, σε αντίθεση με τον αερολιμένα Frankfurt Main και τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν εξυπηρετείται από σιδηροδρομική σύνδεση. Συνολικά, δεν αναμένεται επίδραση υποκατάστασης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

(229) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 223 έως 228, η Επιτροπή θεωρεί ότι τυχόν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών περιορίζονται στο ελάχιστο.

⁽⁷⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 1ης Οκτωβρίου 2014 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.21211 — Γερμανία — Αερολιμένας Frankfurt-Hahn και Ryanair, δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα.

⁽⁷⁹⁾ Όσον αφορά τον αερολιμένα Frankfurt Main και εκείνον του Λουξεμβούργου, η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι το τμήμα των επαγγελματικών ταξιδιών καταλαμβάνει σημαντικό μερίδιο της αγοράς στους εν λόγω αερολιμένες, ενώ αντιπροσωπεύει περιορισμένο συγκριτικά μερίδιο στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

στ) Λειτουργία ως κινήτρου, αναγκαιότητα και αναλογικότητα

- (230) Η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει κατά πόσον η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn έχει μεταβάλει τη συμπεριφορά της δικαιούχου επιχείρησης κατά τρόπον ώστε αυτή να αναλάβει δραστηριότητα που συμβάλλει στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος και την οποία i) δεν θα μπορούσε να φέρει σε πέρας χωρίς την ενίσχυση ή ii) θα την υλοποιούσε μόνον εν μέρει ή με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ενίσχυση θεωρείται αναλογική μόνον εάν δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί το ίδιο αποτέλεσμα με μικρότερη ενίσχυση και στρέβλωση του ανταγωνισμού. Αυτό σημαίνει ότι το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.
- (231) Με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, θα ήταν αδύνατη η πραγματοποίηση της επένδυσης χωρίς την ενίσχυση. Η Γερμανία ανέφερε ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία διότι αντιστάθμιζε μόνο το κόστος της χρηματοδότησης και ότι ένα μικρότερο ποσό θα είχε οδηγήσει σε χαμηλότερα επίπεδα επενδύσεων.
- (232) Πράγματι, σύμφωνα με τα οικονομικά αποτελέσματα που παρουσιάζονται συνοπτικά στους πίνακες 3 και 4, ο αερολιμένας παραμένει ζημιολόγος και δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τις επενδυτικές δαπάνες του. Συνεπώς, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία για την πραγματοποίηση επενδύσεων, με σκοπό την αποσυμφόρηση της αερολιμενικής υποδομής, και για την ικανοποίηση της τρέχουσας απαίτησης για σύγχρονες αερολιμενικές υποδομές. Χωρίς την ενίσχυση, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν θα ήταν σε θέση να ικανοποιήσει την αναμενόμενη ζήτηση από τις αεροπορικές εταιρείες, τους επιβάτες και τους πράκτορες διαμετακόμισης και το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα θα είχε μειωθεί.
- (233) Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η δημόσια στήριξη παρασχέθηκε σε μια περίοδο κατά την οποία η FFHG πραγματοποίησε πολύ σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές (περισσότερα από 220 εκατ. ευρώ την περίοδο 2001-2012). Από το ποσό αυτό, 46 εκατ. ευρώ επενδύθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου υπό εξέταση (2009 έως 2012). Από αυτό προκύπτει ότι η επενδυτική ενίσχυση κάλυπτε μόνον ένα μέρος των συνολικών επενδυτικών δαπανών και περιοριζόταν στη διαφορά μεταξύ του επιτοκίου που καταβλήθηκε για τα κεφάλαια και του επιτοκίου της αγοράς βάσει του οποίου η FFHG θα είχε λάβει τα εν λόγω κεφάλαια στην αγορά. Επίσης, η συγκεκριμένη επενδυτική ενίσχυση χορηγήθηκε υπό μορφή κρατικής εγγύησης σε ποσοστό 100 % και κεφαλαίων με προνομιακούς όρους και όχι υπό μορφή άμεσης επιχορήγησης.
- (234) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης είχε χαρακτήρα κινήτρου και ότι το ποσό της ενίσχυσης περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο για την υλοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας και, ως εκ τούτου, ήταν αναλογικό.

Συμπέρασμα

- (235) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, δεδομένου ότι πληρούν τις προϋποθέσεις περί συμβιβάσιμου που προβλέπονται στο σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

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

- (236) Στην ενότητα 5.1. των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές καθορίζονται τα κριτήρια που θα εφαρμόζει η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων λειτουργίας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Σύμφωνα με το σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τα εν λόγω κριτήρια σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας, στις οποίες περιλαμβάνονται εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις.
- (237) Σύμφωνα με το σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, παράνομες ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές —όπως τα κεφάλαια που χορηγήθηκαν από το κοινό ταμείο στον βαθμό που ενδέχεται να συνιστούσαν ενίσχυση λειτουργίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 185 και 186)— μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι:
- α) συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος: η προϋπόθεση αυτή πληρούται, μεταξύ άλλων, εάν η ενίσχυση αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών ή διευκολύνει την περιφερειακή ανάπτυξη ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Σημεία 137, 113 και 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

β) *ανάγκη κρατικής παρέμβασης*: οι ενισχύσεις πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά ⁽⁸¹⁾.

γ) *λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου*: η προϋπόθεση αυτή πληρούται εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης λειτουργίας και λαμβανομένης υπόψη της πιθανής παρουσίας επενδυτικής ενίσχυσης και του μεγέθους της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα ⁽⁸²⁾.

δ) *αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)*: προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας ⁽⁸³⁾.

ε) *αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές* ⁽⁸⁴⁾.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος:

(238) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, για να δοθεί στους αερολιμένες χρόνος για να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα της αγοράς και για να αποφευχθεί οποιαδήποτε διακοπή της αεροπορικής κίνησης και της συνδεσιμότητας των περιοχών, οι ενισχύσεις λειτουργίας στους αερολιμένες θα θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, εάν: i) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης· ii) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης· ή iii) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη.

(239) Βάσει των εκτιμήσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 199 έως 204 η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνεχιζόμενη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αύξησε την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των περιοχών δημιουργώντας ένα σημείο πρόσβασης για τις πτήσεις στο εσωτερικό της Ένωσης στην περιοχή Hunsrück. Επιπλέον, η συνεχιζόμενη λειτουργία του αερολιμένα διευκόλυνε την περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής Hunsrück και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ακόμα, η λειτουργία και η ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn συνέβαλε επίσης στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.

(240) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το επίμαχο μέτρο ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

β) *Ανάγκη κρατικής παρέμβασης*

(241) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, για να αξιολογηθεί κατά πόσον οι κρατικές ενισχύσεις συντελούν αποτελεσματικά στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, είναι απαραίτητο να προσδιορισθεί το πρόβλημα που χρήζει αντιμετώπισης. Εν προκειμένω, τυχόν κρατικές ενισχύσεις που παρέχονται σε αερολιμένα πρέπει να στοχεύουν σε καταστάσεις όπου οι ενισχύσεις μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η αγορά από μόνη της.

(242) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτελεί περιφερειακό αερολιμένα με περίπου 2,7 εκατ. επιβάτες ετησίως. Έχει υψηλά πάγια λειτουργικά έξοδα και υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς δεν είναι σε θέση να καλύψει να καλύψει. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση (βλέπε σημείο 89 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές).

γ) *Καταλληλότητα των μέτρων ενίσχυσης*

(243) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2. στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, κάθε μέτρο ενίσχυσης προς έναν αερολιμένα πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Συνεπώς, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι κανένα άλλο λιγότερο στρεβλωτικό μέσο πολιτικής ή μέσο ενίσχυσης δεν θα επέτρεπε την επίτευξη του ίδιου στόχου.

⁽⁸¹⁾ Σημεία 137 και 116 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸²⁾ Σημεία 137 και 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸³⁾ Σημεία 137 και 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸⁴⁾ Σημεία 137 και 131 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (244) Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης είναι κατάλληλα για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, που δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί με κάποιο άλλο λιγότερο στρεβλωτικό μέσο πολιτικής.
- (245) Στην προκειμένη περίπτωση, το ποσό της ενίσχυσης (η διαφορά μεταξύ του επιτοκίου της αγοράς για τα κεφάλαια που παρασχέθηκαν από το κοινό ταμείο και του πραγματικού επιτοκίου) ήταν κατώτερο από τις μη καλυπτόμενες λειτουργικές ζημιές (βλέπε πίνακα 4, EBITDA, εξαιρουμένων των έκτακτων εσόδων του αερολιμένα) που πράγματι προέκυψαν και περιορίστηκε στο ελάχιστο αναγκαίο καθώς χορηγήθηκε μόνον ως επιστρεπτέο δάνειο και όχι ως άμεση επιχορήγηση. Κανένα άλλο μέτρο πολιτικής δεν θα επέτρεπε στον αερολιμένα να συνεχίσει τη λειτουργία του. Επομένως, η αντιστάθμιση των ζημιών περιορίζεται στο ελάχιστο και δεν παρέχεται οποιοδήποτε κέρδος.
- (246) Με δεδομένες τις αιτιολογικές σκέψεις 244 και 245, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα ήταν κατάλληλα για την επίτευξη του επιθυμητού στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

- (247) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2. στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η ενίσχυση λειτουργίας έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν, σε περίπτωση μη χορήγησής της, είναι πιθανό να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα. Κατά την εν λόγω εκτίμηση πρέπει να ληφθεί υπόψη η παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το επίπεδο της κίνησης στον αερολιμένα.
- (248) Χωρίς την ενίσχυση, η κλίμακα των δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn θα επηρεαζόταν σοβαρά και θα μειωνόταν, οδηγώντας εντέλει στην έξοδο του αερολιμένα από την αγορά εξαιτίας των μη καλυπτόμενων λειτουργικών ζημιών.
- (249) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης είχαν χαρακτήρα κινήτρου.

ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

- (250) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2. στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.
- (251) Στην προκειμένη περίπτωση, το ποσό της ενίσχυσης περιοριζόταν στο μη καλυπτόμενο λειτουργικό κόστος του κεφαλαίου, καθώς αντιστάθμιζε μόνο τις δαπάνες που όντως πραγματοποιήθηκαν.
- (252) Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι το ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας στην προκειμένη περίπτωση ήταν αναλογικό και περιορίστηκε στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.

στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

- (253) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, κατά την αξιολόγηση του συμβιβασισμού ενισχύσεων λειτουργίας, θα λαμβάνονται υπόψη οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και οι επιπτώσεις στο εμπόριο.
- (254) Εντός της τυπικής ζώνης επιρροής του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (1 ώρα απαιτούμενος χρόνος μετάβασης οδικώς ή απόσταση 100 km), δεν υπάρχουν αερολιμένες που να αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Ακόμα και σε περίπτωση που αυτή η τυπική ζώνη επιρροής διευρυνόταν περαιτέρω ώστε να καλύπτει και άλλους αερολιμένες πλησίον του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, όπως καταδείχτηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 224 και 228, δεν υπάρχουν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων που βρίσκονται πλησίον του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (δηλαδή των αερολιμένων Frankfurt Main, του Λουξεμβούργου και του Saarbrücken).
- (255) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τυχόν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών λόγω της ενίσχυσης λειτουργίας που χορηγήθηκε υπέρ της FFHG περιορίζονται στο ελάχιστο.

Συμπέρασμα

- (256) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 238 έως 255, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα είναι συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (257) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 99 έως 124, η Επιτροπή θεωρεί ότι το πιστωτικό όριο που παρασχέθηκε μέσω του κοινού ταμείου στην FFGH από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (258) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 127 έως 138, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική εγγύηση που εκδόθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εξασφαλίζοντας ποσοστό 100 % των οφειλόμενων δανείων της ISB συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (259) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 140 έως 169, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια υπ' αριθ. 1, 3 και 4 της ISB χορηγήθηκαν με επιτόκια που μπορούν να θεωρηθούν σύμφωνα με τους όρους της αγοράς. Συνεπώς, δεδομένου ότι τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν πληρούνται, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω δάνεια δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (260) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 140 έως 169 ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB χορηγήθηκαν με επιτόκιο κατώτερο του επιτοκίου αναφοράς. Δεδομένου ότι τα λοιπά κριτήρια δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης πληρούνται επίσης, τα εν λόγω δάνεια συνιστούν κρατική ενίσχυση.
- (261) Δεδομένου ότι το πιστωτικό όριο και τα κεφάλαια που χορηγήθηκαν από το κοινό ταμείο, η κρατική εγγύηση σε ποσοστό 100 % και τα δάνεια υπ' αριθ. 2 και 5 της ISB έχουν τεθεί ήδη στη διάθεση της FFHG, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία δεν τήρησε την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.
- (262) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 199 έως 232, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, δεδομένου ότι πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που προβλέπονται στο σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (263) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 238 έως 255, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα κεφάλαια που χορηγήθηκαν από το κοινό ταμείο με προνομιακούς όρους πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που αφορούν τις ενισχύσεις λειτουργίας και ορίζονται στο σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, και είναι συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.
- (264) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δέχεται την έκδοση της απόφασης στην αγγλική γλώσσα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση, η οποία τέθηκε παράνομα σε εφαρμογή από τη Γερμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης υπέρ της Flughafen Frankfurt Hahn GmbH μεταξύ 2009 και 2012 με την παροχή εγγύησης σε ποσοστό 100 % για τα δάνεια που χορηγήθηκαν από την Investitions- und Strukturbank της Ρηνανίας-Παλατινάτου, με τα δάνεια που χορηγήθηκαν από την Investitions- und Strukturbank της Ρηνανίας-Παλατινάτου στις 31 Αυγούστου 2009 και ανέρχονται σε ύψος 20,0 εκατ. ευρώ και στις 30 Σεπτεμβρίου 2009 και ανέρχονται σε ύψος 6,8 εκατ. ευρώ, καθώς και με την παροχή άδειας στην Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH να συμμετάσχει στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους Ρηνανία-Παλατινάτο και να αντλήσει δάνεια ύψους έως 45 εκατ. ευρώ με προνομιακούς όρους από το εν λόγω κοινό ταμείο, είναι συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Τα δάνεια που χορηγήθηκαν από την Investitions- und Strukturbank της Ρηνανίας-Παλατινάτου στον Flughafen Frankfurt Hahn GmbH μεταξύ της 15ης Ιουλίου 2007 και της 30ής Σεπτεμβρίου 2009 και ανέρχονται σε συνολικό ποσό 46,8 εκατ. ευρώ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 1 Οκτωβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/789 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Οκτωβρίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.21121 (C29/08) (πρώην NN 54/07) την οποία χορήγησε η Γερμανία στο πλαίσιο της χρηματοδότησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ του αερολιμένα και της Ryanair

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6853]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις ⁽²⁾, και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Κατά την περίοδο μεταξύ του 2003 και του 2006, η Επιτροπή έλαβε από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη καταγγελίες σύμφωνα με τις οποίες η Ryanair plc («Ryanair» ⁽³⁾), καθώς και ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (εφεξής: «FFHG») είχαν λάβει παράνομη κρατική ενίσχυση από την εταιρεία Fraport AG και τα Länder (ομόσπονδα κράτη) της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης. Οι καταγγέλλοντες διαβίβασαν συμπληρωματικές πληροφορίες στις 22 Σεπτεμβρίου 2003 και την 1η Ιουνίου 2006.
- (2) Με επιστολές της 25ης Σεπτεμβρίου 2006 και της 9ης Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 20ής Δεκεμβρίου 2006 και της 29ης Ιουνίου 2007 αντιστοίχως.
- (3) Με επιστολή της 17ης Ιουνίου 2008, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης όσον αφορά τη χρηματοδότηση της FFHG και τις χρηματοοικονομικές της σχέσεις με τη Ryanair (η «απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008»). Η Γερμανία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στις 27 Οκτωβρίου 2008.
- (4) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 καταχωρίστηκε με τον αριθμό υπόθεσης SA.21121 (C29/08). Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾ στις 17 Ιανουαρίου 2009. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής.
- (5) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τη Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa»), την Ομοσπονδιακή Ένωση Αερομεταφορέων της Γερμανίας (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, «BDF»), τη Ryanair, τη Société Air France SA («Air France») και την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών («ΑΕΑ»). Διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γερμανία με επιστολή της 16ης Απριλίου 2009, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να τις σχολιάσει εντός προθεσμίας ενός μηνός και έλαβε τις παρατηρήσεις της Γερμανίας, καθώς και περαιτέρω πληροφορίες, με επιστολή της 1ης Ιουλίου 2009.

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

⁽²⁾ ΕΕ C 12 της 17.1.2009, σ. 6.

⁽³⁾ Η Ryanair είναι ιρλανδική αεροπορική εταιρεία και μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (European Low Fares Airlines Association, ELFAA). Η επιχειρηματική δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας συνδέεται με δευτερεύοντες, περιφερειακούς αερολιμένες. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος περίπου 160 ευρωπαϊκούς προορισμούς. Η Ryanair διαθέτει ομοιογενή στόλο, αποτελούμενο από 272 αεροσκάφη Boeing 737-800 με 189 θέσεις.

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

- (6) Με επιστολή της 4ης Μαρτίου 2011, η Lufthansa διαβίβασε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, οι οποίες αφορούσαν νέα εικαζόμενα μέτρα κρατικής ενίσχυσης.
- (7) Με επιστολή της 18ης Μαρτίου 2011, η Επιτροπή διαβίβασε την καταγγελία στη Γερμανία και ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τους νέους ισχυρισμούς όσον αφορά τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 19ης Μαΐου 2011 και της 23ης Μαΐου 2011.
- (8) Ωστόσο, οι απαντήσεις αυτές ήταν ελλιπείς. Ως εκ τούτου, με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2011 η Επιτροπή προέβη σε υπόμνηση βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽⁵⁾. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 14ης Ιουνίου 2011 και της 16ης Ιουνίου 2011.
- (9) Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης όσον αφορά το πιστωτικό όριο που χορηγήθηκε στην FFHG από τον μηχανισμό κοινού ταμείου του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, το δάνειο που χορηγήθηκε στην FFHG από την Investitions- und Strukturbank του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου («ISB») και την εγγύηση για το δάνειο της ISB που χορηγήθηκε στην FFHG από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου («απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011»). Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 καταχωρίστηκε με τον αριθμό υπόθεσης SA.32833 (2011/C). Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 21 Ιουλίου 2012 ⁽⁶⁾.
- (10) Με επιστολή της 20ής Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο αίτημα αυτό με επιστολή της 16ης Απριλίου 2012. Με επιστολή της 27ης Ιουλίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε εκ νέου συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γερμανία απάντησε με επιστολή της 4ης Σεπτεμβρίου 2012.
- (11) Με επιστολή της 25ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την έκδοση, στις 20 Φεβρουαρίου 2014, των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ⁽⁷⁾ («κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές»). Η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα καθίσταντο εφαρμοστέες από την ημερομηνία της δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Έδωσε δε στη Γερμανία την ευκαιρία να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τις συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές και την πιθανή εφαρμογή τους στην παρούσα υπόθεση εντός 20 εργάσιμων ημερών. Με επιστολή της 17ης Μαρτίου 2014, η Επιτροπή υπενθύμισε στη Γερμανία ότι, σε περίπτωση μη υποβολής παρατηρήσεων εκ μέρους της εντός της προθεσμίας των 20 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή θα θεωρούσε ότι η Γερμανία δεν επιθυμούσε να προβεί σε σχόλιο.
- (12) Με επιστολές της 23ης Μαρτίου 2014 και της 4ης Απριλίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 17ης Απριλίου 2014, της 24ης Απριλίου 2014 και της 9ης Μαΐου 2014.
- (13) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 4 Απριλίου 2014. Αντικατέστησαν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁸⁾, καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁹⁾.
- (14) Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ανακοίνωση με την οποία τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνταν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην εξεταζόμενη υπόθεση εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής τους ⁽¹⁰⁾. Η Lufthansa και η Transport & Environment υπέβαλαν παρατηρήσεις. Με επιστολή της 26ης Αυγούστου 2014, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γερμανία. Με επιστολή της 3ης Σεπτεμβρίου 2014, η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν είχε παρατηρήσεις να υποβάλει.
- (15) Με επιστολή της 17ης Ιουνίου 2014, η Γερμανία δέχτηκε η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί κατ' εξαίρεση μόνο στην αγγλική γλώσσα.

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

⁽⁶⁾ ΕΕ C 216 της 21.7.2012, σ. 1.

⁽⁷⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

⁽⁸⁾ Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

⁽⁹⁾ Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

⁽¹⁰⁾ ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΤΟΥ

- (16) Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn βρίσκεται στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, σε απόσταση περίπου 120 km δυτικά της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main). Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτελούσε βάση της πολεμικής αεροπορίας των ΗΠΑ έως το 1992. Στη συνέχεια, μετατράπηκε σε πολιτικό αερολιμένα. Διαθέτει άδεια 24ωρης λειτουργίας.
- (17) Η Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG («Holding Hahn»), μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα μεταξύ της Wayss & Freytag και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, απέκτησε την κυριότητα των υποδομών του αερολιμένα Frankfurt-Hahn από τη Γερμανία την 1η Απριλίου 1995. Στο διάστημα μεταξύ 1995 και 1998, η εν λόγω σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα εξετέλεσε διάφορα έργα στον αερολιμένα με σκοπό να αναπτύξει εκεί βιομηχανική και εμπορική περιοχή. Σύμφωνα με τη Γερμανία, όταν η σύμπραξη μεταξύ της Wayss & Freytag και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου απεδείχθη ανεπιτυχής, την 1η Ιανουαρίου 1998, η Flughafen Frankfurt/Main GmbH («Fraport») ⁽¹⁾ άρχισε να συμμετέχει στο εν λόγω έργο και εντέλει ανέλαβε την εκμετάλλευση του αερολιμένα.
- (18) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η Fraport, η οποία εκμεταλλευόταν και διαχειριζόταν ήδη τον διεθνή αερολιμένα Frankfurt Main, που βρίσκεται σε απόσταση περίπου 115 km από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, άρχισε να συμμετέχει στις εν λόγω δραστηριότητες για διάφορους στρατηγικούς λόγους. Πρώτον, η Γερμανία δήλωσε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ήταν ο μοναδικός αερολιμένας που βρισκόταν πλησίον του αερολιμένα Frankfurt Main και είχε τις δυνατότητες να εξελιχθεί σε πλήρως ανεπτυγμένο διεθνή αερολιμένα. Δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Main λειτουργούσε ήδη υπό συνθήκες πλήρους χωρητικότητας εκείνη την περίοδο, υπήρχε η δυνατότητα λειτουργίας ενός δεύτερου αποδοτικού αερολιμένα στην περιοχή. Δεύτερον, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ήταν τότε ο μοναδικός γερμανικός αερολιμένας που διέθετε άδεια 24ης λειτουργίας, η οποία είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την εξυπηρέτηση εμπορευματικών πτήσεων. Τρίτον, ο διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης ήταν πλήρως εξοπλισμένος και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι οι ιδιοκτήτες του αερολιμένα Schiphol εξέταζαν επίσης το ενδεχόμενο εξαγοράς του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, και, ως εκ τούτου, αναλαμβάνοντας την εκμετάλλευση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η Fraport θα είχε τη δυνατότητα να αποκλείσει έναν ανεπιθύμητο ανταγωνιστή.
- (19) Η Fraport αγόρασε το 64,90 % των μετοχών του φορέα εκμετάλλευσης Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen («FFHG & Co KG») έναντι τιμήματος [...] (*). Η καταβολή μέρους της τιμής αγοράς [...] ευρώ έπρεπε να πραγματοποιηθεί στις 31 Δεκεμβρίου 2007, υπό ορισμένες προϋποθέσεις ⁽¹²⁾. Τον Αύγουστο του 1999, η Fraport απέκτησε το 73,37 % των μετοχών της Holding Hahn και το 74,90 % των μετοχών του ομόρρυθμου εταίρου της, της Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH, έναντι τιμήματος [...] ευρώ. Με τον τρόπο αυτό, η Fraport κατέστη ουσιαστικά ο νέος εταίρος του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (20) Το ενδιαφέρον της Fraport για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn επικεντρωνόταν στη συστηματική ανάπτυξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης του αερολιμένα. Στο πλαίσιο αυτό, η Fraport ήταν μία από τις πρώτες επιχειρήσεις που εφάρμοσαν ένα επιχειρηματικό μοντέλο το οποίο στόχευε ειδικά στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Βάσει αυτού, η Fraport σύναψε νέα συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης με τη Holding Hahn μετά τη μετατροπή της τελευταίας σε γερμανική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης (Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH). Η μετατροπή και η σύναψη της εν λόγω συμφωνίας έλαβαν χώρα στις 24 Νοεμβρίου 2000.
- (21) Εν συνέχεια, η Holding Hahn και η FFHG & Co KG συγχωνεύτηκαν και συγκρότησαν τη Flughafen Hahn GmbH. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατείχε το 26,93 % και η Fraport το 73,07 % των μετοχών της νέας εταιρείας. Αργότερα, η επιχείρηση άλλαξε εκ νέου εταιρική επωνυμία και μετονομάστηκε σε Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH («FFHG»). Το 2001, οι δύο μέτοχοι, η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, προέβησαν σε εισφορές νέου κεφαλαίου στην FFHG (βλέπε λεπτομερή περιγραφή στην ενότητα 3).
- (22) Έως τις 11 Ιουνίου 2001, το 100 % των μετοχών της Fraport ανήκε σε μετόχους του δημόσιου τομέα ⁽¹³⁾. Στις 11 Ιουνίου 2001, η Fraport εισήχθη προς διαπραγμάτευση στο χρηματιστήριο και το 29,71 % των μετοχών της πωλήθηκε σε μετόχους του ιδιωτικού τομέα, ενώ το 70,29 % των μετοχών παρέμεινε στην κατοχή των μετόχων του δημόσιου τομέα.
- (23) Τον Νοέμβριο του 2002, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, το ομόσπονδο κράτος της Έσσης, η Fraport και η FFHG σύναψαν συμφωνία για την περαιτέρω ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η εν λόγω συμφωνία

⁽¹⁾ Εφεξής στην παρούσα απόφαση ο όρος «Fraport» χρησιμοποιείται για να δηλώσει τόσο τη «FAG» πριν από τη μεταβολή της εταιρικής επωνυμίας όσο και τη «Fraport AG» μετά τη μεταβολή.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες

⁽¹²⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 της συμφωνίας αγοράς, μέρος της τιμής αγοράς θα μπορούσε να μειωθεί, για παράδειγμα στην περίπτωση που οι δαπάνες της FFHG για την προστασία από την ηχορύπανση υπερέβαιναν ένα ορισμένο ανώτατο όριο.

⁽¹³⁾ Το ομόσπονδο κράτος της Έσσης κατείχε το 45,24 % των μετοχών της Fraport, η «Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH» (η οποία ανήκε σε ποσοστό 100 % στον δήμο της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main)) κατείχε το 28,89 % και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κατείχε το 25,87 %.

προέβλεπε δεύτερη αύξηση του εγκεκριμένου κεφαλαίου. Στο πλαίσιο αυτό, το ομόσπονδο κράτος της Έσης προσχώρησε επίσης στην FFHG ως τρίτος μέτοχος. Η Fraport κατείχε τότε το 65 % των μετοχών, ενώ το ομόσπονδο κράτος της Έσης και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατείχαν από 17,5 % έκαστο. Το εν λόγω καθεστώς ιδιοκτησίας παρέμεινε αμετάβλητο έως το 2009, οπότε η Fraport προέβη σε πώληση του συνόλου των μετοχών της στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, το οποίο έκτοτε κατέχει πλειοψηφικό μερίδιο 82,5 %. Το υπόλοιπο 17,5 % παραμένει στην κατοχή του ομόσπονδου κράτους της Έσης.

2.2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

- (24) Η επιβατική κίνηση του αερολιμένα αυξήθηκε από 29 289 επιβάτες το 1998 σε 4 εκατ. επιβάτες το 2007, και εν συνεχεία το 2013 μειώθηκε σε 2,7 εκατ. επιβάτες περίπου (βλέπε πίνακα 1). Ο αερολιμένας εξυπηρετείται επί του παρόντος από τη Ryanair, τη Wizz Air ⁽¹⁴⁾ και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Το μερίδιο επιβατικής κίνησης της Ryanair αντιστοιχούσε περίπου στο [80-100 %] των επιβατών το 2013.

Πίνακας 1

Εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από το 1998 έως το 2013

Έτος	Αριθμός επιβατών	Αριθμός επιβατών της Ryanair
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 457 540	[2 766 032 — 3 457 540]
2011	2 894 363	[2 315 490 — 2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948 — 2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023 — 2 667 529]

⁽¹⁴⁾ Η Wizz Air είναι ουγγρική αεροπορική εταιρεία και μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους (European Low Fares Airlines Association, ELFAA). Ο όμιλος Wizz Air αποτελείται από τρεις εταιρείες εκμετάλλευσης, ήτοι τη Wizz Air Hungary, τη Wizz Air Bulgaria και τη Wizz Air Ukraine. Το επιχειρηματικό μοντέλο των αεροπορικών εταιρειών συνδέεται με δευτερεύοντες, περιφερειακούς αερολιμένες. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος περίπου 150 ευρωπαϊκούς προορισμούς. Η Wizz Air διαθέτει ομοιογενή στόλο μέσης ηλικίας κάτω των 3 ετών, αποτελούμενο από 34 αεροσκάφη Airbus A 320 με 180 θέσεις.

- (25) Στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn σημειώθηκε επίσης αύξηση των εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών. Οι εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές στον αερολιμένα αυξήθηκαν από περίπου 16 000 τόνους το 1998 σε περίπου 286 000 τόνους το 2011, οπότε και κορυφώθηκαν, και μειώθηκαν εκ νέου σε περίπου 151 000 τόνους το 2013 (βλέπε πίνακα 2). Οι συνολικές εμπορευματικές αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων διαμετακόμισης, που διακινήθηκαν στον αερολιμένα ανήλθαν σε περίπου 447 000 τόνους το 2013.

Πίνακας 2

Εξέλιξη της εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από το 1998 έως το 2013

Έτος	Συνολικές εμπορευματικές αερομεταφορές σε τόνους	Συνολικές εμπορευματικές αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων διαμετακόμισης, σε τόνους
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

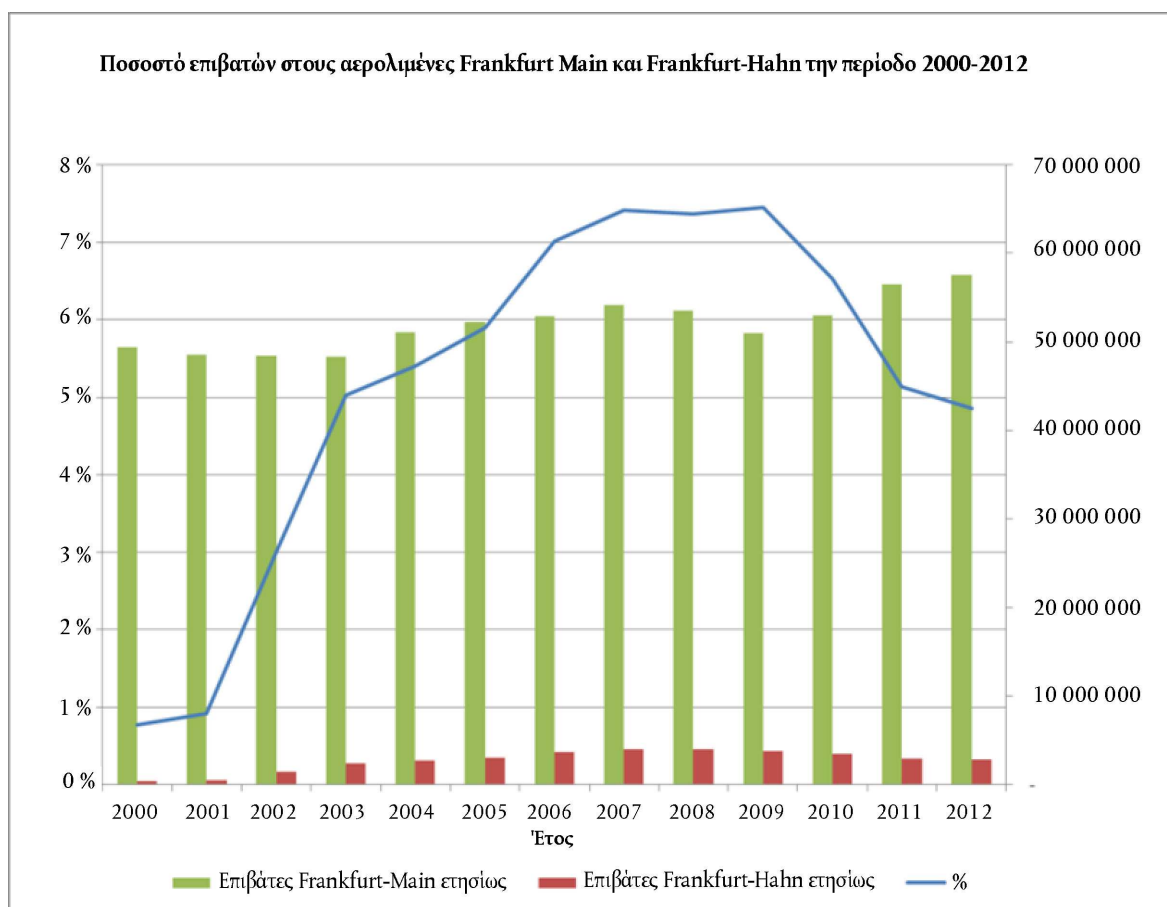
- (26) Πλησίον του αερολιμένα Frankfurt-Hahn βρίσκονται οι εξής αερολιμένες:

- i) ο αερολιμένας Frankfurt Main (~ 115 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 15 λεπτά οδικώς) είναι ένας διεθνής κομβικός αερολιμένας που συνδέεται με ευρύ φάσμα προορισμών, από μικρές έως μεγάλες αποστάσεις. Εξυπηρετείται κυρίως από αερομεταφορείς οργανωμένους σε δίκτυο, οι οποίοι προσφέρουν πτήσεις με ανταπόκριση, αλλά παρέχει επίσης συνδέσεις από σημείο σε σημείο και ναυλωμένες πτήσεις. Πέραν της επιβατικής κίνησης (περίπου 58 εκατ. επιβάτες το 2013), ο αερολιμένας Frankfurt Main εξυπηρετεί επίσης εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές (περίπου 2 εκατ. τόνους το 2013). Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η εξέλιξη της κίνησης στους αερολιμένες Frankfurt Main και Frankfurt-Hahn κατά την περίοδο 2000-2012.

- ii) Ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου (~ 111 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 30 λεπτά οδικώς) είναι ένας διεθνής αερολιμένας, ο οποίος παρέχει σύνδεση με ευρύ φάσμα προορισμών. Πέραν της επιβατικής κίνησης (περίπου 2,2 εκατ. επιβάτες το 2013), εξυπηρέτησε επίσης εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές που ανήλθαν σε 673 500 τόνους.
- iii) Ο αερολιμένας Zweibrücken (~ 128 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 35 λεπτά οδικώς).
- iv) Ο αερολιμένας Saarbrücken (~ 128 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 35 λεπτά οδικώς).
- v) Ο αερολιμένας Κολωνίας-Βόννης (~ 175 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, χρόνος μετάβασης ~ 1 ώρα και 44 λεπτά οδικώς).

Διάγραμμα 1

Εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στους αερολιμένες Frankfurt Main και Frankfurt-Hahn κατά την περίοδο 2000-2012



2.3. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ FFHG ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ

(27) Στον πίνακα 3 παρέχεται επισκόπηση των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν από την FFHG από το 2001 έως το 2012, και ανήλθαν συνολικά σε 216 εκατ. ευρώ περίπου.

Πίνακας 3

Επισκόπηση των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν από το 2001 έως το 2012

Σε χιλιάδες ευρώ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Σύνολο 2001-2012
Επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό													
Κτήσεις και μεταφορά πάγιων στοιχείων													
Γήπεδα-οικόπεδα	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Τερματικός σταθμός		2 519	3 310					251					
Υπόστεγο εμπορευμάτων			3 850		3 222								
Κτίριο γραφείων								2 428		[...]			
Λοιπές επενδύσεις σε υποδομές			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Λοιπές υποδομές	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Άυλα στοιχεία ενεργητικού (π.χ. ΤΠ)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Εξοπλισμός	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Σύνολο	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(28) Στον πίνακα 4 παρέχεται επισκόπηση των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων της FFHG από το 2001 έως το 2012.

Πίνακας 4

Ετήσια οικονομικά αποτελέσματα της FFHG από το 2001 έως το 2012

Σε χιλιάδες ευρώ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης												
Έσοδα	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Λοιπά έσοδα (συμπεριλαμβανομένης της αντιστάθμισης για δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους και των πωλήσεων γηπέδων-οικοπέδων)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Σύνολο εσόδων	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Κόστος υλικών	- 7 092,39	- 10 211,13	- 12 560,46	- 14 601,17	- 17 895,97	- 24 062,81	- 22 491,85	- 25 133,61	- 24 979,59	- 27 650,17	- 20 017,99	- 21 871,65
Έξοδα προσωπικού	- 9 185,12	- 9 672,37	- 10 734,62	- 11 217,21	- 12 101,84	- 13 337,28	- 14 433,17	- 15 758,34	- 15 883,08	- 17 893,60	- 18 228,23	- 18 349,10
Λοιπά έξοδα (συμπεριλαμβανομένου μάρκετινγκ)	- 5 692,81	- 11 434,31	- 10 521,27	- 11 454,36	- 14 058,15	- 12 885,28	- 9 897,46	- 9 630,21	- 7 796,81	- 8 029,40	- 6 760,92	- 6 643,00
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)	- 4 121,41	- 10 895,06	- 7 555,27	- 4 669,21	- 3 577,94	- 708,22	- 89,56	- 280,39	- 4 917,58	- 4 262,96	- 7 965,23	- 15 510,62
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (μη συμπεριλαμβανομένων λοιπών εσόδων)	- 11 892,72	- 16 409,69	- 11 242,13	- 7 708,56	- 7 196,87	- 6 805,51	- 5 526,13	- 5 138,56	- 6 622,78	- 10 291,59	- 1 348,76	- 5 880,30
Απόσβεση	- 5 325,63	- 5 674,68	- 6 045,39	- 7 699,33	- 7 973,46	- 10 527,90	- 10 191,89	- 11 855,19	- 12 482,28	- 11 827,19	- 13 297,31	- 12 733,48
Οικονομικά αποτελέσματα (εισπραχθέντες τόκοι - καταβληθέντες τόκοι)	- 2 896,64	- 3 013,42	- 4 006,57	- 4 105,53	- 4 548,42	- 4 588,16	- 5 235,30	- 5 693,02	- 4 915,39	- 2 778,06	- 5 063,04	- 8 177,54
Έκτακτα έσοδα και έξοδα	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 272,55	0,00	0,00
Φόροι	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66	- 257,45	- 240,85	- 231,03	- 277,52
Κάλυψη ζημιών από τη Fra-rost μέσω της μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Ετήσιο αποτέλεσμα (κέρδος/ζημία)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 7 114,17	- 10 855,69	- 10 626,14	- 5 677,92

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1. ΠΙΘΑΝΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG

3.1.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2001

- (29) Η FFHG και η Fraport σύναψαν συμφωνία στο πλαίσιο της οποίας η Fraport δικαιούταν το σύνολο των κερδών που παρήγαγε η FFHG. Σε αντάλλαγμα, η Fraport όφειλε να αναλάβει το σύνολο των ζημιών της FFHG. Στις 31 Αυγούστου 1999, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και η Fraport σύναψαν συμφωνία με την οποία η Fraport δεσμεύτηκε να προβεί σε σύναψη συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης. Η αντίστοιχη συμβολαιογραφική πράξη συνήφθη στις 24 Νοεμβρίου 2000 και η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2001 («συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001») ⁽¹⁵⁾.
- (30) Η Fraport διατηρούσε το δικαίωμα να καταγγείλει τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 με γραπτή προειδοποίηση έξι μηνών, αλλά μόνο μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2005. Σε περίπτωση μη καταγγελίας, η συμφωνία ανανεωνόταν σωπηρά στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους για χρονικό διάστημα ενός επιπλέον έτους, αλλά όχι πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2010.
- (31) Η σύναψη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 εγκρίθηκε από το εποπτικό συμβούλιο και τους μετόχους της Fraport ⁽¹⁶⁾. Η διάρκεια ισχύος της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 παρατάθηκε αργότερα έως το 2014 με συμφωνία της 5ης Απριλίου 2004 («συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004»). Έως τη χρονική στιγμή της αντικατάστασης της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 από την αντίστοιχη συμφωνία του 2004 («συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων των χρήσης του 2004», βλέπε αιτιολογική σκέψη 45), η Fraport είχε υποστεί ζημιές ύψους [...] εκατ. ευρώ.

3.1.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2001

- (32) Σε έκθεση που εκπονήθηκε για την επιτροπή χαρτοφυλακίων συμμετοχών της Fraport ⁽¹⁷⁾ επισημάνθηκε στις 19 Ιανουαρίου 2001 ότι οι σωρευτικές ζημιές της FFHG από το 1998 έως το 2005 κατά πάσα πιθανότητα θα ανέρχονταν στο ποσό των [...] εκατ. ευρώ, και επομένως θα υπερέβαιναν το διπλάσιο των αντίστοιχων εκτιμήσεων του 1997. Επιπροσθέτως, δύο από τους μεγαλύτερους πελάτες εμπορευματικών μεταφορών της FFHG μετέφεραν ή περιόρισαν κατά την ίδια περίοδο την επιχειρηματική τους δραστηριότητα από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, γεγονός που είχε ως συνέπεια σημαντική μείωση του όγκου εμπορευματικών μεταφορών, συγκεκριμένα κατά 45 % κατά το πρώτο εξάμηνο του 2001.
- (33) Σε συνέχεια της έκθεσης αυτής η Fraport ανέθεσε, στις αρχές του 2001, στην εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών Boston Consulting Group («BCG»), καθώς και στο οικείο τμήμα Στρατηγικών Εξαγορών και Χαρτοφυλακίων Συμμετοχών («SD»), να αναπτύξουν μια στρατηγική για την FFHG. Τόσο η BCG όσο και το SD κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η θετική μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της FFHG θα ήταν εφικτή μόνο με την υλοποίηση ουσιαστικών βελτιώσεων στις υποδομές, ως αναγκαία προϋπόθεση για την περαιτέρω αύξηση της κίνησης. Το SD επισήμανε επίσης ότι αυτή η σημαντική επέκταση της FFHG ήταν οικονομικά ριψοκίνδυνη, και ότι, ακόμη και στην περίπτωση του πλέον ευνοϊκού σεναρίου, δεν αναμένονταν θετικά ετήσια αποτελέσματα (καθαρό ετήσιο κέρδος μετά την αφαίρεση φόρων) πριν από το 2013.
- (34) Βάσει της μελέτης της BCG και της δικής του ανάλυσης, το SD κατάρτισε ένα πρόγραμμα ανάπτυξης για την FFHG, στο οποίο προβλέπονταν επενδύσεις ύψους 172 εκατ. ευρώ έως το 2007. Οι εν λόγω επενδύσεις συνίσταντο σε ένα πρόγραμμα «έκτακτης ανάγκης», αξίας 27 εκατ. ευρώ, το οποίο κάλυπτε την επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης σε 3 400 μέτρα και το κόστος σχεδιασμού για τη διαδικασία έγκρισης σχεδίου («Planfeststellungsverfahren») για την επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης σε 3 800 μέτρα, καθώς και το πρόσθετο κόστος της κατασκευής του νέου τερματικού σταθμού επιβατών που είχε ήδη ξεκινήσει.
- (35) Ωστόσο, ο λόγος ιδίων κεφαλαίων προς δανειακά κεφάλαια της FFHG ανερχόταν το 2001 σε μόλις 4 % ⁽¹⁸⁾. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με στοιχεία της 31 Δεκεμβρίου 2005, η Fraport είχε το δικαίωμα να καταγγείλει τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001. Υπό αυτές τις συνθήκες, η FFHG δεν μπορούσε να χρηματοδοτήσει το πρόγραμμα «έκτακτης ανάγκης» μέσω περαιτέρω δανεισμού, αλλά χρειαζόταν νέα κεφάλαια.
- (36) Η αύξηση κεφαλαίου εγκρίθηκε με απόφαση του εποπτικού συμβουλίου της Fraport της 14ης Δεκεμβρίου 2001 και κατόπιν με απόφαση των μετόχων της FFHG της 9ης Ιανουαρίου 2002. Οποιαδήποτε αύξηση του εγκεκριμένου κεφαλαίου μιας εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, όπως η FFHG, προϋποθέτει την έγκριση όλων των συμμετεχόντων μετόχων.

⁽¹⁵⁾ Συμβολαιογραφική πράξη η οποία συντάχθηκε από τον συμβολαιογράφο Jürgen Scherzer (αριθ. συμβολαιογραφικής πράξης: 268/2000) στις 24 Νοεμβρίου 2000.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση της συνέλευσης των μετόχων της 3ης Μαΐου 2000.

⁽¹⁷⁾ Η επιτροπή χαρτοφυλακίων συμμετοχών της Fraport είναι μια επιτροπή που δημιουργήθηκε από το εποπτικό συμβούλιο με σκοπό την παρακολούθηση της οικονομικής ανάπτυξης των χαρτοφυλακίων συμμετοχών της Fraport.

⁽¹⁸⁾ Ή, με άλλα λόγια, λόγος δανειακών κεφαλαίων προς ίδια κεφάλαια της τάξης του 96 %.

- (37) Μετά την έγκριση, η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προέβησαν σε αύξηση του εγκεκριμένου κεφαλαίου κατά 27 εκατ. ευρώ, ήτοι από 3,5 εκατ. ευρώ σε 30,5 εκατ. ευρώ. Στις 9 Ιανουαρίου 2002 η Fraport συνεισέφερε 19,7 εκατ. ευρώ και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου 7,3 εκατ. ευρώ. Η αύξηση κεφαλαίου αποσκοπούσε στη χρηματοδότηση της επέκτασης του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης και στην υλοποίηση επενδύσεων σε άλλες υποδομές για την αύξηση της αποδοτικότητας του αερολιμένα.

3.1.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2004

- (38) Στις 27 Νοεμβρίου 2002 η Fraport, τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης και η FFHG συμφώνησαν ότι το ομόσπονδο κράτος της Έσης θα αποτελούσε τον τρίτο μέτοχο της FFHG και θα συνεισέφερε, υπό την ιδιότητα αυτή, το ποσό των [...] εκατ. ευρώ όταν θα απαιτούνταν πρόσθετα κεφάλαια για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων. Συμφωνήθηκε επίσης να καθιερωθεί η στενή συνεργασία μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt Main και του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.
- (39) Συνομολογήθηκε ότι ήταν απαραίτητο να πραγματοποιηθούν περαιτέρω επενδύσεις για την αύξηση της αποδοτικότητας του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Οι εν λόγω επενδύσεις αφορούσαν, για παράδειγμα, την επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης σε 3 800 μέτρα. Στις 22 Μαρτίου 2004 καταρτίστηκε σχέδιο συμφωνίας μετόχων μεταξύ της Fraport και των ομόσπονδων κρατών της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης. Η τελική συμφωνία μετόχων σχετικά με την απόφαση για την πραγματοποίηση της εν λόγω αύξησης κεφαλαίου του 2004 υπεγράφη από τη Fraport και τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης στις 30 Μαρτίου 2005 και καταχωρίστηκε στο εμπορικό μητρώο στις 19 Μαΐου 2005.
- (40) Τα τρία μέρη συμφώνησαν επί της αύξησης κεφαλαίου ύψους 19,5 εκατ. ευρώ για το εγκεκριμένο κεφάλαιο της FFHG, συνεχίζοντας κατά τον τρόπο αυτό το επενδυτικό πρόγραμμα που προτάθηκε το 2001 από το SD (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 33-34). Τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης συμφώνησαν για την εν λόγω αύξηση κεφαλαίου, υπό τον όρο της σύναψης νέας συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης μεταξύ της FFHG και της Fraport, η οποία θα κάλυπτε την περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014. Οι μέτοχοι συμφώνησαν επίσης ότι για κάθε περαιτέρω χρέος που θα προέκυπτε για την FFHG θα παρέχονταν εξασφαλίσεις από τη Fraport και τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης σε ποσοστό αντίστοιχο προς την κατανομή κεφαλαίου στο πλαίσιο της FFHG. Σε αυτή τη βάση, η Fraport και τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης δεσμεύτηκαν να αναχρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις υποδομών της FFHG.
- (41) Κατά την περίοδο 2004-2009 πραγματοποιήθηκε στην FFHG εισφορά νέου κεφαλαίου, ύψους 19,5 εκατ. ευρώ, σε διάφορες δόσεις. Το μερίδιο της Fraport στην εισφορά κεφαλαίου ανήλθε στο ποσό των 10,21 εκατ. ευρώ και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου στο ποσό των 0,54 εκατ. ευρώ, ενώ η συνεισφορά του ομόσπονδου κράτους της Έσης ανήλθε στα 8,75 εκατ. ευρώ.
- (42) Επιπροσθέτως, και τα δύο ομόσπονδα κράτη της Έσης και της Ρηνανίας-Παλατινάτου δέσμευσαν και συνεισέφεραν, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα πληρωμών (βλέπε πίνακα 5 κατωτέρω), 11,25 εκατ. ευρώ επιπλέον υπό τη μορφή αποθεματικού κεφαλαίου, τα οποία θα καταβάλλονταν από το ομόσπονδο κράτος της Έσης κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ του 2007 και του 2009 και από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατά την περίοδο μεταξύ του 2005 και του 2009.
- (43) Ως εκ τούτου, το συνολικό ποσό της αύξησης κεφαλαίου που αποφασίστηκε το 2005 ανήλθε στο ποσό των 42 εκατ. ευρώ.
- (44) Τα ποσά έπρεπε να καταβληθούν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που παρατίθεται στον πίνακα 5 κατωτέρω (σε χιλιάδες ευρώ).

Πίνακας 5

Χρονοδιάγραμμα πληρωμών των εισφορών κεφαλαίου

Fraport						
	2005	2006	2007	2008	2009	Σύνολο
Πληρωμές εισφορών κεφαλαίου	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Αποθεματικό κεφάλαιο	0	0	0	0	0	0
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων						10 214

Ομόσπονδο κράτος της Έσης

	2005	2006	2007	2008	2009	Σύνολο
Πληρωμές εισφορών κεφαλαίου	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Αποθεματικό κεφάλαιο	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων						20 000

Ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου

	2005	2006	2007	2008	2009	Σύνολο
Πληρωμές εισφορών κεφαλαίου	537	0	0	0	0	537
Αποθεματικό κεφάλαιο	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων						11 786

3.1.4. ΜΕΤΡΟ 4: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2004

- (45) Με συμφωνία της 5ης Απριλίου 2004, η FFHG και η Fraport παρέτειναν τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 έως το 2014, δεδομένου ότι η παράταση αυτή συνιστούσε προϋπόθεση για την έγκριση της αύξησης κεφαλαίου. Ωστόσο, η νέα συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης τέθηκε σε ισχύ μόνο μετά την έγκριση από τη συνέλευση των μετόχων της Fraport. Βάσει των συμφωνηθέντων με τους μετόχους της FFHG όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου, στη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 προβλεπόταν ότι οποιοδήποτε περαιτέρω συσσωρευμένο χρέος της FFHG έπρεπε να αντισταθμιστεί από τη Fraport και τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης σε ποσοστό αντίστοιχο προς το μετοχικό τους κεφάλαιο.
- (46) Δυνάμει της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004, η Fraport είχε αναλάβει ζημιές ύψους περίπου [...] εκατ. ευρώ έως το 2009. Κατά συνέπεια, δυνάμει των δύο διαδοχικών συμφωνιών μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης, η Fraport ανέλαβε την αντιστάθμιση συνολικών ζημιών ύψους [...] εκατ. ευρώ κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ του 2001 και του 2009. Από το ποσό αυτό, [...] εκατ. ευρώ αφορούσαν την απόσβεση στοιχείων ενεργητικού και [...] εκατ. ευρώ την καταβολή των τόκων δανείων που είχαν συναφθεί για τη χρηματοδότηση των υποδομών.
- (47) Το 2009 η Fraport πώλησε στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ολόκληρο το μερίδιο που κατείχε στην FFHG, καταγγέλλοντας συνεπώς και τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης.

3.1.5. ΜΕΤΡΟ 5: ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- (48) Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εισπράττει φόρο ασφαλείας αερολιμένα από όλους τους επιβάτες που αναχωρούν από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Το ομόσπονδο κράτος δεν διενεργεί το ίδιο τους ελέγχους ασφαλείας, αλλά έχει αναθέσει το καθήκον αυτό με υπεργολαβία στον αερολιμένα, ο οποίος το ανέθεσε με τη σειρά του σε εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας μέσω σύμβασης υπεργολαβίας. Ως αντιπαροχή για τη διενέργεια των ελέγχων ασφαλείας, το ομόσπονδο κράτος μεταβιβάζει στον αερολιμένα όλα τα έσοδα που προκύπτουν από τον φόρο ασφαλείας.

3.1.6. ΜΕΤΡΟ 6: ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ

- (49) Σύμφωνα με τις οικονομικές εκθέσεις για τις εταιρείες συμμετοχών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου ⁽¹⁹⁾, το ομόσπονδο κράτος χορήγησε στην FFHG υπό τη μορφή επιδοτήσεων τα ποσά που παρατίθενται συνοπτικά στον πίνακα 6 κατωτέρω.

⁽¹⁹⁾ Ετήσιες εκθέσεις για τις εταιρείες συμμετοχών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου για τα έτη 1999, 2001, 2003 και 2004.

Πίνακας 6

Άμεσες επιχορηγήσεις από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου

Έτος	Άμεσες επιχορηγήσεις (σε ευρώ)
1997	[...]
1998	[...]
1999	[...]
2000	[...]
Σύνολο 1997-2000	[...]
2001	[...]
2002	[...]
2003	[...]
2004	[...]
Σύνολο 2001-2004	[...]

- (50) Οι άμεσες επιχορηγήσεις από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προς την FFHG πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000 ανέρχονται στο ποσό των [...] εκατ. ευρώ, ενώ οι άμεσες επιχορηγήσεις από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προς την FFHG κατά την περίοδο 2001-2004 ανέρχονται σε [...] εκατ. ευρώ.

3.2. ΠΙΘΑΝΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ FFHG ΥΠΕΡ ΤΗΣ RYANAIR ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

- (51) Το 1999 η FFHG προσέλκυσε τον πρώτο αερομεταφορέα χαμηλού κόστους, τη Ryanair. Η FFHG σύναψε τρεις συμφωνίες με τη Ryanair το 1999, το 2002 και το 2005. Επιπλέον, η FFHG επέβαλε νέα αερολιμενικά τέλη το 2001 και το 2006.

3.2.1. ΜΕΤΡΟ 7: Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 1999 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (52) Η πρώτη συμφωνία με τη Ryanair τέθηκε σε εφαρμογή με αναδρομική ισχύ από την 1η Απριλίου 1999, και ήταν πενταετούς διάρκειας («συμφωνία του 1999 με τη Ryanair»). Η Ryanair ξεκίνησε να εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn προς τον αερολιμένα Stansted του Λονδίνου στις 22 Απριλίου 1999, όταν είχαν πλέον συμφωνηθεί όλοι οι βασικοί όροι των συμφωνιών.
- (53) Κατά τη συνεδρίαση του εποπτικού συμβουλίου της FFHG της 5ης Μαΐου 1999, το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας υπέβαλε «Deckungsbeitragsrechnung» (ανάλυση νεκρού σημείου εκμετάλλευσης) για τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το εποπτικό συμβούλιο της FFHG δεν προέβη σε ψηφοφορία για τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair ούτε για την ανάλυση νεκρού σημείου εκμετάλλευσης, διότι θεωρήθηκε ότι η σύναψη της συμφωνίας ενέπιπτε στις τρέχουσες δραστηριότητες διαχείρισης της εταιρείας και συνεπώς στην αποκλειστική αρμοδιότητα του διοικητικού συμβουλίου της FFHG.
- (54) Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται συνοπτικά τα τέλη που όφειλε να καταβάλλει η Ryanair βάσει του παραρτήματος 1 της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair.

Πίνακας 7

Τέλη που έπρεπε να καταβάλλει η Ryanair βάσει του παραρτήματος 1 της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair

Είδος επιβάρυνσης/τέλους/φόρου	ευρώ
Τέλος χρόνου εξυπηρέτησης (ανά πτήση, συμπεριλαμβανομένων του τέλους προσγείωσης, των υπηρεσιών διαδρόμου και του ελέγχου επιβατών) ⁽¹⁾	[...]
Επιβατικά τέλη (ανά αφικνούμενο επιβάτη)	[...]
Φόρος ασφαλείας των αερομεταφορών (ανά αναχωρούντα επιβάτη)	[...]
Αποπαγωγικά υγρά, συμπεριλαμβανομένου του ζεστού νερού (ανά λίτρο)	[...]

⁽¹⁾ Για το ετήσιο τέλος χρόνου εξυπηρέτησης που όφειλε να καταβάλλει η Ryanair σε περίπτωση εκτέλεσης έως και 6 πτήσεων ημερησίως ορίστηκε ανώτατο όριο της τάξης των [...] ευρώ.

- (55) Βάσει του παραρτήματος 3 της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair, η FFHG εισέπραττε επιπλέον προμήθεια [...] % για κάθε εισιτήριο που πωλείτο (με μετρητά ή με πιστωτική κάρτα) ή που εκδιδόταν από τα εκδοτήρια εισιτηρίων της FFHG, προμήθεια [...] % επί της χρέωσης για υπέρβαρο αποσκευών που εισέπραττε η FFHG, [...] ευρώ για κάθε κράτηση προπληρωμένου εισιτηρίου που διεκπεραίωνε η Ryanair και προμήθεια [...] % για κάθε κράτηση ενοικίασης αυτοκινήτου μέσω της FFHG.
- (56) Η Ryanair δικαιούταν στήριξη εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ), η οποία ανερχόταν ετησίως στο μέγιστο ποσό των [...] ευρώ και έπρεπε να καταβάλλεται από την FFHG σε τριμηνιαίες δόσεις και μόνο για τα τρία πρώτα έτη λειτουργίας. Η στήριξη εμπορικής προώθησης έπρεπε να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη διαφημιστική προβολή δρομολογίων που αναχωρούσαν από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Ryanair όφειλε να προσκομίζει σχετικά τιμολόγια και αναλυτικά αποδεικτικά στοιχεία του τρόπου με τον οποίο δαπανήθηκαν τα χρήματα.

3.2.2. ΜΕΤΡΟ 8: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2001

- (57) Στις 16 Οκτωβρίου 2001 εγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε από το Υπουργείο Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας Παλατινάτου η κλίμακα αερολιμενικών τελών του αερολιμένα Frankfurt-Hahn για το 2001. Τέθηκε σε εφαρμογή με αναδρομική ισχύ από την 1η Οκτωβρίου 2001 ⁽²⁰⁾.
- (58) Δεδομένου ότι η επιχειρηματική στρατηγική του αερολιμένα Frankfurt-Hahn επικεντρωνόταν στους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, οι οποίοι χρησιμοποιούν κατά κανόνα αεροσκάφη τύπου Boeing 737 ή Airbus A 319/320 με μέγιστο βάρος απογείωσης («MTOW») περίπου 50 έως 80 τόνους, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn επέβαλε μηδενικό τέλος προσγείωσης και απογείωσης για αεροσκάφη μέγιστου βάρους απογείωσης μεταξύ 5,7 και 90 τόνων.
- (59) Στον πίνακα 8 παρουσιάζονται συνοπτικά τα τέλη ανά αεροσκάφος για τις κεντρικές υπηρεσίες υποδομής επίγειας εξυπηρέτησης που όφειλαν να καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001.

Πίνακας 8

Τέλη για την παροχή κεντρικών υπηρεσιών υποδομής επίγειας εξυπηρέτησης που έπρεπε να καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001

	Τέλος ανά αεροσκάφος σε ευρώ
MTOW έως 90 τόνων	συμπεριλαμβάνεται στο τέλος απογείωσης και προσγείωσης
MTOW άνω των 90 τόνων	50,00

⁽²⁰⁾ Φάκελος αριθ. V/21-1011/1.

- (60) Τα επιβατικά τέλη είχαν οριστεί στα 4,35 ευρώ ανά αφικνούμενο επιβάτη. Το τέλος ασφαλείας επιβατών βάσει του αριθμού των επιβατών επί του αεροσκάφους κατά την αναχώρηση ανέρχεται στα 4,35 ευρώ ανά επιβάτη, πληρωτέο στο Υπουργείο Αυτοκινητοδρόμων και Μεταφορών — Διεύθυνση Εναέριων Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (61) Για κάθε προσέγγιση αεροσκάφους σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, πρέπει να καταβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα τέλος προσέγγισης για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Το εν λόγω τέλος για τις εμπορικές και μη εμπορικές πτήσεις περιλαμβάνεται στο τέλος προσγείωσης και απογείωσης εάν η πτήση εκτελείται για άλλους σκοπούς πέραν της εκπαίδευσης και κατάρτισης. Κατά συνέπεια, είναι μηδενικό για τα αεροσκάφη για τα οποία ισχύει μηδενικό τέλος προσγείωσης και απογείωσης.

3.2.3. ΜΕΤΡΟ 9: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2002 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (62) Η δεύτερη συμφωνία με τη Ryanair με ημερομηνία 14ης Φεβρουαρίου 2002 («συμφωνία του 2002 με τη Ryanair») υποβλήθηκε στη συνεδρίαση του εποπτικού συμβουλίου της FFHG της 16ης Νοεμβρίου 2001. Στα πρακτικά της συνεδρίασης αυτής αναφέρεται ότι η συμφωνία εγκρίθηκε από την πλειονότητα των μελών του εποπτικού συμβουλίου.
- (63) Το αντίγραφο της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή δεν είναι υπογεγραμμένο. Σύμφωνα με τη Γερμανία, παρά το γεγονός ότι η εν λόγω συμφωνία ουδέποτε υπεγράφη, εφαρμόζονταν από τα συμβαλλόμενα μέρη από τις 14 Φεβρουαρίου 2002.
- (64) Κατά την άποψη της Γερμανίας, η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair αντικατέστησε τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, και συνήφθη για χρονικό διάστημα [...] ετών (έως το [...]). Ωστόσο, τα επιβατικά τέλη παρέμειναν ίδια με αυτά της αρχικής συμφωνίας του 1999. Η Ryanair είχε την επιλογή να παρατείνει τη συμφωνία υπό παρόμοιους όρους και προϋποθέσεις έως [...].
- (65) Η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair βασίζεται στην τυποποιημένη συμφωνία επίγειας εξυπηρέτησης (Standard Ground Handling Agreement) της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών, η οποία προσαρμόστηκε στις ανάγκες των συμβαλλόμενων μερών. Απαρτίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία:
- i) Κύρια συμφωνία
 - ii) Παράρτημα Α — Περιγραφή των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης
 - iii) Παράρτημα Β — 1.0 Τοποθεσία, συμφωνηθείσες υπηρεσίες και τέλη για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn
 - iv) Δεύτερο παράρτημα Β — 1.0 Τοποθεσία, συμφωνηθείσες υπηρεσίες και τέλη για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn
 - v) Παράρτημα 3 και προσαρτήματα 1-3 ⁽²¹⁾ του δεύτερου παραρτήματος Β — 1.0
 - vi) Παράρτημα Γ — Αερολιμενικά τέλη
 - vii) Παράρτημα Δ — Περιγραφή της δέσμης υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης «Hahn-Smart»
 - viii) Τρίτο παράρτημα Β — Τοποθεσία, συμφωνηθείσες υπηρεσίες και τέλη για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn — «Συμφωνία κομβικού αερολιμένα»
 - ix) Παράρτημα Ε — Συμφωνία μάρκετινγκ
- (66) Η κύρια συμφωνία, το παράρτημα Α και το παράρτημα Β — 1.0 συνιστούν απλώς αντίγραφα του τυποποιημένου εντύπου. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν έχουν συμπληρώσει κανένα από τα πεδία, διότι το συγκεκριμένο μέρος του τυποποιημένου εντύπου κρίθηκε μη εφαρμοστέο.
- (67) Το δεύτερο παράρτημα Β — 1.0 συμπληρώθηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη, όσον αφορά τις ονομασίες των συμβαλλόμενων μερών, τους τραπεζικούς λογαριασμούς και την τιμή του αποπαγωγικού υγρού ([...] ευρώ ανά λίτρο) και του ζεστού νερού ([...] ευρώ ανά λίτρο).
- (68) Το παράρτημα 3 και τα προσαρτήματά του 1-3 αφορούν «περαιτέρω στρατηγικές συμφωνίες» μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Συνδέονται με τις τεχνικές ρυθμίσεις για την επίγεια εξυπηρέτηση, την έκδοση εισιτηρίων και τον χώρο προβολής του εμπορικού σήματος στον αερολιμένα.

⁽²¹⁾ Παράρτημα 3: Η FFHG εισέπραττε προμήθεια [...] % για κάθε εισιτήριο που πωλείτο (με μετρητά ή με πιστωτική κάρτα) ή που εκδιδόταν από τα εκδοτήρια εισιτηρίων της FFHG, προμήθεια [...] % επί της χρέωσης για υπέρβαρο αποσκευών που επέβαλλε η FFHG, [...] ευρώ για κάθε κράτηση προπληρωμένου εισιτηρίου που διεκπεραίωνε η Ryanair και προμήθεια [...] % για κάθε κράτηση ενοικίασης αυτοκινήτου μέσω της FFHG.

- (69) Στο παράρτημα Δ ορίζεται ότι για την επίγεια εξυπηρέτηση, ισχύουν τα τέλη που παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 9, υπό τον όρο ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης δεν υπερβαίνει τα 30 λεπτά.

Πίνακας 9

Τέλη επίγειας εξυπηρέτησης εάν ο χρόνος εξυπηρέτησης δεν υπερβαίνει τα 30 λεπτά

Αεροσκάφη με MTOW	Μονάδα	ευρώ
Έως 5,7 τόνους	Επίγεια εξυπηρέτηση	[...]
Έως 14 τόνους	Επίγεια εξυπηρέτηση	[...]
Έως 20 τόνους	Επίγεια εξυπηρέτηση	[...]
Έως 90 τόνους	Επίγεια εξυπηρέτηση	[...]
Άνω των 90 τόνων	Επίγεια εξυπηρέτηση	[...]

- (70) Τα κενά πεδία για τα αεροσκάφη «έως» [...] τόνους και «άνω των» [...] τόνων φαίνεται να υποδεικνύουν ότι για αεροσκάφη μεταξύ [...] και [...] τόνων επιβαλλόταν τέλος [...] ⁽²²⁾.
- (71) Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνεται στο παράρτημα Ε (ήτοι στη συμφωνία Hahn-Smart), το οποίο ορίζει στο σημείο 1 τα εξής:
- «[...]»
- (72) Το επίπεδο των αερολιμενικών τελών παρέμενε αμετάβλητο έως τις 30 Απριλίου 2004 και εν συνεχεία έπρεπε να αναπροσαρμοστεί σύμφωνα με τον γερμανικό δείκτη τιμών καταναλωτή, εάν ο εν λόγω δείκτης αυξανόταν κατά ποσοστό μεγαλύτερο από [...] % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.
- (73) Στο παράρτημα Ε προβλέπεται επίσης η καταβολή της στήριξης εμπορικής προώθησης. Η Ryanair δικαιούται την ακόλουθη στήριξη εμπορικής προώθησης:
- εφάπαξ πληρωμές ύψους [...] ευρώ για κάθε νέο δρομολόγιο με αναχώρηση από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και έναρξη μετά τις 13 Φεβρουαρίου 2002 και
 - εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών σε συνάρτηση με τον αριθμό των αεροσκαφών που είχαν τη βάση τους στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και ανάλογα με τον αριθμό των αφικνούμενων επιβατών, όπως παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 10.

Πίνακας 10

Εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών

Αριθμός αεροσκαφών που είχαν τη βάση τους στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn	Στήριξη εμπορικής προώθησης ανά επιβάτη (σε ευρώ)
Έως 2	[...]
3 έως 4	[...]
5-8	[...] ⁽¹⁾

⁽¹⁾ [...].

⁽²²⁾ Η διαπίστωση αυτή προκύπτει επίσης από το σημείο 68 του ελέγχου του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς που υπέβαλε η PwC εξ ονόματος του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

[illegible]

- (81) Στον πίνακα 13 παρέχεται επισκόπηση του συστήματος εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών που καθιερώθηκε στο πλαίσιο της συμφωνίας του 2005 με τη Ryanair.

Πίνακας 13

Τροποποιημένες εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών που εισήχθησαν με τη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair

Σε ευρώ		Συνολική μέση έκπτωση ανά επιβάτη	Μέσο επιβατικό τέλος
Έκπτωση επί όλων των αφικνούμενων επιβατών	[...]	[...]	[...]
Επιπρόσθετη έκπτωση επί όλων των αναχωρούντων επιβατών άνω των [...] εκατ. και έως [...] εκατ. ετησίως	[...]	[...]	[...]
Επιπρόσθετη έκπτωση επί όλων των αναχωρούντων επιβατών άνω των [...] εκατ. ετησίως	[...]	[...]	[...]

- (82) [...].

3.2.5. ΜΕΤΡΟ 11: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2006

- (83) Η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn εγκρίθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου στις 26 Απριλίου 2006 ⁽²³⁾ και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουνίου 2006. Τηρεί τις ίδιες βασικές αρχές με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 (βλέπε ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 57 και επόμενες).
- (84) Σε σύγκριση με την προηγούμενη κλίμακα, οι αλλαγές αφορούν τα τέλη απογείωσης και προσγείωσης, τα επιβατικά τέλη και τη στήριξη εμπορικής προώθησης. Στην κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 διατηρούνται οι δύο θεμελιώδεις αρχές της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001:
- τα τέλη ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης συμπεριλαμβάνονται στα τέλη απογείωσης και προσγείωσης·
 - τα αεροσκάφη με MTOW άνω των 5,7 τόνων δεν υποχρεούνται να καταβάλλουν τέλος απογείωσης και προσγείωσης (ούτε τέλη ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή τέλη επίγειας εξυπηρέτησης).
- (85) Ωστόσο, η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 εισάγει δύο περιορισμούς στις αρχές αυτές. Καταρχάς, μόνο τα επιβατικά αεροσκάφη μπορούν να διεκδικήσουν τα εν λόγω πλεονεκτήματα. Κατά δεύτερον, τα πλεονεκτήματα αυτά περιορίζονται στα αεροσκάφη με χρόνο εξυπηρέτησης που δεν υπερβαίνει τα 30 λεπτά.
- (86) Επιπλέον, τα επιβατικά τέλη ορίζονται ανά αναχωρούντα επιβάτη, και σε συνάρτηση με τον συνολικό αριθμό των επιβατών που μεταφέρονται από την αεροπορική εταιρεία (αναχωρούντες και αφικνούμενοι επιβάτες) στην οποία ανήκει το αεροσκάφος. Στον πίνακα 14 παρέχεται επισκόπηση των επιβατικών τελών που έπρεπε να καταβάλλονται σύμφωνα με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 ανάλογα με τον συνολικό αριθμό των αναχωρούντων και των αφικνούμενων επιβατών.

Πίνακας 14

Επιβατικά τέλη σύμφωνα με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006

Συνολικός αριθμός αναχωρούντων και αφικνούμενων επιβατών	Επιβατικό τέλος ανά αναχωρούντα επιβάτη σε ευρώ	Ελάχιστο ποσό συνολικών αερολιμενικών τελών που έπρεπε να καταβληθούν σε ευρώ
Κάτω των 100 000	5,35	
100 001 — 250 000	4,40	267 500,00

⁽²³⁾ Φάκελος αριθ. V/20-1011/1.

Συνολικός αριθμός αναχωρούντων και αφικνούμενων επιβατών	Επιβατικό τέλος ανά αναχωρούντα επιβάτη σε ευρώ	Ελάχιστο ποσό συνολικών αερολιμενικών τελών που έπρεπε να καταβληθούν σε ευρώ
250 001 — 500 000	3,85	550 000,00
500 001 — 750 000	3,45	962 500,00
750 001 — 1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001 — 1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001 — 2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001 — 3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001 — 5 400 000	2,48 ανά επιβάτη από 1 έως 3 000 000 2,24 ανά επιβάτη από 3 000 001 έως 5 400 000	Άνευ αντικειμένου.
5 400 001 — 10 000 000	2,48 ανά επιβάτη από 1 έως 3 000 000 2,24 ανά επιβάτη από 3 000 001 έως 5 400 000 2,21 ανά επιβάτη από 5 400 001 έως 10 000 000	Άνευ αντικειμένου.
Άνω των 10 000 000	2,48 ανά επιβάτη από 1 έως 3 000 000 2,24 ανά επιβάτη από 3 000 001 έως 5 400 000 2,21 ανά επιβάτη από 5 400 001 έως 10 000 000 2,19 ανά επιβάτη από	Άνευ αντικειμένου

- (87) Στον πίνακα 15 παρουσιάζεται το ποσό της στήριξης εμπορικής προώθησης που μπορεί να χορηγηθεί στις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα.

Πίνακας 15

Στήριξη εμπορικής προώθησης

Συνολικός αριθμός αναχωρούντων επιβατών	Ελάχιστος αριθμός προορισμών και συχνότητα πτήσεων από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn	Στήριξη εμπορικής προώθησης σε ευρώ
5 000 — 100 000	[...]	[...]
100 001 — 250 000	[...]	[...]
250 001 — 500 000	[...]	[...]
500 001 — 750 000	[...]	[...]
750 001 — 1 000 000	[...]	[...]

- (88) Επιπλέον, η στήριξη εμπορικής προώθησης ρυθμίζεται σε χωριστό έγγραφο, το οποίο είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Εφάπαξ στήριξη εμπορικής προώθησης χορηγείται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) επιλέξιμες είναι οι πτήσεις προς προορισμούς που δεν εξυπηρετούνταν από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn κατά τους τελευταίους 24 μήνες·
 - ii) το μέγιστο ύψος της στήριξης ανέρχεται στο 33,3 % του αποδεδειγμένου κόστους εμπορικής προώθησης για νέο προορισμό·
 - iii) η αεροπορική εταιρεία πρέπει να καταδειξει τη μεσοπρόθεσμη αποδοτικότητα του νέου προορισμού μέσω κατάλληλων δικαιολογητικών εγγράφων·
 - iv) η FFHG δύναται να ζητήσει την επιστροφή της στήριξης εμπορικής προώθησης σε περίπτωση που η αεροπορική εταιρεία δεν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της σχετικά με τον νέο προορισμό.

3.3. ΜΕΤΡΑ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΟΥ 2008 (ΜΕΤΡΟ 12)

- (89) Η Γερμανία δεσμεύτηκε να πραγματοποιήσει εισφορά κεφαλαίου ύψους [...] εκατ. ευρώ στο μετοχικό κεφάλαιο της FFHG για την αναχρηματοδότηση των δανείων της FFHG.
- (90) Με τα εν λόγω κεφάλαια εξασφαλίζεται η αναχρηματοδότηση των μέτρων υποδομής που είχαν αποφασιστεί αμετακλήτως από τις δημόσιες αρχές πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2012, αλλά δεν καλύφθηκαν από τις συμφωνίες μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης, τις αυξήσεις κεφαλαίου ή άλλες επιχορηγήσεις.

4. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

4.1. ΠΙΘΑΝΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG

4.1.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2001

- (91) Σχετικά με τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 ότι η Fraport, μια εταιρεία που ανήκει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό στο Δημόσιο, ανέλαβε την κάλυψη των ετήσιων ζημιών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι έπρεπε να διερευνηθεί αν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η Γερμανία συμμετείχε στη σύναψη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001.
- (92) Στην υπόθεση Stardust Marine ⁽²⁴⁾, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι πόροι επιχείρησης συσταθείσας βάσει του ιδιωτικού δικαίου, στην οποία την πλειονότητα των μετοχών κατέχει το Δημόσιο, αποτελούν κρατικούς πόρους. Η Επιτροπή έκρινε ότι η σύναψη της συμφωνίας έπρεπε επίσης να θεωρηθεί καταλογιστέα στο κράτος, διότι θα ήταν αδύνατον να συναφθεί χωρίς να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις των δημόσιων αρχών.
- (93) Επιπλέον, σε αντίθεση με τα επιχειρήματα που προέβαλε η Γερμανία, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τον ισχυρισμό ότι ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε συνάψει την εν λόγω συμφωνία, δεδομένου ότι η συμφωνία συνιστούσε προδήλως πλεονέκτημα υπέρ της FFHG, καθώς την απήλλαξε από οικονομική επιβάρυνση που θα έπρεπε να επωμιστεί σε αντίθετη περίπτωση.
- (94) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι το μέτρο ήταν επιλεκτικό, διότι καλύπτονταν μόνο οι ζημιές της FFHG, και ότι το εν λόγω μέτρο νόθευε ή απειλούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην αγορά των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένα και επηρέαζε τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (95) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή ενίσχυσης λειτουργίας.
- (96) Δεδομένου ότι η Γερμανία δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία ούτε ισχυρίστηκε ότι η εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τον χαρακτηρισμό της ενίσχυσης ως συμβιβάσιμης.

⁽²⁴⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 51 και επόμενες.

4.1.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2001

- (97) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχαν αυξήσει το κεφάλαιο της FFHG κατά 27 εκατ. ευρώ, συνεισφέροντας αντιστοίχως τα ποσά των 19,7 εκατ. ευρώ και των 7,3 εκατ. ευρώ. Όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης, η Επιτροπή επισήμανε ότι τόσο οι πόροι της Fraport όσο και οι πόροι του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνιστούν κρατικούς πόρους, σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στην υπόθεση Stardust Marine ⁽²⁵⁾. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι αποφάσεις της Fraport μπορούν επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.
- (98) Επιπλέον, η Επιτροπή σημείωσε ότι δεν ήταν πεπεισμένη ότι πληρούνται το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΙΕΟΑ) για την αύξηση κεφαλαίου. Η Επιτροπή έκανε καταρχήν δεκτό τον ισχυρισμό ότι η εκτίμηση που διενεργείται από ένα ή περισσότερα ανεξάρτητα ελεγκτικά γραφεία μπορεί να χρησιμεύσει ως αποδεικτικό στοιχείο της πραγματοποίησης μιας συναλλαγής στην αγοραία αξία ⁽²⁶⁾. Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η έκθεση που διαβίβασε η PwC για λογαριασμό της Fraport επαρκούσε για να αποκλειστεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος.
- (99) Οι αμφιβολίες αυτές οφείλονταν στο περιεχόμενο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διεξήγαγε η PwC, καθώς ήταν αμιγώς ποιοτικού χαρακτήρα και δεν περιελάμβανε εκτίμηση του κόστους απεμπλοκής της Fraport. Η έκθεση δεν περιελάμβανε ούτε ποσοτικό προσδιορισμό ούτε λεπτομερείς επεξηγήσεις των «υψηλών κινδύνων» που εντόπισαν η BCG και το SD της Fraport, και εν γένει περιόριζε την εκτίμηση στη Fraport, χωρίς να εξετάζει αν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο η αύξηση κεφαλαίου να παρείχε πλεονέκτημα στη FFHG.
- (100) Η Επιτροπή αποφάνθηκε επίσης ότι το μέτρο ήταν επιλεκτικό, διότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 αφορούσε μόνο την FFHG, και ότι νόθευε ή απειλούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην αγορά των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένα και επηρέαζε τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (101) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή επενδυτικής ενίσχυσης και εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το συμβιβασμό του μέτρου με την εσωτερική αγορά, ιδίως κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης και των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

4.1.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2004

- (102) Όσον αφορά τη δεύτερη αύξηση κεφαλαίου, η Επιτροπή επισήμανε ότι, το 2004, οι υφιστάμενοι μέτοχοι της FFHG προέβησαν σε αύξηση του εγκεκριμένου κεφαλαίου της κατά 10,75 εκατ. ευρώ, με συνεισφορά 10,21 εκατ. ευρώ από τη Fraport και 0,54 εκατ. ευρώ από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Επιπλέον, το ομόσπονδο κράτος της Έσης προσχώρησε ως νέος μέτοχος συνεισφέροντας άλλα 8,75 εκατ. ευρώ. Ακόμη, και τα δύο ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης δεσμεύτηκαν να συνεισφέρουν έκαστο 11,25 εκατ. ευρώ υπό τη μορφή αποθεματικού κεφαλαίου.
- (103) Για τη συγκεκριμένη αύξηση κεφαλαίου, η Επιτροπή υιοθέτησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που ακολούθησε και για την αύξηση κεφαλαίου του 2001 (βλέπε ενότητα 4.1.2) όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης και εξέφρασε τις ίδιες αμφιβολίες ως προς το συμβιβασμό της με την εσωτερική αγορά.

4.1.4. ΜΕΤΡΟ 4: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2004

- (104) Σύμφωνα με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Fraport ανέλαβε, στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004, ζημίες ύψους τουλάχιστον [...] εκατ. ευρώ που είχε υποστεί η FFHG. Η Επιτροπή ακολούθησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που ανέπτυξε και στην περίπτωση της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 91 και επόμενες). Όσον αφορά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που υπέβαλε η PwC, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες ως προς την αξιοπιστία του, διότι η εν λόγω εκτίμηση ήταν κυρίως ποιοτικού χαρακτήρα. Επομένως, η Επιτροπή έκρινε ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 συνιστά ενίσχυση λειτουργίας και εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβασμό της με την εσωτερική αγορά, ιδίως με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽²⁵⁾ Απόφαση στην υπόθεση Stardust Marine, σκέψη 51 και επόμενες.

⁽²⁶⁾ Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γηπέδων-οικοπέδων και κτιρίων από τις δημόσιες αρχές, σημείο II.2.

4.1.5. ΜΕΤΡΟ 5: ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- (105) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι υπηρεσίες ασφαλείας αερολιμένα δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ⁽²⁷⁾.
- (106) Η Επιτροπή παρατήρησε στη συνέχεια ότι από την οικονομική ανάλυση της PwC προέκυπτε ότι η FFHG έλαβε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υπεραντιστάθμιση για τη διεξαγωγή των ελέγχων ασφαλείας. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισήμανε ότι το πλεονέκτημα αυτό είχε χρηματοδοτηθεί από κρατικούς πόρους και μπορούσε δυνητικά να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι η υπεραντιστάθμιση συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (107) Όσον αφορά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας, η Επιτροπή ακολούθησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που είχε αναπτύξει και στην περίπτωση της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 95 και επόμενες). Μια άλλη πιθανή νομική βάση που εξετάστηκε για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου με την εσωτερική αγορά ήταν το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης. Ωστόσο, η Γερμανία δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να υποδεικνύει την επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην FFHG. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υπήρχε νομική βάση για τον χαρακτηρισμό της υπεραντιστάθμισης που προέκυπτε από την επιβάρυνση ασφαλείας ως συμβιβάσιμης με την εσωτερική αγορά.

4.1.6. ΜΕΤΡΟ 6: ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ

- (108) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις που παρασέθηκαν κατά τα έτη 2001 έως 2004 φαίνεται να χορηγήθηκαν χωρίς αντιπαροχή, από κρατικούς πόρους (ήτοι από τον γενικό προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου) και κατά τρόπο επιλεκτικό (μόνο στην FFHG). Η Επιτροπή θεώρησε ότι οι εν λόγω επιχορηγήσεις μπορούσαν δυνητικά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, υπό τη μορφή επενδυτικής ενίσχυσης.
- (109) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, ιδίως βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης και των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

4.2. ΠΙΘΑΝΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ FFHG ΥΠΕΡ ΤΗΣ RYANAIR ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

4.2.1. ΜΕΤΡΟ 7: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 1999 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (110) Όσον αφορά τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, η Επιτροπή επισήμανε εν γένει στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 ότι τυχόν μείωση ή εφαρμογή συστήματος μειώσεων που χορηγούν καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης σε συγκεκριμένη επιχείρηση είναι πιθανό να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 της Συνθήκης.
- (111) Η Επιτροπή έκρινε ότι, λόγω του ότι η FFHG είναι επιχείρηση που ανήκει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό στο Δημόσιο, οι πόροι της αποτελούν κρατικούς πόρους. Σχετικά με τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, η Επιτροπή τόνισε ότι, παρά το γεγονός ότι το εποπτικό συμβούλιο δεν διεξήγαγε ψηφοφορία για την εν λόγω συμφωνία, δεν εξέδωσε απόφαση ούτε προέβη σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που να υποδεικνύει ότι ήταν αντίθετο προς τη σύναψή της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν είχε στη διάθεσή της ενδείξεις που να της επιτρέπουν να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair δεν είναι καταλογιστέα στο κράτος.
- (112) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε συνάψει τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair. Η Επιτροπή επισήμανε εν προκειμένω ότι τα τέλη που επέβαλλε η FFHG στη Ryanair δεν κάλυπταν πλήρως τις δαπάνες της FFHG και, κατά συνέπεια, η FFHG παρείχε πλεονέκτημα στη Ryanair.

⁽²⁷⁾ Σημείο 33 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (113) Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι κατά τον έλεγχο του κριτηρίου ΙΟΕΑ που υπέβαλε η Γερμανία δεν είχε ληφθεί υπόψη το κόστος του νέου τερματικού σταθμού ύψους περίπου [...] εκατ. ευρώ. Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό της Γερμανίας ότι το 1999 ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn (HHN) χρειαζόταν σε κάθε περίπτωση νέο τερματικό σταθμό επιβατών, και ότι η χωρητικότητα των 1,25 εκατ. επιβατών ετησίως υπερέβαινε μακράν την αναμενόμενη επιβατική κίνηση που επρόκειτο να εξασφαλίσει η Ryanair, δεδομένου ότι η Ryanair αποτελούσε το 1999 τον μοναδικό μεγάλο αερομεταφορέα επιβατών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΟΕΑ που υπέβαλε η Γερμανία.
- (114) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair είναι επιλεκτικού χαρακτήρα και αποτελεί ειδικό μέτρο, διότι μόνο στη Ryanair εκχωρήθηκαν οι εν λόγω όροι κατά τις διαπραγματεύσεις με την FFHG, και ότι το επίμαχο μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά αεροπορικών εταιρειών και επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (115) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι, εφόσον δεν φαίνεται να πληροί το κριτήριο του ΙΟΕΑ και μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υπήρχε νομική βάση για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας μόνιμου χαρακτήρα υπέρ μιας αεροπορικής εταιρείας ως συμβιβάσιμης με την εσωτερική αγορά.

4.2.2. ΜΕΤΡΟ 8: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2001

- (116) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Επιτροπή εξέτασε επίσης αναλυτικά αν η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 συνιστούσε ενδεχομένως κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair. Θεώρησε, εν προκειμένω, ότι οι πόροι της FFHG και της Fraport αποτελούν κρατικούς πόρους, καθώς πρόκειται για επιχειρήσεις στις οποίες οι δημόσιες αρχές κατέχουν πλειοψηφικό μερίδιο, και ότι η συμπεριφορά τους μπορεί επίσης να καταλογιστεί στο κράτος.
- (117) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η διάρθρωση των τελών της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001 είχε καθοριστεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε ο αερολιμένας να είναι σε θέση να λειτουργεί αποδοτικά, δεδομένου ότι η Γερμανία δεν είχε υποβάλει έλεγχο του κριτηρίου του ΙΟΕΑ για τη συγκεκριμένη κλίμακα τελών. Καθώς η Ryanair φαίνεται ότι αποτελούσε τον μοναδικό αερομεταφορέα επιβατών που χρησιμοποιούσε τον αερολιμένα κατά την περίοδο μεταξύ του 2001 και του 2003, και κατείχε ποσοστό άνω του 95 % της επιβατικής κίνησης έως το 2006, τα αποτελέσματα του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΟΕΑ για τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, η οποία είχε βασιστεί στην κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 και προέβλεπε την παροχή συμπληρωματικής στήριξης εμπορικής προώθησης, χρησίμευσαν ως τιμές αναφοράς. Βάσει των στοιχείων που της διαβιβάστηκαν, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την εκπλήρωση του κριτηρίου του ΙΟΕΑ για την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001.
- (118) Η Επιτροπή θεώρησε ότι το μέτρο ήταν επιλεκτικού χαρακτήρα, διότι μόνον οι αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn επωφελούνταν από την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 και ότι το μέτρο αυτό νόθευε ή απειλούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (119) Όσον αφορά, συνεπώς, την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υφίσταται νομική βάση για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας μόνιμου χαρακτήρα υπέρ μιας αεροπορικής εταιρείας ως συμβιβάσιμης με την εσωτερική αγορά.

4.2.3. ΜΕΤΡΟ 9: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2002 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (120) Σχετικά με το ζήτημα των κρατικών πόρων, η Επιτροπή υιοθέτησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που ακολούθησε και στην περίπτωση της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair, το οποίο εξετάζεται στην ενότητα 4.2.1 (αιτιολογική σκέψη 110 και επόμενες). Όσον αφορά τον καταλογισμό του μέτρου, η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair εγκρίθηκε επιπλέον από το εποπτικό συμβούλιο της FFHG, στο οποίο η πλειονότητα των μελών ορίζεται από τις δημόσιες αρχές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair μπορούσε να καταλογιστεί στη Γερμανία.
- (121) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε συνάψει τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair. Ειδικότερα, η Επιτροπή αμφισβήτησε τον υπολογισμό που παρουσίασε η Γερμανία. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τον υπολογισμό του κόστους, διότι οι δαπάνες για τις γενικές αερολιμενικές υποδομές και τη γενική διαχείριση του αερολιμένα που διαβίβασε η Γερμανία βασίστηκαν στο οριακό κόστος και όχι στο μέσο κόστος. Επίσης, το επίπεδο των αερολιμενικών τελών παρέμενε αμετάβλητο έως τις 30 Απριλίου 2004, και στη συνέχεια έπρεπε να αναπροσαρμοστεί σύμφωνα με τον γερμανικό δείκτη τιμών καταναλωτή, μόνον εφόσον ο συγκεκριμένος δείκτης αυξανόταν κατά ποσοστό μεγαλύτερο από [...] % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

- (122) Όσον αφορά την επιλεκτικότητα, τη νόθευση του ανταγωνισμού και την επίδραση στις συναλλαγές, η Επιτροπή υιοθέτησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που ακολούθησε και στην περίπτωση της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair (βλέπε ενότητα 4.2.1, αιτιολογική σκέψη 110 και επόμενες).
- (123) Η Επιτροπή κατέληξε, συνεπώς, στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υπήρχε νομική βάση για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας μόνιμου χαρακτήρα υπέρ μιας αεροπορικής εταιρείας ως συμβιβάσιμης με την εσωτερική αγορά.

4.2.4. ΜΕΤΡΟ 10: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2005 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (124) Σχετικά με το ζήτημα των κρατικών πόρων, η Επιτροπή υιοθέτησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που ακολούθησε και στην περίπτωση της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair, το οποίο εξετάζεται στην ενότητα 4.2.1 (αιτιολογική σκέψη 110 και επόμενες). Όσον αφορά το ζήτημα της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που υπέβαλε η Γερμανία, δεδομένου ότι τα στοιχεία δεν ήταν επαρκή για την επαλήθευση των υπολογισμών και επειδή οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν λόγω του αυξανόμενου αριθμού των επιβατών δεν ελήφθησαν καθόλου υπόψη ούτε αποδόθηκαν στη Ryanair.
- (125) Η Επιτροπή επισήμανε περαιτέρω ότι, μολονότι η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair διέφερε από τις αντίστοιχες συμφωνίες του 1999 και του 2002, λόγω της καθιέρωσης ενός είδους συστήματος συμβατικών κυρώσεων σε περίπτωση που η Ryanair δεν εξασφάλιζε τη συμβατικά καθοριζόμενη επιβατική κίνηση, διατηρούσε επιφυλάξεις ως προς την αποτελεσματικότητα των εν λόγω κυρώσεων.
- (126) Όσον αφορά την επιλεκτικότητα, τη νόθευση του ανταγωνισμού και την επίδραση στις συναλλαγές, η Επιτροπή υιοθέτησε, τηρουμένων των αναλογιών, το ίδιο σκεπτικό που ακολούθησε και στην περίπτωση της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair (βλέπε ενότητα 4.2.1, αιτιολογική σκέψη 110 και επόμενες).
- (127) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair ενδέχεται επίσης να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υφίσταται νομική βάση για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας μόνιμου χαρακτήρα υπέρ μιας αεροπορικής εταιρείας ως συμβιβάσιμης με την εσωτερική αγορά.

4.2.5. ΜΕΤΡΟ 11: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2006

- (128) Όσον αφορά την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006, η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή εν μέρει μόνο οικονομική αιτιολόγηση, υπό τη μορφή ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 η Επιτροπή επισήμανε ότι, λόγω ελλειπών στοιχείων, δεν ήταν σε θέση να επαληθεύσει αν η διαφοροποίηση των επιβατικών τελών μπορούσε να δικαιολογηθεί από οικονομίες κλίμακας, όπως ισχυρίστηκε η Γερμανία. Επιπροσθέτως, οι οικονομικοί λόγοι που παρασχέθηκαν για την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 άφηναν αναπάντητα διάφορα ερωτήματα, όπως ποιες δαπάνες συμπεριλαμβάνονταν στην κάλυψη του κόστους και γιατί η στήριξη εμπορικής προώθησης δεν συμπεριλήφθηκε στην οικονομική αιτιολόγηση της κλίμακας των τελών.
- (129) Η Επιτροπή θεώρησε ότι το μέτρο ήταν επιλεκτικού χαρακτήρα, διότι μόνον οι αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn επωφελούνταν από την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 και ότι το μέτρο αυτό νόθευε ή απειλούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρέαζε τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (130) Όσον αφορά, συνεπώς, την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υπήρχε νομική βάση για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω ενίσχυσης λειτουργίας μόνιμου χαρακτήρα υπέρ μιας αεροπορικής εταιρείας ως συμβιβάσιμης με την εσωτερική αγορά.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

- (131) Κατά τη διάρκεια της παρούσας διαδικασίας, η Γερμανία υπέβαλε εκτενείς παρατηρήσεις και σχετική οικονομική ανάλυση.

5.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (132) Στις παρατηρήσεις της η Γερμανία παρείχε καταρχάς ορισμένες γενικές εκτιμήσεις σχετικά με τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Γερμανία επέμεινε ότι το έργο του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αποσκοπούσε στη διασφάλιση της λειτουργίας του αερολιμένα ως επικερδούς ιδιωτικής επιχείρησης από τη χρονική στιγμή της μετατροπής του. Επομένως, η

συμμετοχή της Fraport ήταν στρατηγικής σημασίας για τη μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα του αερολιμένα. Χάρη στο επιχειρηματικό μοντέλο που υιοθέτησε, το οποίο βασιζόταν στους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, στην απλουστευμένη σε σημαντικό βαθμό υποδομή του και στις χαμηλές κεφαλαιουχικές του δαπάνες, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτέλεσε, κατά την άποψη της Γερμανίας, πρωτοπόρο στην Ευρώπη. Ωστόσο, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το απαιτούμενο χρονοδιάγραμμα για την επίτευξη θετικών λειτουργικών αποτελεσμάτων στο πλαίσιο του συγκεκριμένου είδους έργου υποδομών είναι περίπου 20 έτη. Η Γερμανία επισήμανε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn παρουσίασε για πρώτη φορά θετικό αποτέλεσμα στα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) το 2006, δηλαδή μόλις 8 έτη μετά την είσοδό του στην αγορά, στοιχείο που αποδεικνύει την οικονομική του βιωσιμότητα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ήταν ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος αερολιμένας στη Γερμανία.

- (133) Επιπλέον, η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι τα μέτρα σχετικά με τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είχαν ληφθεί αποκλειστικά με βάση την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Κατά την άποψη της Γερμανίας, εάν μια επιχείρηση του ίδιου μεγέθους και σε παρόμοια κατάσταση αναλάμβανε τη δέσμευση να προβεί στην ίδια χρηματοδότηση βάσει εμπορικής λογικής, αυτό θα απέκλειε την ύπαρξη πλεονεκτήματος. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή έπρεπε να διερευνήσει μόνον αν το αντίστοιχο μέτρο μπορούσε να αιτιολογηθεί από εμπορική άποψη και όχι αν θα είχε επιτυχή έκβαση πέραν πάσης αμφιβολίας. Επίσης, η Γερμανία επικαλέστηκε την αρχή της ισότητας μεταξύ των δημόσιων και των ιδιωτικών επιχειρήσεων βάσει της οποίας τα κεφάλαια που προσφέρει το κράτος σε μια επιχείρηση υπό όρους της αγοράς δεν θεωρούνται κρατική ενίσχυση. Εν γένει, σύμφωνα με τη Γερμανία, όλα τα μέτρα υπέρ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn τέθηκαν σε εφαρμογή υπό όρους της αγοράς· αυτό αποδεικνύεται και από τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που υπέβαλε η Γερμανία. Η Γερμανία ανέπτυξε στη συνέχεια εις βάθος αυτές τις γενικές παρατηρήσεις σχετικά με τα αντίστοιχα μέτρα που εξετάστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008.

5.2. ΕΙΚΑΖΟΜΕΝΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG

5.2.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2001

- (134) Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις δεν εφαρμόζονται στη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, διότι η συμφωνία αυτή συνήφθη τον Αύγουστο του 1999, ήτοι πριν από την έκδοση της απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾ στις 24 Οκτωβρίου 2002. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η πρωτόδικη απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου κατέστη οριστική μόνο μετά την έκδοση της απόφασης του Δικαστηρίου και εφόσον αποσαφηνίστηκε ότι οι αερολιμένες θεωρούνται επιχειρήσεις και, ως εκ τούτου, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Το σκεπτικό αυτό επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση *Leipzig-Halle* ⁽²⁹⁾.
- (135) Η Γερμανία επισήμανε περαιτέρω ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν κρατικοί πόροι. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία διευκρίνισε ότι οι ζημίες που ανέλαβε η Fraport δεν επιβάρυναν τον προϋπολογισμό του κράτους. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι αποφάσεις που έλαβε η Fraport δεν μπορούσαν να καταλογιστούν στο γερμανικό κράτος, διότι οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα δεν ήταν σε θέση να ασκήσουν καθοριστική επιρροή. Εν προκειμένω, η Γερμανία υπογράμμισε το γεγονός ότι θα έπρεπε να επαληθευτεί σε κάθε μεμονωμένη υπόθεση κατά πόσον οι πόροι μιας εταιρείας υπάγονται πράγματι στον έλεγχο του κράτους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το γεγονός ότι η πλειονότητα των μετόχων ήταν του δημόσιου τομέα δεν επαρκεί για να συναχθεί εκ προοιμίου το συμπέρασμα ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 εμπεριέχει κρατικούς πόρους.
- (136) Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι μέτοχοι δεν μπορούν να καθορίσουν τη συμπεριφορά του διοικητικού συμβουλίου στην περίπτωση μιας γερμανικής εταιρείας κατά μετοχές (*Aktiengesellschaft*), όπως είναι η Fraport. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η Fraport είναι μια ανεξάρτητη ανώνυμη εταιρεία, εισηγμένη στο χρηματιστήριο, και οι δημόσιοι περιφερειακοί φορείς δεν ασκούν συνεχή έλεγχο στα κεφάλαιά της. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 76 του *Aktiengesetz* (του γερμανικού νόμου περί ανωνύμων εταιρειών, «AktG»), το διοικητικό συμβούλιο διαδίδει ευρείες αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων, ανεξάρτητα από τους μετόχους. Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι στις υποθέσεις *Stadtwerke Brixen AG* ⁽³⁰⁾ και *Carbotermo* ⁽³¹⁾, το Δικαστήριο αναγνώρισε τον χαρακτήρα της γερμανικής εισηγμένης στο χρηματιστήριο εταιρείας και τον σημαντικό βαθμό ανεξαρτησίας που διαθέτει το διοικητικό συμβούλιο έναντι των μετόχων της. Από την άποψη αυτή, οι δημόσιες αρχές δεν μπορούσαν να ελέγχουν τις τρέχουσες δραστηριότητες διαχείρισης της Fraport.
- (137) Εν προκειμένω, η Γερμανία διευκρίνισε ότι η Fraport δεν ήταν σε καμία περίπτωση ενσωματωμένη στις δομές της δημόσιας διοίκησης, ότι η Fraport δεν λογοδοτούσε στο γερμανικό κράτος για τις πράξεις της και ότι δεν υπαγόταν σε

⁽²⁸⁾ Υπόθεση T-128/98, *Aéroports de Paris* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, της οποίας η απόφαση επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-82/01P, *Aéroports de Paris* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297.

⁽²⁹⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG* και *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* κατά Επιτροπής (εφεξής: «απόφαση *Leipzig/Halle*»), Συλλογή 2011, σ. II-1311, ιδίως σκέψεις 93-94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen* και *Flughafen Leipzig-Halle* κατά Επιτροπής, [2012], δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί.

⁽³⁰⁾ Υπόθεση C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG*, Συλλογή 2005, σ. I-08585, σκέψη 67.

⁽³¹⁾ Υπόθεση C-340/04, *Carbotermo*, Συλλογή 2006, σ. I-04137, σκέψη 36 και επόμενες.

καμία περίπτωση στη δημόσια διοίκηση. Μολονότι η Γερμανία αναγνώρισε το γεγονός ότι οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα συμμετείχαν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της γενικής συνέλευσης των μετόχων κατά την οποία αποφασίστηκε η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, ισχυρίστηκε ότι αυτό δεν σημαίνει ότι οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα προέβησαν σε άλλες ενέργειες πέραν της άσκησης των έννομων δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους ως μετόχων.

- (138) Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 δεν χορηγούσε κανένα πλεονέκτημα στην FFHG. Επικαλέστηκε δε τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενήργησε εν προκειμένω η PwC και σύμφωνα με τον οποίο οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε ομοίως συνάψει τη συγκεκριμένη συμφωνία. Επιπροσθέτως, η Γερμανία δήλωσε ότι οι κίνδυνοι και τα οφέλη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 είχαν κατανεμηθεί ισομερώς και ότι η ενέργεια αυτή ήταν επίσης εύλογη από φορολογικής πλευράς. Συνολικά, η Γερμανία παρουσίασε τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 ως απολύτως σύνηθες μέτρο στο πλαίσιο ενός εταιρικού ομίλου για την εφαρμογή γενικής ή τομεακής διαρθρωτικής πολιτικής.

5.2.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2001

- (139) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 ήταν απαραίτητη, διότι η εξωτερική χρηματοδότηση των επενδύσεων στις υποδομές θα ασκούσε υπερβολικά μεγάλες πιέσεις στα ετήσια αποτελέσματα της FFHG σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.
- (140) Η Γερμανία δήλωσε ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 είχε αποφασιστεί από το εποπτικό συμβούλιο της FFHG στις 14 Δεκεμβρίου 2001 και είχε ως συνέπεια την τροποποίηση του καταστατικού της FFHG στις 9 Ιανουαρίου 2002. Επομένως, η Γερμανία αμφισβήτησε την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στο συγκεκριμένο μέτρο και παρέπεμψε επίσης για το συγκεκριμένο ζήτημα στο σκεπτικό της σχετικά με τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 134).
- (141) Η Γερμανία προέβαλε περαιτέρω το επιχείρημα ότι τα κεφάλαια που επένδυσε η Fraport (19,7 εκατ. ευρώ από το συνολικό ποσό των 27 εκατ. ευρώ) δεν συνιστούσαν κρατικούς πόρους, διότι το κράτος δεν ασκούσε κανέναν έλεγχο επί της Fraport. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία παρέπεμψε στην επιχειρηματολογία της για τους κρατικούς πόρους όσον αφορά τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 136). Επιπροσθέτως, η Γερμανία ανέφερε ότι ούτε η αύξηση κεφαλαίου μπορούσε να καταλογιστεί στο γερμανικό κράτος και παρέπεμψε στις επεξηγήσεις που παρείχε για τη δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 134). Η Γερμανία πρόσθεσε ότι η έγκριση της αύξησης κεφαλαίου του 2001 από τους μετόχους της FFHG δεν μπορούσε να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για τον καταλογισμό της στο κράτος. Κατά την άποψη της Γερμανίας, καταλογιστέες πρέπει να θεωρούνται οι ενέργειες της επιχείρησης που χορηγεί την πιθανή ενίσχυση, και όχι οι ενέργειες της επιχείρησης που είναι αποδέκτης της ενίσχυσης. Δεδομένου ότι η FFHG ήταν η επιχείρηση που έλαβε την ενίσχυση, η έγκριση της αύξησης κεφαλαίου εκ μέρους της δεν μπορεί να καταστήσει τη χορήγηση της ενίσχυσης καταλογιστέα στο γερμανικό κράτος. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ούτε η έγκριση από το εποπτικό συμβούλιο της Fraport μπορούσε να εκληφθεί ως ένδειξη καταλογισμού, δεδομένου ότι, εκείνη την περίοδο, στη σύνθεση του εποπτικού συμβουλίου συμμετείχαν ήδη, επί ίσους όρους, εκπρόσωποι των εργαζομένων και των μετόχων με δικαίωμα συναπόφασης, δηλαδή συμμετείχαν 10 εκπρόσωποι των εργαζομένων και 10 εκπρόσωποι των μετόχων.
- (142) Η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι δεν χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα στην FFHG στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου του 2001. Τόσο η Fraport όσο και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχαν ενεργήσει όπως θα ενεργούσε οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς στην περίπτωση αυτή.
- (143) Η Γερμανία διαφώνησε με τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή ως προς τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για την απόφαση της Fraport σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου του 2001. Η Γερμανία διαβίβασε στην Επιτροπή όλα τα συμπληρωματικά εσωτερικά έγγραφα που της ζητήθηκαν. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απόφαση για την αύξηση κεφαλαίου που έλαβε η Fraport το 2001 βασίστηκε επιπλέον σε εκτίμηση του μέτρου την οποία διενήργησε η BCG, καθώς και σε δύο γενικές μελέτες που είχε αναθέσει η Fraport σχετικά με την εξέλιξη της εναέριας κυκλοφορίας. Η Γερμανία υπογράμμισε το γεγονός ότι η Fraport προέβη σε αύξηση του κεφαλαίου, καθώς η BCG στην εκτίμησή της είχε επισημάνει ότι η επίτευξη κερδοφορίας δεν θα ήταν δυνατή στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn χωρίς τη λήψη περαιτέρω κατασκευαστικών μέτρων και μέτρων υποδομής. Σε όλα αυτά τα έγγραφα είχε ληφθεί υπόψη το κριτήριο του ΙΕΟΑ.
- (144) Σε συνέχεια των αμφιβολιών που διατύπωσε η Επιτροπή σχετικά με τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενήργησε η PwC, η Γερμανία υπέβαλε δεύτερη, συμπληρωματική εκτίμηση από την PwC, με στόχο τη συμπλήρωση και τη βελτίωση του πρώτου ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Η εν λόγω βελτιωμένη εκτίμηση καταλήγει στο ίδιο συμπέρασμα με την πρώτη, δηλαδή ότι πληρούνται το κριτήριο του ΙΕΟΑ. Η Γερμανία αντέκρουσε τις αμφιβολίες της Επιτροπής ότι η PwC δεν έλαβε υπόψη στην εκτίμησή της την απεμπλοκή της Fraport και ότι ως εκ τούτου, μη γνωρίζοντας το κόστος της εν λόγω απεμπλοκής, ήταν αδύνατον να διαπιστωθεί αν η Fraport είχε ενεργήσει ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι το κόστος της απεμπλοκής δεν έχει

καμία επίδραση στην εκτίμηση. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η Fraport είχε λάβει υπόψη το ενδεχόμενο απειμπολκής της, αλλά ότι αυτό ήταν αδύνατον να συμβεί κατά τη διάρκεια των επόμενων 5 ετών λόγω της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001. Περαιτέρω, η εκτίμηση της PwC κατέδειξε ότι η επένδυση θα απέφερε θετικά αποτελέσματα για τη Fraport σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

- (145) Μετά την έκδοση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Γερμανία υπέβαλε έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ και σχετικά με τη συμπεριφορά του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και την απόφασή του να συμμετάσχει στην αύξηση κεφαλαίου της FFHG με το ποσό των 7,3 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με την εκτίμηση, η οποία διενεργήθηκε επίσης από την PwC, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε ενεργήσει ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, διότι τα επενδυτικά μέτρα που αποφασίστηκαν το 2001 ήταν απαραίτητα και, ως εκ τούτου, η αύξηση κεφαλαίου ήταν εμπορικά δικαιολογημένη.

5.2.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2004

- (146) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, ακόμη και μετά την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις δεν είναι εφαρμόσιμοι στην αύξηση κεφαλαίου του 2004. Σύμφωνα με τη Γερμανία, εκείνη την περίοδο ίσχυαν οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές, βάσει των οποίων τα μέτρα υποδομής στους αερολιμένες δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (147) Η Γερμανία υποστήριξε ότι, σε αντίθεση με την περιγραφή της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η αύξηση κεφαλαίου του 2004 αποφασίστηκε στις 30 Μαρτίου 2005 και καταχωρίστηκε στο εμπορικό μητρώο στις 19 Μαΐου 2005. Επιπροσθέτως, η βασική συμφωνία για τη συγκεκριμένη αύξηση κεφαλαίου ανάγεται χρονικά σε συμφωνία του έτους 2002. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι η εν λόγω συμφωνία προέβλεπε την καθιέρωση ενός συστήματος αερολιμένων μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt Main και του αερολιμένα Frankfurt-Hahn δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου ⁽³²⁾. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η εκτίμηση σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου του 2004 έπρεπε να διενεργηθεί με βάση τα στοιχεία αυτά.
- (148) Η Γερμανία επισήμανε ότι, σύμφωνα με τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που υπέβαλε η PwC, ο οποίος πλαισιώθηκε από συμπληρωματικές εκτιμήσεις μετά την έκδοση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Fraport και τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης ενήργησαν ως ιδιώτες επενδυτές στην οικονομία της αγοράς όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου του 2004. Ως προς την επιχειρηματολογία για τη Fraport, η Γερμανία παρέπεμψε στους ισχυρισμούς της σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 140 και επόμενες). Τόσο στον πρώτο όσο και στον συμπληρωματικό έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ, η PwC κατέληξε, σύμφωνα με τη Γερμανία, στο συμπέρασμα ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2004 καθώς και η σύναψη νέας συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης έπρεπε να θεωρηθούν συμφέρουσες για τη Fraport εκείνη την περίοδο, τόσο από ποιοτική όσο και από ποσοτική άποψη. Το στοιχείο αυτό μπορούσε, κατά την άποψη της Γερμανίας, να αιτιολογηθεί από τη διαπίστωση της PwC ότι η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου της Fraport κατά τον χρόνο της επένδυσης στην FFHG ήταν υψηλότερη από την αντίστοιχη απόδοση μιας ισοδύναμης επένδυσης κεφαλαίου.
- (149) Όσον αφορά το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, η Γερμανία επικαλέστηκε το συμπέρασμα της PwC σύμφωνα με το οποίο το ομόσπονδο κράτος ενήργησε επίσης ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, δεδομένου ότι η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου για το ομόσπονδο κράτος ήταν, όπως και στην περίπτωση της Fraport, υψηλότερη από αυτή συγκρίσιμης εναλλακτικής επένδυσης.
- (150) Σε ό,τι αφορά τη συμπεριφορά του ομόσπονδου κράτους της Έσης, η Γερμανία υποστήριξε ότι οι περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης του αερολιμένα Frankfurt Main, λόγω μεταξύ άλλων της απαγόρευσης των νυχτερινών πτήσεων, καθιστούσαν αναγκαία κατά την άποψη του ομόσπονδου κράτους της Έσης την περαιτέρω ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Σε αντίθετη περίπτωση, ο αερολιμένας Frankfurt Main θα βρισκόταν αντιμέτωπος με σοβαρές οικονομικές συνέπειες. Η Γερμανία επισήμανε ότι η εξέλιξη αυτή ήταν απαραίτητη προκειμένου να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι υφιστάμενες ευκαιρίες ανάπτυξης στο πλαίσιο της άδειας εκτέλεσης πτήσεων καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη καθιέρωση του συστήματος αερολιμένων μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt Main και του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Ως εκ τούτου, η συμμετοχή του ομόσπονδου κράτους της Έσης στην αύξηση κεφαλαίου ήταν, σύμφωνα με τη Γερμανία, αναπόφευκτη.

5.2.4. ΜΕΤΡΟ 4: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2004

- (151) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 μπορεί να εξεταστεί μόνο υπό το φως της αύξησης κεφαλαίου και των μεταβολών στη διάρθρωση των μετόχων του 2004, ιδίως εφόσον τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης έδωσαν ως προϋπόθεση για την ανακατανομή των μετοχών της FFHG τη σύναψη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 μεταξύ της Fraport και της FFHG έως το 2014.

⁽³²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8).

- (152) Η Γερμανία παρέπεμψε στα επιχειρήματά της σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου του 2004 και ισχυρίστηκε ότι οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις δεν ήταν εφαρμοστέοι ούτε στην περίπτωση της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 146 και επόμενες).
- (153) Όσον αφορά τη χρήση κρατικών πόρων, η Γερμανία παρέπεμψε στις επεξηγήσεις που διαβίβασε για τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 134 και επόμενες). Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της Γερμανίας, οι πόροι της Fraport δεν αποτελούσαν κρατικούς πόρους διότι η Fraport δεν τελούσε υπό κρατικό έλεγχο.
- (154) Η Γερμανία υποστήριξε επίσης ότι η έγκριση της απόφασης σχετικά με τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 προϋπέθετε ποσοστό πλειοψηφίας της τάξης του 75 %, ενώ οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα διατηρούσαν ποσοστό περίπου 70 % των μετοχών και, ως εκ τούτου, δεν ήταν ουσιαστικά σε θέση να ελέγχουν τις αποφάσεις της Fraport. Επιπλέον, το υπόλοιπο 30 % των μετοχών της Fraport ήταν κατανομημένο σε διάφορες συμμετοχές. Από την ψηφοφορία που διεξήχθη προέκυψαν 99,992 % θετικές ψήφοι, γεγονός που σημαίνει ότι και οι ιδιώτες επενδυτές στην οικονομία της αγοράς ψήφισαν πράγματι υπέρ της σύναψης της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004.
- (155) Όσον αφορά την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος, η Γερμανία παρέπεμψε εκ νέου στις επεξηγήσεις της για τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 137), σύμφωνα με τις οποίες η κατανομή των κερδών και των ζημιών αποτελεί απολύτως σύνηθες μέτρο στο πλαίσιο ενός ομίλου επιχειρήσεων. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με την PwC, οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε λάβει την ίδια απόφαση για τη σύναψη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004, δεδομένου ότι εκείνη τη χρονική στιγμή προβλεπόταν καταγραφή κερδών από το έτος 2008/2009 και μετά. Η Γερμανία ανέφερε περαιτέρω ότι, βάσει των αμφιβολιών που εξέφρασε η Επιτροπή, η PwC υπέβαλε εκ νέου σε έλεγχο τα εν λόγω μέτρα στη συμπληρωματική εκτίμηση που διενήργησε σύμφωνα με ποιοτικούς υπολογισμούς και κατέληξε στο ίδιο συμπέρασμα.
- (156) Η Γερμανία διαβεβαίωσε επιπλέον ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 συνιστούσε προϋπόθεση για την αύξηση κεφαλαίου του 2004 και, δεδομένης της προβλεπόμενης θετικής εξέλιξης από το 2008/2009 και μετά, η σύναψη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 για 5 έτη τουλάχιστον ήταν προς το συμφέρον της Fraport. Επίσης, η Γερμανία διευκρίνισε ότι η Fraport θα είχε τη δυνατότητα να αποκομίζει όλα τα κέρδη της FFHG τουλάχιστον έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, όντας ταυτόχρονα σε θέση, στην περίπτωση του αντίθετου σεναρίου, να ακυρώσει τη συμφωνία έως τις 31 Δεκεμβρίου 2010. Επομένως, η Γερμανία υποστήριξε ότι η Fraport θα ήταν σε θέση να επωφεληθεί πλήρως από τη συμφωνία και να κατευθύνει τις τρέχουσες δραστηριότητες διαχείρισης της FFHG διατηρώντας μόλις το 65 % των μετοχών της. Η Γερμανία διατύπωσε επίσης την άποψη ότι το κριτήριο του ΙΕΟΑ τεκμηριώνεται από το γεγονός ότι η συγκεκριμένη απόφαση εγκρίθηκε και από τους ιδιώτες επενδυτές, οι οποίοι αντιπροσώπευαν εκείνη την περίοδο το 30 % των μετοχών της Fraport.

5.2.5. ΜΕΤΡΟ 5: ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- (157) Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία δήλωσε ότι το μέτρο δεν εμπεριείχε κρατικούς πόρους. Η Γερμανία παρέπεμψε στην απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Preussen-Elektra ⁽³³⁾ και υποστήριξε ότι κρατική ενίσχυση υφίσταται μόνον εφόσον οι πληρωμές καταβάλλονται από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς τους οποίους έχει ορίσει ή ιδρύσει το κράτος. Η Γερμανία διευκρίνισε επιπροσθέτως ότι, στην περίπτωση των τελών για τους ελέγχους ασφαλείας, τα εν λόγω τέλη καταβάλλονταν από τις αεροπορικές εταιρείες στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και διαβιβάζονταν από το ομόσπονδο κράτος στην FFHG μόνον ως αντιστάθμιση για τους ελέγχους ασφαλείας που διεξήγαγε η FFHG εξ ονόματος του ομόσπονδου κράτους. Συνεπώς, σύμφωνα με τη Γερμανία, υπό αυτή την έννοια, τα τέλη δεν αποτέλεσαν ποτέ μέρος των κεφαλαίων του ομόσπονδου κράτους.
- (158) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Luftverkehrsengesetz (νόμος για την ασφάλεια των αερομεταφορών), αρμόδιο για τους ελέγχους των επιβατών και των αποσκευών τους είναι το κράτος, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία της ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας από τρομοκρατικές επιθέσεις. Η Γερμανία διαβεβαίωσε περαιτέρω ότι οι αρχές επιβάλλουν στις αεροπορικές εταιρείες τέλος ανά επιβάτη για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Η Γερμανία δήλωσε ότι το επίπεδο του τέλους ασφαλείας εξαρτάται από τις επιμέρους συνθήκες που επικρατούν στον εκάστοτε αερολιμένα και κυμαίνεται από 2 έως 10 ευρώ ανά επιβάτη. Στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, το τέλος ανέρχεται στα 4,35 ευρώ και κρίνεται, συνεπώς, ενδεδειγμένο σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες.
- (159) Αυτό το καθήκον ασφαλείας μπορεί επίσης να μεταβιβαστεί από τις αρχές σε φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα, και αυτό ακριβώς συνέβη στην παρούσα υπόθεση, στην οποία οι έλεγχοι ασφαλείας διενεργούνται από την FFHG, η οποία τους έχει αναθέσει με τη σειρά της σε εξωτερική εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας.

⁽³³⁾ Υπόθεση C-379/98, Preussen-Elektra, Συλλογή 2001, σ. I-02099, σκέψη 58.

- (160) Επιπροσθέτως, η Γερμανία δήλωσε ότι οι έλεγχοι ασφαλείας εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και δεν συνιστούν οικονομική δραστηριότητα.
- (161) Ως προς αυτό, η Γερμανία συμμερίζεται την άποψη της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία δεν πρέπει να υφίσταται υπεραντιστάθμιση για τις υπηρεσίες που παρέχει η FFHG. Ωστόσο, η Γερμανία τόνισε ότι η FFHG δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση, δεδομένου ότι όφειλε να αναλάβει εξ ολοκλήρου το κόστος διεξαγωγής των ελέγχων ασφαλείας.

5.2.6. ΜΕΤΡΟ 6: ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ

- (162) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου πραγματοποίησε κατά την περίοδο 2001-2004 τις ακόλουθες πληρωμές προς την FFHG. Πρώτον, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου παρέσχε στην FFHG στήριξη για ορισμένες από τις επενδύσεις υποδομών της εταιρείας και το 2001 χορήγησε προς τον σκοπό αυτό στην FFHG το ποσό των [...] ευρώ. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επιχορηγήσεις αυτές βασίστηκαν σε αποφάσεις που είχαν ήδη ληφθεί κατά τα έτη 1999 και 2000. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, κατά τον χρόνο λήψης των εν λόγω αποφάσεων, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις δεν εφαρμόζονταν στους αερολιμένες υπό τη μορφή επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (163) Δεύτερον, η Γερμανία επισήμανε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε αναλάβει εν μέρει τη χρηματοδότηση των δαπανών προσωπικού για τους ελέγχους ασφαλείας για τα έτη 2001 (60 % των συνολικών δαπανών), 2002 (50 %), 2003 (40 %) και 2004 (30 %).
- (164) Τρίτον, η Γερμανία παραδέχτηκε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε συγχρηματοδοτήσει δύο επιστημονικές μελέτες, των οποίων την εκπόνηση είχε αναθέσει μεν η FFHG αλλά, κατά την άποψη της Γερμανίας, ήταν κυρίως γενικού δημόσιου ενδιαφέροντος. Η Γερμανία δήλωσε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε επιδοτήσει την πρώτη μελέτη σχετικά με τις περιφερειακές οικονομικές επιπτώσεις του αερολιμένα Frankfurt-Hahn σε ποσοστό 90 % του συνολικού κόστους, και τη δεύτερη μελέτη σχετικά με τις δυνατότητες ανάπτυξης των δραστηριοτήτων εμπορευματικών αερομεταφορών σε ποσοστό 70 % του συνολικού κόστους. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε χορηγήσει τις εν λόγω επιδοτήσεις αποκλειστικά και μόνο λόγω του δικού του ενδιαφέροντος για τις μελέτες αυτές και θα μπορούσε κάλλιστα να είχε αναθέσει το ίδιο την εκπόνηση των μελετών αυτών. Η Γερμανία ανέφερε ότι δεν διαβλέπει με ποιον τρόπο χορηγήθηκε οποιοδήποτε πλεονέκτημα στην FFHG μέσω της εν λόγω μερικής χρηματοδότησης, δεδομένου ότι οι μελέτες είναι δημόσιου γενικού ενδιαφέροντος, ούτε πώς η χρηματοδότηση αυτή θα μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Εφόσον οι εν λόγω μελέτες παρουσίαζαν ενδιαφέρον για την FFHG, η FFHG συνέβαλε οικονομικά στην εκπόνησή τους.

5.3. ΠΙΘΑΝΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ FFHG ΥΠΕΡ ΤΗΣ RYANAIR ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

5.3.1. ΜΕΤΡΟ 7: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 1999 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (165) Όσον αφορά τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, η Γερμανία παρατήρησε εν γένει ότι εξ αρχής ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn προέβη στην κατασκευή πολύ βασικών υποδομών, ούτως ώστε να αποτελεί οικονομικά αποδοτικό και καινοτόμο εταίρο για τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι λεγόμενοι «κύριοι πελάτες» («anchor clients») αποτελούν και σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες τους παράγοντες που καθορίζουν την αρχική ανάπτυξη του αερολιμένα. Για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, ο κύριος πελάτης, ήτοι ο πελάτης μέσω του οποίου κατέστη δυνατή η απόκτηση ερείσματος στην αγορά, ήταν η Ryanair.
- (166) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι κατά τον χρόνο σύναψης της πρώτης συμφωνίας με τη Ryanair η έννοια του αερομεταφορέα χαμηλού κόστους βρισκόταν ακόμη στα σπάργανα. Επομένως, μέσω της εν λόγω συμφωνίας, παρασχέθηκε στη Ryanair κίνητρο για την έναρξη πραγματοποίησης πτήσεων από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, ο οποίος παρουσίαζε εξαιρετικά χαμηλή κίνηση. Η Γερμανία δήλωσε ότι η δέσμευση μιας τόσο μεγάλης αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn οδήγησε στη σύναψη συμφωνιών με περισσότερες αεροπορικές εταιρείες («αρχή των διαδοχικών συμβάσεων»). Μέσω αυτού του λεγόμενου «πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος», η συγκεκριμένη εξέλιξη είχε επίσης ως αποτέλεσμα την αύξηση των κερδών του τομέα των μη αεροπορικών δραστηριοτήτων.
- (167) Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι, λόγω της δυναμικής αυτής, αεροπορικές εταιρείες όπως η Ryanair διέθεταν σημαντική διαπραγματευτική ισχύ, καθώς πολλοί άλλοι μικροί περιφερειακοί αερολιμένες επιχείρησαν εκείνη την περίοδο να συνάψουν συμφωνίες με τη Ryanair.
- (168) Επιπροσθέτως, η Γερμανία δήλωσε ότι δεν χορηγήθηκαν κρατικοί πόροι μέσω της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair. Επίσης, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η συμβατική σχέση μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας δεν χορηγούσε κανένα πλεονέκτημα στη συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η ευθύνη για τη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας πρέπει να αποδοθεί αποκλειστικά στο διοικητικό συμβούλιο,

διότι η σύναψη της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair ενέπιπτε στις τρέχουσες δραστηριότητες διαχείρισης της εταιρείας και το εποπτικό συμβούλιο δεν έλαβε καμία απόφαση επί του θέματος αυτού. Η Γερμανία διατύπωσε την άποψη ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρήσει ότι η σύναψη της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair είναι καταλογιστέα στη Γερμανία επειδή το εποπτικό συμβούλιο δεν προέβη σε καμία ενέργεια για να την αποτρέψει. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τέτοιου είδους ενέργειες δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες και στα καθήκοντα του εποπτικού συμβουλίου. Επίσης, τα κριτήρια που αναφέρει το Δικαστήριο στην υπόθεση Stardust Marine θα οδηγούσαν σε παραλογισμό εάν το γεγονός ότι το εποπτικό συμβούλιο μιας εταιρείας δημοσίου δικαίου δεν προέβη σε ενέργειες ήταν επαρκές για να συναχθεί συμπέρασμα σχετικά με τον καταλογισμό του μέτρου στο κράτος. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τη Γερμανία, η εν λόγω συμφωνία δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να καταλογιστεί στο κράτος.

- (169) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair δεν χορήγησε κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair, διότι οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε προβεί στη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας. Η Γερμανία τόνισε ιδιαιτέρως το γεγονός ότι, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η συγκεκριμένη συμφωνία δεν συνεπαγόταν ζημιές, αλλά, απεναντίας, παρήγαγε τεράστια έσοδα, τα οποία υπερέβαιναν μακράν τις δαπάνες.
- (170) Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία υπογράμμισε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιούσε τη «μέθοδο του ενιαίου ταμείου» («single-till-approach»), σύμφωνα με την οποία τα έσοδα από τις αεροπορικές και τις μη αεροπορικές δραστηριότητες συγκεντρώνονταν σε μία ενιαία θυρίδα («ενιαίο ταμείο» — «single till»). Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της Γερμανίας, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα από τις αεροναυτικές και τις μη αεροναυτικές δραστηριότητες που παράγονται από τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες τους στον αερολιμένα. Όπως έχει ήδη δηλώσει η Γερμανία, η PwC κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς με μακροπρόθεσμη στρατηγική θα είχε υπογράψει τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, ιδίως λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn το 1999. Σύμφωνα με τη Γερμανία, εκείνη την περίοδο ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn βρισκόταν αντιμέτωπος με υψηλά πάγια έξοδα συντήρησης των εναέριων και επίγειων υποδομών, ενώ ο συντελεστής αξιοποίησης της χωρητικότητας του αερολιμένα ήταν χαμηλός. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η δυνατότητα εξασφάλισης επιπρόσθετης επιβατικής κίνησης αποτελούσε ευκαιρία για τον περιορισμό των ζημιών και την απόκτηση πελατών με δυνατότητες ανάπτυξης.
- (171) Η Γερμανία είναι της άποψης ότι οι δαπάνες που είχαν αποφασιστεί πριν από τη σύναψη της συμφωνίας, όπως οι δαπάνες για τις γενικές αερολιμενικές υποδομές και τη γενική διαχείριση του αερολιμένα (με άλλα λόγια, δαπάνες που προέκυψαν ανεξάρτητα από τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair), δεν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν στη ανάλυση αποδοτικότητας της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair, και η PwC υποστηρίζει εν προκειμένω την άποψη της Γερμανίας. Η Γερμανία προέβαλε ειδικότερα τον ισχυρισμό ότι η μερική επιβάρυνση των πελατών ενός αερολιμένα με το κόστος των μέτρων υποδομής θα ήταν δυνατή μόνο στην περίπτωση ενός αερολιμένα με υφιστάμενο δίκτυο πελατών και ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν αποτελούσε τέτοια περίπτωση.
- (172) Επιπροσθέτως, η Γερμανία υποστήριξε ότι εάν έπρεπε να ληφθεί υπόψη το πραγματικό κόστος κατασκευής του νέου τερματικού σταθμού, στην καλύτερη περίπτωση θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη η προβλεπόμενη επιβατική κίνηση που έπρεπε να εξασφαλίσει η Ryanair. Η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι, σε αυτήν την περίπτωση, θα μπορούσε να θεωρηθεί κατάλληλη μια περίοδος απόσβεσης 25 ετών, που σημαίνει απόσβεση ύψους [...] ευρώ ετησίως. Ακόμη και στη περίπτωση περιόδου απόσβεσης 15 ετών, όπως προτείνει η Επιτροπή, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι αυτό θα σήμαινε απόσβεση ύψους [...] ετησίως, και έτσι η συνολική ανάλυση νεκρού σημείου εκμετάλλευσης θα παρέμενε θετική. Επομένως, λαμβανομένου υπόψη του απαιτούμενου χρόνου για την έναρξη λειτουργίας στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι το στοιχείο αυτό θα ήταν αρκετό για έναν ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς ώστε να συνάψει τη συμφωνία.

5.3.2. ΜΕΤΡΟ 8: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2001

- (173) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι δεν χορηγήθηκαν κρατικοί πόροι και παρέπεμψε ως προς το σημείο αυτό στις διευκρινίσεις της σχετικά με τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair (βλέπε ενότητα 5.3.1 και ιδίως αιτιολογική σκέψη 167). Η Γερμανία δήλωσε ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 είχε παραγάγει έσοδα για την FFHG και δεν ήταν ούτε αναγκαίο ούτε δυνατόν η κλίμακα αερολιμενικών τελών να εξασφαλίσει την κάλυψη όλων των δαπανών που πραγματοποιούσε η FFHG. Για να επιτευχθεί αυτό το αποτέλεσμα, έπρεπε να ληφθούν επίσης υπόψη, σύμφωνα με τη Γερμανία, τα έσοδα από τον τομέα των μη αεροπορικών δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της μεθόδου του ενιαίου ταμείου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 169).
- (174) Η Γερμανία αμφισβήτησε περαιτέρω το επιχείρημα ότι το μέτρο ήταν καταλογιστέο στο κράτος λόγω της έγκρισης των αερολιμενικών τελών από το Υπουργείο Μεταφορών της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η έγκριση αυτή δεν συνεπαγόταν καμία οικονομική ή πολιτική εξάρτηση, αλλά συνιστούσε απλώς μια κανονιστική διατύπωση που απαιτείται βάσει του γερμανικού δικαίου την οποία οφείλουν να τηρούν όλοι οι αερολιμένες, δημόσιες ή μη ιδιοκτησίας σύμφωνα με τον νόμο. Ο λόγος για τον οποίο θεσπίστηκε ο συγκεκριμένος νόμος είναι η προστασία των αεροπορικών εταιρειών από κάθε πιθανή κατάχρηση της μονοπωλιακής εξουσίας του αερολιμένα να καθορίζει τις τιμές για τη χρήση του.

- (175) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι δεν χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μέσω της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001. Συμμερίζεται την άποψη της Επιτροπής ότι τα αποτελέσματα του ελέγχου του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς για τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, η οποία βασίστηκε στην κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 και προέβλεπε επιπλέον την παροχή στήριξης εμπορικής προώθησης, μπορούν να χρησιμεύσουν ως τιμές αναφοράς. Σε αυτή τη βάση, και δεδομένου του θετικού αποτελέσματος του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, η Γερμανία υποστήριξε ότι δεν είναι δυνατή η χρήση άλλων αποτελεσμάτων για την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001. Όσον αφορά τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή σχετικά με το κριτήριο του ΙΕΟΑ, η Γερμανία παρέπεμψε στην επιχειρηματολογία της για το κριτήριο του ΙΕΟΑ για τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair (βλέπε αιτιολογική σκέψη 178 και επόμενες).
- (176) Επιπροσθέτως, η Γερμανία διαφώνησε κάθετα με την Επιτροπή σχετικά με την αξιολόγηση του επιλεκτικού χαρακτήρα της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 ήταν γενικού χαρακτήρα και ίσχυε για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα, και ότι, συνεπώς, δεν μπορούσε να είναι επιλεκτικού ή ειδικού χαρακτήρα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 δεν εμπεριείχε διαφοροποιήσεις που θα μπορούσαν να παρέχουν πλεονέκτημα σε μια αεροπορική εταιρεία εις βάρος κάποιας άλλης και δεν περιελάμβανε επίσης κανένα είδος συστήματος εκπτώσεων. Ως εκ τούτου, η Γερμανία διατύπωσε την άποψη ότι δεν χορηγήθηκε επιλεκτικό πλεονέκτημα σε καμία αεροπορική εταιρεία.
- (177) Τέλος, η Γερμανία ισχυρίστηκε σε σχέση με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 ότι η εν λόγω κλίμακα τελών ήταν σύμφωνη με την ενδεδειγμένη συμπεριφορά στην οικονομία της αγοράς και, κατά συνέπεια, δεν θα μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων ή τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

5.3.3. ΜΕΤΡΟ 9: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2002 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (178) Σε αντίθεση με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Γερμανία θεώρησε ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair δεν παρήγε ζημιές, αλλά, αντιθέτως, αποτελούσε πηγή εοδών για την FFHG. Όσον αφορά το ζήτημα του καταλογισμού της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair και τη χρήση κρατικών πόρων, η Γερμανία παρέπεμψε στις διευκρινίσεις της σχετικά με τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair (βλέπε αιτιολογική σκέψη 167 και επόμενες). Η Γερμανία πρόσθεσε ότι το 2002, κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας, το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών της FFHG ανήκε ήδη στη Fraport, της οποίας, αφενός, οι πόροι δεν αποτελούν κρατικούς πόρους και, αφετέρου, οι ενέργειες δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος, όπως επισήμανε ήδη η Γερμανία σχετικά με τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 134 και επόμενες).
- (179) Σύμφωνα με τη Γερμανία, στο εποπτικό συμβούλιο της FFHG, το οποίο ενέκρινε τη σύναψη της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair, δεν κυριαρχεί το κράτος. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η παρουσίαση των μελών του εποπτικού συμβουλίου της FFHG στην αιτιολογική σκέψη 18 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008 ήταν εσφαλμένη. Η Γερμανία δήλωσε ότι, σύμφωνα με το καταστατικό της FFHG, η Fraport διέθετε έξι εκπροσώπους και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου διέθετε οκτώ εκπροσώπους, εκ των οποίων οι τρεις ήταν εκπρόσωποι των τοπικών αρχών. Κατά την άποψη της Γερμανίας, τα μέλη διέδταν, ωστόσο, διαφορετικούς αριθμούς ψήφων και η πλειονότητα των ψήφων ανήκε πάντα στην ιδιωτική εταιρεία Fraport. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι οι εκπρόσωποι της Fraport διέδταν 12 ψήφους έκαστος, ενώ οι εκπρόσωποι του ομόσπονδου κράτους διέδταν μόνο 5 ψήφους και οι εκπρόσωποι των τοπικών αρχών διέδταν μόνο μία ψήφο. Επομένως, σύμφωνα με τη Γερμανία, η Fraport διέθετε 72 ψήφους, ενώ οι εκπρόσωποι του ομόσπονδου κράτους και των τοπικών αρχών είχαν μόνο 28 ψήφους. Δεδομένου ότι το εποπτικό συμβούλιο λαμβάνει αποφάσεις με απλή πλειοψηφία, η Γερμανία διατύπωσε την άποψη ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair δεν θα ήταν δυνατό να συναφθεί χωρίς τις ψήφους της Fraport και, ως εκ τούτου, η σύναψη της συμφωνίας δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.
- (180) Επιπλέον, η Γερμανία απέρριψε τις αμφιβολίες της Επιτροπής όσον αφορά την εκχώρηση πλεονεκτήματος και τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που υπέβαλε σχετικά η PwC. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο αριθμός των [...] επιβατών ανά πτήση δεν συνιστούσε υπερεκτίμηση, διότι ήδη από το 2002 ποσοστό [...] % των πτήσεων της Ryanair εκτελούνταν με αεροσκάφη τύπου Boeing 737-800 και ο μέσος συντελεστής πληρότητας των εν λόγω πτήσεων ήταν [...] %, που σημαίνει ότι ο αριθμός των επιβατών ανά αεροσκάφος ανερχόταν ουσιαστικά κατά μέσο όρο σε [...] επιβάτες ανά πτήση της Ryanair. Επομένως, η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι η εκτίμηση του αριθμού επιβατών της τάξης των [...] επιβατών ήταν εύλογη και όχι υπερβολικά υψηλή, ιδίως εφόσον η FFHG είχε λάβει υπόψη το γεγονός ότι η Ryanair επρόκειτο να προβεί ταχύτατα στην αντικατάσταση των αεροσκαφών τύπου Boeing 737-200 από αεροσκάφη τύπου Boeing 737-800.
- (181) Όσον αφορά τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς το κόστος των γενικών αερολιμενικών υποδομών και της γενικής διαχείρισης του αερολιμένα, η Γερμανία παρέπεμψε στην επιχειρηματολογία της σχετικά με τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair (βλέπε αιτιολογική σκέψη 171 και επόμενες). Παρέπεμψε επίσης στις παρατηρήσεις της σχετικά με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 176) όσον αφορά τον επιλεκτικό χαρακτήρα του μέτρου.

5.3.4. ΜΕΤΡΟ 10: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2005 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (182) Όσον αφορά το ζήτημα των κρατικών πόρων και του καταλογισμού, η Γερμανία παρέπεμψε στις παρατηρήσεις της σχετικά με τις συμφωνίες του 1999 και του 2002 με τη Ryanair (βλέπε αιτιολογική σκέψη 167 και επόμενες και αιτιολογική σκέψη 178 και επόμενες). Επιπροσθέτως, η Γερμανία δήλωσε ότι, κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 2005 με τη Ryanair, η σύνδεση του εμπορικού συμβουλίου της FFHG ήταν τέτοια ώστε οι δημόσιες αρχές να μην είναι σε θέση να ασκούν καθοριστική επιρροή στη λήψη των αποφάσεων. Εκείνη την περίοδο, η Fraport διέθετε 156 ψήφους, ενώ τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης διέθεταν 42 ψήφους έκαστο. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το κράτος δεν μπορούσε να ασκήσει καθοριστική επιρροή, διότι κατείχε μόνον 84 από συνολικά 240 ψήφους.
- (183) Επιπλέον, η Γερμανία διατύπωσε την άποψη ότι δεν χορηγήθηκε μέσω της συμφωνίας κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair. Η Γερμανία επισήμανε ότι, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008, η PwC είχε λάβει όλα τα σχετικά αριθμητικά στοιχεία, διότι, σε αντίθετη περίπτωση, δεν θα ήταν σε θέση να διενεργήσει τον εν λόγω εμπεριστατωμένο, ουδέτερο και ανεξάρτητο έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Επιπροσθέτως, η Γερμανία απέρριψε τις αμφιβολίες της Επιτροπής σύμφωνα με τις οποίες οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν για την Ryanair δεν είχαν κατανεμηθεί με ορθό τρόπο. Η Γερμανία δήλωσε ότι η PwC, στη συμπληρωματική της εκτίμηση, είχε προβεί σε δεύτερη αξιολόγηση στην οποία διευκρίνιζε ότι μεγάλο μέρος των δαπανών αφορούσαν επενδύσεις γενικού χαρακτήρα που υλοποίησε ο αερολιμένας ανεξάρτητα από τις υπηρεσίες που παρείχε στη Ryanair. Όσον αφορά τις δαπάνες που προέκυψαν από την εξυπηρέτηση των επιβατών της Ryanair, αυτές καταλογίστηκαν, σύμφωνα με τη Γερμανία, στη Ryanair.
- (184) Η Γερμανία απέρριψε επίσης τις αμφιβολίες της Επιτροπής όσον αφορά την αποτελεσματικότητα του συστήματος κυρώσεων, το οποίο θεσπίστηκε στη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair. Η Γερμανία δήλωσε ότι το εν λόγω σύστημα κυρώσεων αντικατοπτρίζει την ενδεδειγμένη συμπεριφορά στην οικονομία της αγοράς. Η Γερμανία πρόβαλε το επιχείρημα ότι η επιβολή πρόσθετων κυρώσεων, επιπλέον των συμφωνηθεισών, θα ήταν περιττή και μη ενδεδειγμένη, διότι η Ryanair δεν είχε αποκλειστικά δικαιώματα για τη χρήση του αερολιμένα και αναλάμβανε επίσης κίνδυνο.
- (185) Επιπροσθέτως, η Γερμανία επισήμανε ότι η συμφωνία δεν συνιστούσε επιλεκτικό μέτρο, δεδομένου ότι τα συμφωνηθέντα αερολιμενικά τέλη βασιζόνταν στη γενική κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006. Η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι τυχόν ζημιές που υπέστη η FFHG δεν οφείλονταν στη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair, αλλά στις αναγκαίες επενδύσεις για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, ενώ οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν για τη Ryanair καλύφθηκαν από τα έσοδα που απέφερε η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair.

5.3.5. ΜΕΤΡΟ 11: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2006

- (186) Σχετικά με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006, η Γερμανία υποστήριξε εν γένει ότι τα συγκεκριμένα αερολιμενικά τέλη ορίστηκαν αποκλειστικά με βάση οικονομικά κριτήρια, λαμβανομένου υπόψη του επιχειρηματικού μοντέλου του αερολιμένα Frankfurt-Hahn ως αερολιμένα αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, ήτοι με την προσδοκία ότι το κόστος λειτουργίας του θα καλυπτόταν βραχυπρόθεσμα και ότι μακροπρόθεσμα θα παράγονταν βιώσιμα κέρδη.
- (187) Όσον αφορά τα ζητήματα των κρατικών πόρων και του καταλογισμού, η Γερμανία παρέπεμψε στην επιχειρηματολογία της σχετικά με τις συμφωνίες του 1999, του 2002 και του 2005 με τη Ryanair (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 167 και επόμενες, 178 και επόμενες και 182 και επόμενες), καθώς και σχετικά με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 173 και επόμενες).
- (188) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι δεν χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair μέσω της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006. Πρώτον, η Γερμανία αιτιολόγησε τη διαφοροποίηση των επιβατικών τελών, η οποία είχε ως στόχο την παροχή κινήτρου στους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και την κάλυψη παράλληλα των λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα. Όπως ισχυρίστηκε η Γερμανία, η μείωση των τελών σύμφωνα με την επιβατική κίνηση αποτελεί συνήδη πρακτική σε εθνικούς και διεθνείς αερολιμένες, η οποία έχει γίνει ήδη αποδεκτή από το Δικαστήριο. Όταν χορηγούνται ανάλογες μειώσεις με γνώμονα την επιβατική κίνηση, οι μειώσεις αυτές πρέπει να αιτιολογούνται βάσει αντικειμενικών και αμερόληπτων κριτηρίων, και αυτό ακριβώς συνέβη, σύμφωνα με τη Γερμανία, στην περίπτωση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Δεδομένου ότι το κατώτατο όριο για τη χορήγηση εκπτώσεων ήταν εξαιρετικά χαμηλό, ήτοι 100 000 επιβάτες ετησίως, οι εν λόγω εκπτώσεις παρείχαν στήριξη και σε μικρότερες αεροπορικές εταιρείες.
- (189) Δεύτερον, η Γερμανία υποστήριξε ότι η οικονομική αιτιολόγηση των αερολιμενικών τελών βασίστηκε στη μέθοδο του ενιαίου ταμείου, και παραπέμπει στις παρατηρήσεις της σχετικά με τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair (βλέπε αιτιολογική σκέψη 169). Η Γερμανία αιτιολόγησε επίσης τη διαφοροποίηση των τελών με βάση το αν ο χρόνος εξυπηρέτησης υπερέβαινε ή όχι τα 30 λεπτά, επεξηγώντας ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης άνω των 30 λεπτών συνεπάγεται ουσιαστικά υψηλότερο κόστος. Η Γερμανία παρατήρησε επίσης ότι, μολονότι τα αερολιμενικά τέλη δεν κάλυπταν το 100 % των δαπανών, ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς (ΙΕΟΑ) θα επέλεγε ούτως ή άλλως την ίδια

κλίμακα αερολιμενικών τελών, διότι η κάλυψη του κόστους υποδομών όπως οι αερολιμενικές υποδομές δεν μπορεί να επιτευχθεί σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, η FFHG προέβλεπε ότι, χάρη στην κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006, θα αυξανόταν η επιβατική κίνηση και ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί έως το 2008 η πλήρης κάλυψη των δαπανών. Σύμφωνα με την εκτίμηση που διενήργησε η PwC για τη συγκεκριμένη κλίμακα αερολιμενικών τελών, η πρόβλεψη αυτή ήταν οικονομική ρεαλιστική κατά τον χρόνο θέσπισης των αερολιμενικών τελών, συμπέρασμα που επιβεβαιώθηκε και από τη συμπληρωματική εκτίμηση στην οποία προέβη η PwC.

- (190) Όσον αφορά τη στήριξη εμπορικής προώθησης που χορηγήθηκε βάσει της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι δεν αποτελεί ουσιαστικά μέρος της κλίμακας των τελών. Η Γερμανία προέβαλε επίσης το επιχείρημα ότι οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε θέσει την ίδια στήριξη εμπορικής προώθησης στη διάθεση των αεροπορικών εταιρειών, διότι η έναρξη κάθε νέου δρομολογίου συνεπάγεται υψηλούς οικονομικούς κινδύνους. Η στήριξη αυτή παρέχεται αποκλειστικά για νεοεισαχθέντα δρομολόγια, ήτοι για δρομολόγια τα οποία δεν έχουν εκτελεστεί καθόλου κατά τους τελευταίους 24 μήνες. Το ύψος της εν λόγω στήριξης βασίζεται στον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών που εξυπηρετήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους. Με βάση κριτήρια όπως τα προσωρινά δρομολόγια που προσφέρονται από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, οι εβδομαδιαίες συνδέσεις και η διάρκεια της συνεχούς εκτέλεσης πτήσεων, διασφαλίζεται ότι η στήριξη οδηγεί πραγματικά στην επέκταση του δικτύου πτήσεων που προσφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες.
- (191) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η στήριξη εμπορικής προώθησης δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποφέρει μονομερώς έσοδα στον αερολιμένα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η προώθηση νέων δρομολογίων απέφερε υψηλότερα κέρδη για τον αερολιμένα, διότι ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών δημιούργησε υψηλότερα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Επιπροσθέτως, η Γερμανία διευκρίνισε ότι το ύψος της στήριξης καθορίστηκε με βάση εύλογες εκτιμήσεις.
- (192) Η Γερμανία απέρριψε επίσης τις αμφιβολίες της Επιτροπής ότι ο κίνδυνος της εμπορικής προώθησης ήταν υψηλότερος για τις αεροπορικές εταιρείες που δεν είχαν αναπτύξει ακόμη δραστηριότητα στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Σύμφωνα με τον ισχυρισμό της Γερμανίας, για τις αεροπορικές εταιρείες με υψηλό αριθμό επιβατών που εξυπηρετούν ένα ελκυστικό δίκτυο προορισμών απαιτούνται υψηλότερες δαπάνες εμπορικής προώθησης που με τη σειρά τους αιτιολογούν την αύξηση της στήριξης εμπορικής προώθησης από τον αερολιμένα, λαμβανομένου εξίσου υπόψη του γεγονότος ότι ο υψηλότερος αριθμός επιβατών αυξάνει τα κέρδη για τον αερολιμένα. Σε κάθε περίπτωση, το ύψος της στήριξης δεν έπρεπε να υπερβαίνει το ένα τρίτο των πραγματικών δαπανών εμπορικής προώθησης, γεγονός που αποκλείει συνεπώς την εισαγωγή διακρίσεων μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούσαν ήδη τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και των άλλων αεροπορικών εταιρειών. Επιπλέον, η Γερμανία ανέπτυξε το σκεπτικό ότι, εφόσον οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες διαθέτουν κατά κανόνα υψηλότερο προϋπολογισμό για την εμπορική τους προώθηση, η παρεχόμενη στήριξη θα είναι στην πραγματικότητα χαμηλότερη σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό από ό,τι στην περίπτωση των μικρότερων αεροπορικών εταιρειών.
- (193) Τέλος, η Γερμανία επισήμανε ότι από τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενήργησε η PwC διαπιστώθηκε ότι η στήριξη εμπορικής προώθησης χορηγήθηκε κατά τρόπο συμβατό με την αγορά.
- (194) Όσον αφορά τον επιλεκτικό χαρακτήρα του μέτρου και τη νόθευση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, η Γερμανία παρέπεμψε στις παρατηρήσεις της σχετικά με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 176 και επόμενες).
- (195) Επομένως, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 δεν εμπεριείχε στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Σε περίπτωση που η Επιτροπή αποφανθεί ότι τα αερολιμενικά τέλη συνιστούσαν πράγματι κρατική ενίσχυση, η Γερμανία προέβαλε εναλλακτικά το επιχείρημα ότι η εν λόγω ενίσχυση ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

5.4. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

5.4.1. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

- (196) Σύμφωνα με τη Γερμανία, εάν θεωρηθεί ότι τα μέτρα 1 έως 6 εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, στον βαθμό που αποσκοπούσαν στη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η εν λόγω ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης και των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5.4.1.1. Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (197) Σε ό,τι αφορά τον σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος, η Γερμανία ανέφερε ότι στόχος της χρηματοδότησης αερολιμενικών υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ήταν σε κάθε περίπτωση η βελτίωση της περιφερειακής οικονομικής διάρθρωσης της υποανάπτυκτης από οικονομική άποψη και αραιοκατοικημένης περιοχής Hunsrück.

- (198) Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι, πρώτον, ο στόχος της στήριξης της FFHG ήταν να συνδράμει στην αναβάθμιση της ανίσχυρης διαρθρωτικής οικονομίας της περιοχής Hunsrück. Η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn περιβάλλεται από διάφορες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως περιφέρειες οι οποίες χρίζουν στήριξης στο πλαίσιο του Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur»⁽³⁴⁾, ενός έργου που επιμερίζεται μεταξύ ομοσπονδιακής και τοπικής κυβέρνησης. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία ανέφερε ότι οι τέσσερις περιφέρειες που περιβάλλουν τον αερολιμένα, ήτοι οι Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell και Rhein-Hunsrück-Kreis, διαθέτουν κατά μέσο όρο τη μισή πληθυσμιακή πυκνότητα από τις υπόλοιπες περιοχές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η Γερμανία επισήμανε ότι για τις εν λόγω περιφέρειες, των οποίων η οικονομία διαμορφώνεται από μικρομεσαίες επιχειρήσεις, η απασχόληση αποτελεί το βασικό στήριγμα για τη συγκράτηση της περαιτέρω φθίνουσας πορείας της περιφερειακής οικονομίας και ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο ως εργοδότης όσο και ως πελάτης.
- (199) Δεύτερον, η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη στρατηγική ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού (~ 33 % των επιβατών, που αντιστοιχεί σε περίπου 1 εκατ. επιβάτες το 2005) και του εξερχόμενου τουρισμού (~ 67 % των επιβατών) για το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η Γερμανία δήλωσε ότι το 88 % των εισερχόμενων επιβατών διαμένουν για αρκετές διανυκτερεύσεις στην περιοχή. Η Γερμανία ανέφερε ότι οι εισερχόμενοι τουρίστες στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn πραγματοποίησαν περίπου 5,7 εκατ. διανυκτερεύσεις το 2005⁽³⁵⁾. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων αυξήθηκε περαιτέρω και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υποδέχτηκε το 2011 8,2 εκατ. επισκέπτες, οι οποίοι πραγματοποίησαν 21,5 εκατ. διανυκτερεύσεις. Η Γερμανία επισήμανε ότι έχει αυξηθεί ο αριθμός επισκεπτών ειδικά από χώρες της Ανατολικής και της Νότιας Ευρώπης, και ότι εκτελούνται πολλές πτήσεις από τις εν λόγω χώρες προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περίπου 198 000 θέσεων εργασίας από τον τουρισμό στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Όπως εξήγησε η Γερμανία, τα αποτελέσματα προσέλκυσης εσόδων και δημιουργίας απασχόλησης απορρέουν ιδίως από τον εισερχόμενο τουρισμό, στον οποίο ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραματίζει κεντρικό ρόλο, καθώς αποτελεί την πύλη εισόδου των τουριστών στην περιοχή Hunsrück, αλλά και στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου γενικότερα. Η Γερμανία δήλωσε ότι στο διάστημα από το 1990 έως το 2001 ο αριθμός των τουριστών αυξήθηκε κατά 70 % για την περιοχή Hunsrück και κατά 35 % για το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Σύμφωνα με τη Γερμανία, κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου, ο αριθμός των τουριστών που κατέφθαναν από το εξωτερικό αυξήθηκε κατά 163 % στην περιοχή Hunsrück. Εφόσον ποσοστό 88 % των εισερχόμενων τουριστών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn διαμένουν τουλάχιστον μία νύχτα και ποσοστό άνω του 80 % αυτών διαμένουν από δύο έως δέκα ημέρες, αποφέρουν συνολικά έσοδα περίπου 133,7 εκατ. ευρώ ετησίως. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο εξερχόμενος τουρισμός (67 %) παράγει επίσης έσοδα για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μέσω των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.
- (200) Τρίτον, η Γερμανία δήλωσε ότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα μέρη των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δημιούργησε 3 063 θέσεις εργασίας στην περιοχή Hunsrück το 2012, εκ των οποίων το 74 % ήταν θέσεις πλήρους απασχόλησης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το 90 % των εν λόγω εργαζομένων είναι επίσης κάτοικοι της περιοχής. Η Γερμανία ισχυρίστηκε επιπλέον ότι, μέσω του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, αποτρέπει η μετακίνηση των νέων, ειδικευμένων εργαζομένων προς άλλες περιφέρειες, καθώς και η οικονομική και κοινωνική υποβάθμιση των περιφερειακών κοινοτήτων και των υποδομών τους. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η παρουσία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν έχει μόνο τις προαναφερθείσες άμεσες επιπτώσεις στην αγορά εργασίας, αλλά έχει και σημαντικές έμμεσες επιπτώσεις μέσω του αυξανόμενου αριθμού οικονομικών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Εν προκειμένω, η Γερμανία παρέπεμψε στις θετικές δευτερογενείς επιπτώσεις για την περιφέρεια, ήτοι τη μείωση της ανεργίας και την αύξηση του αριθμού των φορολογουμένων, που συνεπάγονται την παροχή των χρηματοδοτικών μέσων στους δήμους της περιοχής για τη στήριξη της τοπικής οικονομίας. Συνολικά, δημιουργήθηκαν περίπου 11 000 θέσεις εργασίας μέσω του εισερχόμενου τουρισμού για το σύνολο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (201) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η χρηματοδότηση υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn έχει συμβάλει επίσης στην επίτευξη του σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος που αφορά την καταπολέμηση της συμφόρησης της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία επισήμανε το γεγονός ότι στο παρελθόν σημειώνονταν συνεχείς υπερβάσεις των ορίων χωρητικότητας του αερολιμένα Frankfurt Main. Η Γερμανία ανέφερε ότι, ιδίως με βάση την άδεια 24ωρης λειτουργίας του, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετούσε συνεπώς τον στόχο της παροχής πρόσθετης χωρητικότητας για την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.
- (202) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι η στήριξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn εξυπηρετεί επίσης την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος που αφορά την αύξηση της κινητικότητας των πολιτών της Ένωσης. Εν προκειμένω, η Γερμανία επισήμανε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn είναι ο μοναδικός γερμανικός αερολιμένας που προσφέρει απευθείας πτήσεις προς τους εξής προορισμούς: Kaunas (Λετονία), Kerry (Ιρλανδία), Κως (Ελλάδα), Montpellier (Γαλλία), Nador (Μαρόκο), Plovdiv (Βουλγαρία), Pula (Κροατία), Ρόδος (Ελλάδα), Santiago de Compostela (Ισπανία) και Βόλος (Ελλάδα). Επίσης, σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn συμβάλλει στην εργασιακή κινητικότητα των

⁽³⁴⁾ Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz» της 6ης Οκτωβρίου 1969 (BGBl. I, σ. 1861), που τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 8 του νόμου της 7ης Σεπτεμβρίου 2007 (BGBl. I, σ. 2246).

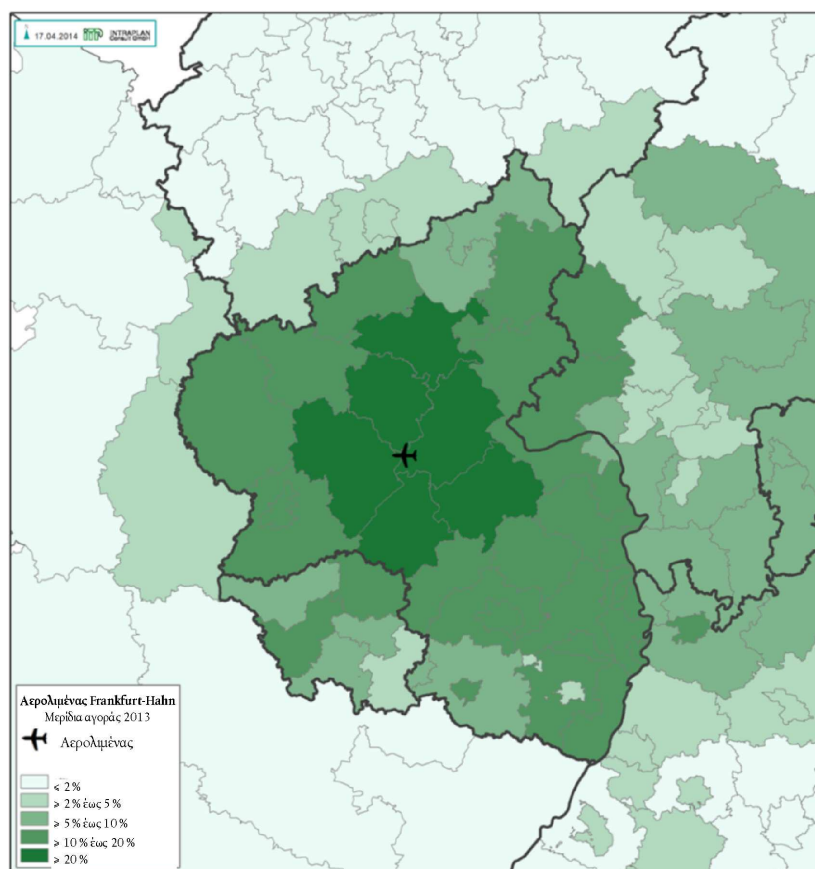
⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, 03/2007.

νέων, οι οποίοι έχουν δυνατότητα μετάβασης στην περιοχή Hunsrück και στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου με χαμηλές τιμές. Ομοίως, η Γερμανία επισήμανε ότι τα υψηλής ποιότητας πανεπιστήμια και ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στις πόλεις Κόμπλεντς, Μάιντς, Καϊζερσλάουτερν, Τρίερ, Βισμπάντεν, Μάνχαϊμ, Βόννη κ.λπ., όπου κατά μείζονα λόγο δεν απαιτούνται διδάκτρα, προσφέρουν πλέον δυνατότητα εύκολης πρόσβασης για σπουδαστές από ολόκληρη την Ευρώπη.

- (203) Η Γερμανία ισχυρίστηκε, επιπλέον, ότι αποτελεί επίσης στόχο κοινού ενδιαφέροντος η σύνδεση του Hunsrück και των γύρω περιφερειών της Ρηνανίας-Παλατινάτου με άλλες περιφερειακές περιοχές, για παράδειγμα με το Limerick, κάτι το οποίο ήδη γίνεται αισθητό μέσω των συμπράξεων πόλεων. Η Γερμανία δήλωσε ότι, ως η τέταρτη μεγαλύτερη εθνική οικονομία στον κόσμο, δεν επικεντρώνεται μόνο στη σύνδεση με τους κύριους ευρωπαϊκούς κομβικούς αερολιμένες, αλλά και στη σύνδεση των περιφερειών μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η εξασφάλιση μεγαλύτερης ανεξαρτησίας από τους κύριους κομβικούς αερολιμένες, όπως είναι οι αερολιμένες Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol ή Frankfurt/Main, είναι σημαντική για την Ευρώπη καθώς θα σημαίνει όχι μόνο περισσότερες απευθείας συνδέσεις αλλά και μεγαλύτερη ασφάλεια, ιδίως για τον κλάδο των εμπορευματικών αερομεταφορών, καθώς οι περιφερειακοί αερολιμένες είναι λιγότερο επιρρεπείς σε ματαιώσεις πτήσεων λόγω καιρικών συνθηκών, απεργιών, τρομοκρατίας ή άλλων κινδύνων ακύρωσης.
- (204) Τέλος, η Γερμανία υπογράμμισε εν γένει ότι η εγγύτητα του αερολιμένα Zweibrücken δεν συνεπάγεται αλληλεπικάλυψη των αερολιμένων για την ίδια ζώνη επιρροής, λόγω της απόστασης των 127 km μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και του αερολιμένα Zweibrücken. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απόσταση αυτή μεταφράζεται σε χρόνο μετάβασης 1 ώρα και 27 λεπτών οδικώς ή περίπου 4 ωρών σιδηροδρομικώς. Κατά συνέπεια, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι κανένας εργαζόμενος, αερομεταφορέας φορτίου ή τουρίστας με σημείο αναχώρησης στην περιοχή Hunsrück δεν θα επέλεγε λογικά τον αερολιμένα Zweibrücken αντί του αερολιμένα Frankfurt-Hahn για να μεταβεί στον τελικό προορισμό του. Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι, λαμβανομένης υπόψη της επιβατικής και εμπορευματικής αεροπορικής κίνησης μεταξύ του 2005 και του 2012, δεν μπορεί να συναχθεί σχέση υποκατάστασης μεταξύ των αερολιμένων. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα κύρια μερίδια αγοράς του αερολιμένα Frankfurt-Hahn προέρχονται από τις περιοχές Hunsrück-Mosel-Nahe (βλέπε διάγραμμα 5).

Διάγραμμα 2

Μερίδια αγοράς του αερολιμένα Frankfurt-Hahn στις επιβατικές αεροπορικές μεταφορές το 2013 ⁽³⁶⁾



⁽³⁶⁾ Στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, Σεπτέμβριος 2014.

5.4.1.2. Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο

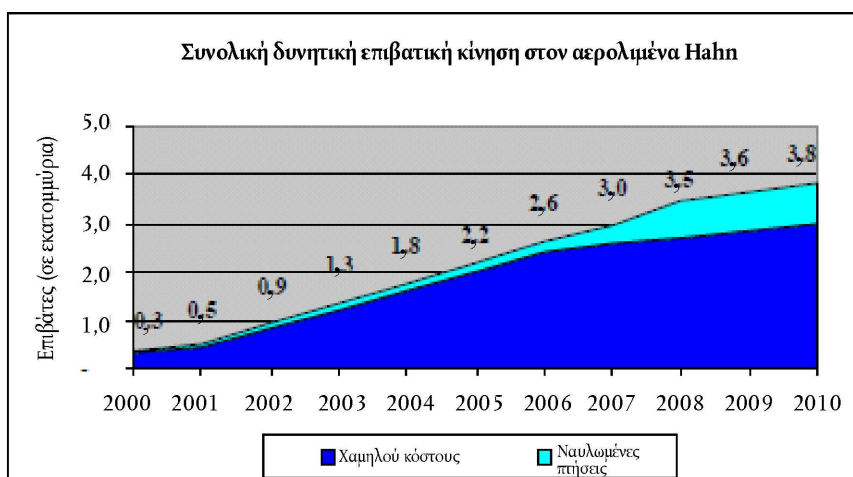
- (205) Η Γερμανία τόνισε ότι οι χρηματοδοτηθείσες επενδύσεις ήταν αναγκαίες και αναλογικές προς τον στόχο κοινού ενδιαφέροντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 197 και επόμενες). Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν με βάση τις ανάγκες, και οι υποδομές που κατασκευάστηκαν ήταν αναγκαίες προκειμένου ο αερολιμένας να διασφαλίσει τη συνδεσιμότητα και να συμβάλει στην ανάπτυξη της περιοχής και στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Η Γερμανία επισήμανε ότι οι υποδομές δεν ήταν δυσανάλογες ούτε υπερβολικά μεγάλες για τις ανάγκες των χρηστών του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Γερμανία θεώρησε ότι πληρούται η συγκεκριμένη προϋπόθεση περί συμβιβασμού.

5.4.1.3. Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα

- (206) Η Γερμανία ανέφερε ότι προτού ληφθεί η απόφαση για την επέκταση των αερολιμενικών υποδομών, η Fraport ανέθεσε τη διενέργεια μελετών πρόβλεψης της κίνησης προκειμένου να προσδιοριστεί η δυνητική κίνηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Γερμανία υπέβαλε τις εν λόγω μελέτες, οι οποίες καταρτίστηκαν από εμπειρογνώμονες του αεροπορικού κλάδου για λογαριασμό της Fraport. Στο διάγραμμα 3, στο διάγραμμα 4 και στο διάγραμμα 5 συνοψίζονται τα αποτελέσματα μιας εκ των εν λόγω μελετών όσον αφορά την αναμενόμενη εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2011.

Διάγραμμα 3

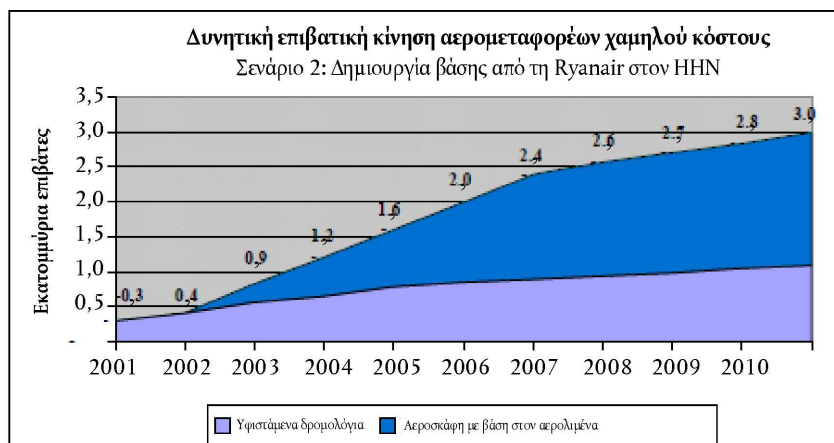
Συνολική δυνητική επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn την περίοδο 2000-2010



Πηγή: SH&E

Διάγραμμα 4

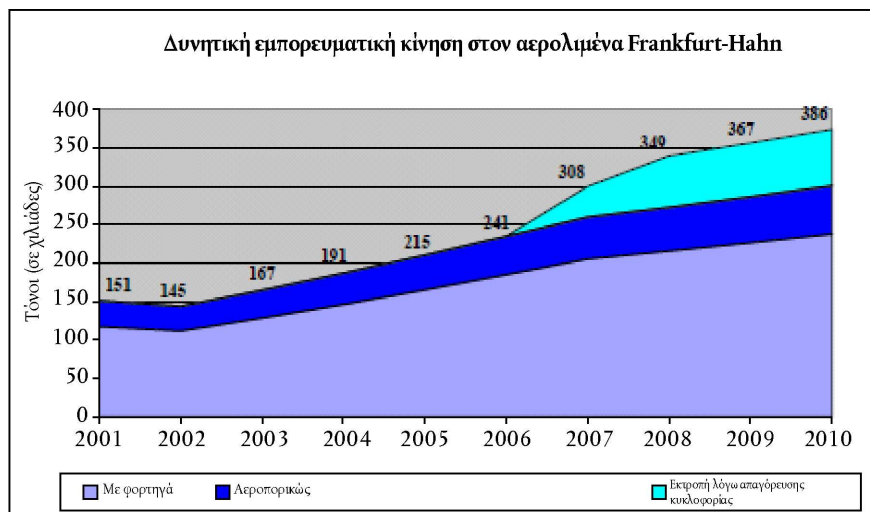
Δυνητική επιβατική κίνηση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους (σύμφωνα με την παραδοχή της δημιουργίας βάσης από τη Ryanair) στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn την περίοδο 2001-2011



Πηγή: SH&E

Διάγραμμα 5

Συνολική δυνητική εμπορευματική κίνηση στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn την περίοδο 2001-2010



Πηγή: SH&E

5.4.1.4. Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις

- (207) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία, η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η Γερμανία ανέφερε ότι τα αερολιμενικά τέλη που καταβάλλονται για τη χρήση των υποδομών βασίζονται σε διαφοροποίηση που δικαιολογείται από εμπορική άποψη και ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών είναι διαθέσιμη σε όλους τους πιθανούς χρήστες κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

5.4.1.5. Οι συναλλαγές δεν επηρεάζονται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον

- (208) Πρώτον, η Γερμανία δήλωσε ότι δεν υπάρχουν φαινόμενα υποκατάστασης μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και άλλων αερολιμένων στη ζώνη επιρροής, όπως του αερολιμένα Zweibrücken και του αερολιμένα Frankfurt Main. Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν είναι δυνατόν να καταδειχθούν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό με τους εν λόγω αερολιμένες εξαιτίας της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην FFHG, ούτε όσον αφορά την επιβατική ούτε όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, τα τελευταία έτη, οι αερομεταφορές χαμηλού κόστους αναγκάζονται σε ολοένα μεγαλύτερο βαθμό να προσφέρουν πτήσεις προς τους κύριους κομβικούς αερολιμένες αφού οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες χαμήλωσαν τις τιμές τους και άρχισαν να εισέρχονται στην αγορά των πτήσεων χαμηλού κόστους. Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες, όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn, υφίστανται πλέον μεγαλύτερη πίεση να ανταγωνιστούν τους κομβικούς αερολιμένες για την προσέλκυση επιβατών ταξιδιών αναψυχής. Ως εκ τούτου, η Γερμανία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδοτική στήριξη δεν επέφερε αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, αλλά απεναντίας αποδείχθηκε κατάλληλη για τη διευκόλυνση της διαδικασίας προσαρμογής του αερολιμένα σε ένα σταθερό επιχειρηματικό μοντέλο στο μέλλον.
- (209) Δεύτερον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι η Fraport, προτού μετασχη στη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, αποτελούσε ήδη τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt Main, καταδεικνύει ότι δεν έπρεπε να αναμένεται καμία κίνηση υποκατάστασης από τον αερολιμένα Frankfurt Main προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Αντιθέτως, η Fraport επένδυσε στη δυνατότητα αποσυμφόρησης του αερολιμένα Frankfurt Main και χρήσης της πρόσθετης, συμπληρωματικής λειτουργίας του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, καθώς προβλεπόταν μελλοντική υπέρβαση της χωρητικότητας του κομβικού αερολιμένα Frankfurt Main. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων στον αερολιμένα Frankfurt Main αποτελούσε έναν από τους βασικούς παράγοντες του σκεπτικού αυτού, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διέθετε άδεια 24ωρης λειτουργίας.
- (210) Εν κατακλείδι, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι συνέπειες οποιασδήποτε ενίσχυσης υπέρ της FFHG περιορίζονταν στις θετικές περιφερειακές επιπτώσεις για την περιοχή Hunsrück συνολικά, ενώ δεν προξενήθηκαν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις σε σχέση με άλλους αερολιμένες, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιείται απλώς με σκοπό την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Επιπλέον, η Γερμανία δήλωσε ότι εκτός από τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, ο οποίος βρίσκεται ήδη σε απόσταση 1 ώρας και 30 λεπτών (111 km) από τον αερολιμένα

Frankfurt-Hahn, δεν υπάρχουν άλλοι ανταγωνιστικοί ξένοι αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής. Ακόμη και σε σχέση με το Λουξεμβούργο, κατά την άποψη της Γερμανίας, δεν διαπιστώνεται ότι η χορηγηθείσα ενίσχυση επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες να νοθεύουν τον ανταγωνισμό.

5.4.1.6. Λειτουργία ως κινήτρου, αναγκαιότητα και αναλογικότητα

- (211) Η Γερμανία δήλωσε ότι χωρίς την επενδυτική ενίσχυση, το επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα θα είχε μειωθεί σημαντικά. Η Γερμανία ανέφερε ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία διότι αντιστάθμιζε μόνο το κόστος της χρηματοδότησης και ότι ένα μικρότερο ποσό θα οδηγούσε σε χαμηλότερα επίπεδα επενδύσεων.

5.4.2. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

- (212) Στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές καθορίζονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι ενισχύσεις λειτουργίας και οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να χαρακτηριστούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Στις 17 Απριλίου 2014, η Γερμανία υπέβαλε τις απόψεις της σχετικά με το συμβιβασίμο των μέτρων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ακόμη και αν τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούσαν ενίσχυση λειτουργίας προς την FFHG, τότε τα εν λόγω μέτρα θα ήταν συμβιβασίμα με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης και το τμήμα 5.1.2. των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5.4.2.1. Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (213) Σε ό,τι αφορά τον σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος, η Γερμανία ανέφερε ότι στόχος της κάλυψης των λειτουργικών δαπανών της FFHG ήταν σε κάθε περίπτωση η βελτίωση της περιφερειακής οικονομικής διάρθρωσης της υποανάπτυκτης από οικονομική άποψη και αραιοκατοικημένης περιοχής Hunsrück. Εν προκειμένω, η Γερμανία παρουσίασε το ίδιο σκεπτικό με εκείνο που επικαλέστηκε στην αξιολόγηση της συμβατότητας της επενδυτικής ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών (βλέπε ενότητα 5.4.1.1).

5.4.2.2. Ανάγκη κρατικής παρέμβασης

- (214) Όσον αφορά την ανάγκη κρατικής παρέμβασης, η Γερμανία εξήγησε για ποιον λόγο ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn καταγράφει λειτουργικές ζημιές οι οποίες πρέπει να καλυφθούν. Κατά την άποψή της, για έναν αερολιμένα όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn με 1-3 εκατ. επιβάτες, το να καταστεί κερδοφόρος και να είναι σε θέση να καλύπτει τις λειτουργικές δαπάνες του αποτελεί μάλλον φιλόδοξο στόχο. Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί ο φιλόδοξος αυτός στόχος κατά τα έτη της φάσης εκκίνησης, καθώς ο αερολιμένας είχε επιβαρυνθεί με πολύ μεγάλες επενδύσεις υποδομών, τις οποίες χρηματοδότησε ο ίδιος με κεφάλαια που άντλησε από την κεφαλαιαγορά και επί των οποίων όφειλε να καταβάλλει υψηλούς τόκους. Επιπλέον, η Γερμανία δήλωσε ότι από την παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση και έπειτα, διαπιστώθηκε στασιμότητα στην επιβατική και ιδίως στην εμπορευματική κίνηση.
- (215) Η Γερμανία ανέφερε ότι δεδομένων των συγκεκριμένων περιστάσεων, υπήρχε ανάγκη κρατικής παρέμβασης για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών εφόσον, σε διαφορετική περίπτωση, η FFHG θα είχε καταστεί αφερέγγυα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό θα είχε επίσης επιφέρει την ανάκληση της άδειας 24ωρης λειτουργίας, που σημαίνει ότι, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αφερεγγυότητας, η FFHG θα είχε αναγκαστεί να σταματήσει την εκτέλεση όλων των πτήσεων, στοιχείο που με τη σειρά του θα συνεπαγόταν την απώλεια πελατών, όπως αεροπορικές εταιρείες και εμπορευματικούς αερομεταφορείς. Η Γερμανία επισήμανε ότι σε αυτή την περίπτωση θα ήταν επίσης πολύ δύσκολο να βρεθεί νέος φορέας εκμετάλλευσης για τον αερολιμένα.

5.4.2.3. Καταλληλότητα των μέτρων ενίσχυσης ως μέσων πολιτικής

- (216) Η Γερμανία ανέφερε ότι η κάλυψη των λειτουργικών δαπανών αποτελούσε κατάλληλο μέτρο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Ισχυρίστηκε δε εν προκειμένω ότι εάν ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αναγκαζόταν να διακόψει τη λειτουργία του και εξαφανιζόταν από τις σχετικές αγορές, τότε δεν θα ήταν πλέον δυνατόν να επιτευχθούν οι στόχοι κοινού ενδιαφέροντος που επιδιώκονται στο πλαίσιο της μετατροπής μιας πρώην αεροπορικής βάσης των Ηνωμένων Πολιτειών σε πλήρως λειτουργικό αερολιμένα της πολιτικής αεροπορίας και της ανάπτυξης της περιοχής Hunsrück. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία τόνισε ότι, σε αντίθεση με έναν ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, ο δημόσιος επενδυτής θα πρέπει να λάβει υπόψη αυτούς τους στόχους όταν εξετάζει την εναλλακτική επιλογή που είναι το κλείσιμο του αερολιμένα.

5.4.2.4. Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

- (217) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι προκειμένου να παραμείνει ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn σε λειτουργία, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του, καθώς σε διαφορετική περίπτωση η FFHG θα είχε καταστεί αφερέγγυα. Η επιτυχής λειτουργία του αερολιμένα αποτέλεσε με τη σειρά της τη βάση για την επίτευξη των στόχων κοινού ενδιαφέροντος όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 213 και επόμενες. Επιπλέον, η Γερμανία υποστήριξε ότι χωρίς ενίσχυση λειτουργίας, η οικονομική εξυγίανση του αερολιμένα θα ήταν αδιανόητη, καθώς ο αερολιμένας θα είχε συσσωρεύσει ολοένα και περισσότερο χρέος αντί να καταφέρει να διευθετήσει τις οφειλές του, όπως προβλέπεται στο υφιστάμενο πρόγραμμα λιτότητας.

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

- (218) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οποιοδήποτε στοιχείο ενίσχυσης που περιλαμβανόταν στα δάνεια περιοριζόταν στις λειτουργικές ζημιές και αντιπροσώπευε το ελάχιστο αναγκαίο ούτως ώστε ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn να παραμείνει σε λειτουργία και να αποτραπεί το ενδεχόμενο να καταστεί αφερέγγυος.

5.4.2.6. Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

- (219) Πρώτον, η Γερμανία δήλωσε ότι δεν υπάρχουν φαινόμενα υποκατάστασης μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και άλλων αερολιμένων στη ζώνη επιρροής, όπως του αερολιμένα Zweibrücken και του αερολιμένα Frankfurt Main. Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν είναι δυνατόν να καταδειχθούν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό με τους εν λόγω αερολιμένες εξαιτίας της ενίσχυσης λειτουργίας που χορηγήθηκε στην FFHG, ούτε όσον αφορά την επιβατική ούτε όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, αντιθέτως, στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn παρατηρήθηκαν σημαντικά φαινόμενα υποκατάστασης λόγω του γεγονότος ότι οι επιβάτες επέλεγαν τους κομβικούς αερολιμένες, όπως τους αερολιμένες Κολωνίας-Βόννης ή Frankfurt Main, για να εξυπηρετηθούν από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και όχι τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, τα τελευταία έτη, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αναγκάζονταν σε ολοένα μεγαλύτερο βαθμό να προσφέρουν πτήσεις προς τους κύριους κομβικούς αερολιμένες αφότου οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες χαμήλωσαν τις τιμές τους και άρχισαν να εισέρχονται στην αγορά των πτήσεων χαμηλού κόστους. Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες, όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn, υφίστανται πλέον μεγαλύτερη πίεση να ανταγωνιστούν τους κομβικούς αερολιμένες για την προσέλκυση επιβατών ταξιδιών αναψυχής. Ως εκ τούτου, η Γερμανία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι λειτουργικές δαπάνες δεν επέφεραν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, αλλά απεναντίας αποδείχθηκαν κατάλληλες για τη στήριξη της διαδικασίας προσαρμογής του αερολιμένα σε ένα σταθερό επιχειρηματικό μοντέλο στο μέλλον.
- (220) Δεύτερον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι η Fraport, προτού μετασχη στη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, αποτελούσε ήδη τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt Main, καταδεικνύει ότι δεν έπρεπε να αναμένεται καμία κίνηση υποκατάστασης από τον αερολιμένα Frankfurt Main προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Αντιθέτως, η Fraport επένδυσε στη δυνατότητα αποσυμφόρησης του αερολιμένα Frankfurt Main και χρήσης της πρόσθετης, συμπληρωματικής λειτουργίας του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, δεδομένου ότι προβλεπόταν μελλοντική υπέρβαση της χωρητικότητας του κομβικού αερολιμένα Frankfurt Main. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων στον αερολιμένα Frankfurt Main αποτελούσε έναν από τους βασικούς παράγοντες του σκεπτικού αυτού, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διέθετε άδεια 24ωρης λειτουργίας.
- (221) Εν κατακλείδι, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι συνέπειες της χρηματοδότησης υπέρ της FFHG περιοριζόνταν στις θετικές περιφερειακές επιπτώσεις για την περιοχή Hunsrück, ενώ δεν προξενήθηκαν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις σε σχέση με άλλους αερολιμένες, καθώς ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιείται με σκοπό την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Επιπλέον, η Γερμανία δήλωσε ότι εκτός από τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, ο οποίος βρίσκεται ήδη σε απόσταση 1 ώρας και 30 λεπτών (111 km) από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, δεν υπάρχουν άλλοι ανταγωνιστικοί ξένοι αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής. Ακόμη και σε σχέση με το Λουξεμβούργο, κατά την άποψη της Γερμανίας, δεν διαπιστώνεται ότι η χορηγηθείσα ενίσχυση επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες να νοθεύουν τον ανταγωνισμό.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

6.1. RYANAIR

- (222) Η Ryanair εξέφρασε την αντίθεσή της στην απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τις συμφωνίες του 1999, του 2002 και του 2005 μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Ryanair δήλωσε ότι οι εν λόγω συμφωνίες πληρούσαν το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

- (223) Η Ryanair προβάλλει ουσιαστικά το επιχείρημα ότι δεν της χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα διότι οι συμφωνίες αντικατοπτρίζουν τους συνήθεις όρους της αγοράς. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι οι συμβατικοί όροι δεν πρέπει να συγκριθούν με τους όρους που διέπουν άλλους γερμανικούς αερολιμένες, αλλά με εκείνους που η Ryanair συμφωνούσε με άλλους αερολιμένες οι οποίοι φιλοξενούσαν αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, όπως ο αερολιμένας του Blackpool και ο αερολιμένας του Charleroi.
- (224) Όσον αφορά το ζήτημα της στήριξης εμπορικής προώθησης, η Ryanair υποστήριξε ότι η επιβάρυνση για νέους προορισμούς συνιστά ανταμοιβή για τη συχνότητα των πτήσεων και ότι οι εκπτώσεις που χορηγούσε ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ήταν σύμφωνες με την πρακτική του κλάδου, δεδομένου ότι πολλοί αερολιμένες ιδιωτικής ή δημόσιας ιδιοκτησίας εφάρμοζαν το ίδιο ή υψηλότερο επίπεδο εκπτώσεων για νέους προορισμούς.
- (225) Όσον αφορά την επιβολή αερολιμενικών τελών, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι τα συνήθη τέλη της αγοράς, δηλαδή τέλη τα οποία δεν ήταν ασυνήθιστα χαμηλά, τηρούσαν την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Σύμφωνα με τη Ryanair, η προοπτική άμεσης αποδοτικότητας δεν συνιστούσε προϋπόθεση για την τήρηση της εν λόγω αρχής. Κατά την άποψη της Ryanair, αρκούσε η προοπτική της εξασφάλισης αποδοτικότητας σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Επιπροσθέτως, η Ryanair αμφισβήτησε το επιχείρημα της Επιτροπής ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn είχε λάβει υπόψη μόνο το συγκεκριμένο κόστος της σύμβασης με τη Ryanair όσον αφορά την κάλυψη των δαπανών που προέκυπταν από την επιβάρυνση που κατέβαλλε στη Ryanair και όχι το κόστος των κοινών αερολιμενικών υποδομών και της γενικής διαχείρισης του αερολιμένα. Όσον αφορά την κάλυψη των δαπανών, η Ryanair δήλωσε ότι ουδέποτε υπήρξε η πρόθεση της αποκλειστικής χρήσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn από τη Ryanair. Ως προς το σημείο αυτό, η Ryanair επισήμανε το γεγονός ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιούνταν επίσης σε μεγάλο βαθμό και ως εμπορευματικός αερολιμένας. Επιπλέον, η Ryanair υπογράμμισε ότι έπρεπε να καταβάλλει χαμηλότερα τέλη, σε σύγκριση με άλλες αεροπορικές εταιρείες, δεδομένου ότι οι απαιτήσεις εξυπηρέτησης και λειτουργίας της ελαχιστοποιούν τις δαπάνες για τον αερολιμένα.
- (226) Η Ryanair ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι γνώμονα για τη συμπεριφορά του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αποτελούσαν προβλέψιμες προοπτικές αποδοτικότητας. Σύμφωνα με τη Ryanair, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn είχε εκπονήσει χρηματοοικονομική και στρατηγική ανάλυση πριν από τη σύναψη των συμφωνιών, όπως θα είχε κάνει και ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Η Ryanair ανέφερε ότι η δέσμευσή της να εξασφαλίσει υψηλή επιβατική κίνηση διασφαλιζόταν από το 2005 και με σχετική συμβατική ποινική ρήτρα, και ότι με τη συγκεκριμένη σύμβαση, η Ryanair αναλάμβανε το μεγαλύτερο μέρος του κινδύνου, στοιχείο που προσέφερε, συνεπώς, στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μια εξαιρετικά γενναϊώδερη συμφωνία. Επιπλέον, οι συμφωνίες παρείχαν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn τη δυνατότητα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής του κατάστασης. Κατά τη σύναψη της σύμβασης, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn γνώριζε ότι παρόμοιες συμφωνίες της Ryanair με αερολιμένες σε ολόκληρη την Ευρώπη είχαν αποδειχτεί επικερδείς.
- (227) Τέλος, η Ryanair επισήμανε ότι οι συμφωνίες της με τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν περιελάμβαναν καμία ρήτρα αποκλειστικότητας, και ότι, ως εκ τούτου, άλλες αεροπορικές εταιρείες μπορούσαν να επωφεληθούν, και όντως επωφελούνταν, από τους ίδιους όρους, υπό την προϋπόθεση ότι ήταν διατεθειμένες να αναλάβουν έναντι του αερολιμένα την ίδια δέσμευση που είχε αναλάβει και η Ryanair.
- (228) Επιπλέον, η Ryanair υπέβαλε σειρά υπομνημάτων που συνέταξε η Oxera, καθώς και ανάλυση που εκπόνησε ο καθηγητής Damien P. McLoughlin.

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

- (229) Η Oxera εκτιμά ότι η μέθοδος της Επιτροπής που συνίσταται στο να αποδέχεται ως συγκρίσιμους αερολιμένες μόνον αυτούς που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα που αποτέλεσε αντικείμενο της έρευνας είναι εσφαλμένη.
- (230) Η Oxera ισχυρίζεται επίσης ότι οι αγοραίες τιμές αναφοράς που ελήφθησαν από συγκρίσιμους αερολιμένες δεν επηρεάζονται από τις κρατικές ενισχύσεις προς γειτονικούς αερολιμένες. Επομένως, είναι δυνατό να εκτιμηθεί με αξιόπιστο τρόπο μια αγοραία αξία αναφοράς κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (231) Αυτό συμβαίνει διότι:
- α) οι συγκριτικές αναλύσεις χρησιμοποιούνται ευρέως κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ και σε άλλους τομείς εκτός από τις κρατικές ενισχύσεις·
 - β) οι επιχειρήσεις αλληλοεπηρεάζονται κατά τη λήψη των αποφάσεών τους μόνο στο μέτρο που τα προϊόντα τους είναι υποκατάστατα ή συμπληρωματικά·

- γ) οι αερολιμένες εντός της ίδιας ζώνης επιρροής δεν ανταγωνίζονται κατ' ανάγκη μεταξύ τους, και οι συγκρίσιμοι αερολιμένες που χρησιμοποιούνται στις υποβληθείσες εκθέσεις αντιμετωπίζουν περιορισμένο μόνον ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες εντός των αντίστοιχων ζωνών επιρροής τους [κάτω του 1/3 των εμπορικών αερολιμένων εντός των ζωνών επιρροής των συγκρίσιμων αερολιμένων είναι εξ ολοκλήρου κρατικοί, και κανένας εξ αυτών δεν αποτέλεσε αντικείμενο έρευνας στο πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων (σύμφωνα με στοιχεία του Απριλίου του 2013)]·
- δ) ακόμη και όταν οι συγκρίσιμοι αερολιμένες αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής, ενδέχεται να υπάρχουν λόγοι ώστε να θεωρηθεί ότι η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ (π.χ. εάν ο ιδιωτικός τομέας κατέχει σημαντική συμμετοχή ή η διαχείριση του αερολιμένα ασκείται από ιδιωτικό φορέα)·
- ε) οι αερολιμένες ΙΕΟΑ δεν καθορίζουν τιμές χαμηλότερες του πρόσθετου κόστους.

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

- (232) Η Oxera ισχυρίζεται ότι η ανάλυση αποδοτικότητας την οποία εκπόνησε η ίδια για τις εκθέσεις που υπέβαλε στην Επιτροπή τηρεί τις αρχές που θα υιοθετούσε ένας συνετός επενδυτής του ιδιωτικού τομέα και αντικατοπτρίζει τη μέθοδο που προκύπτει από την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής.
- (233) Οι αρχές στις οποίες βασίστηκε η ανάλυση της αποδοτικότητας είναι οι ακόλουθες:
 - α) η αξιολόγηση θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί σταδιακά·
 - β) δεν ήταν υποχρεωτικό να υπάρχει εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο·
 - γ) στην περίπτωση ενός μη κορεσμένου αερολιμένα, η μέθοδος του ενιαίου ταμείου θα ήταν η κατάλληλη μέθοδος τιμολόγησης·
 - δ) θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη μόνο τα εισοδήματα που συνδέονται με την οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα·
 - ε) θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη η συνολική διάρκεια της συμφωνίας καθώς και οι ενδεχόμενες παρατάσεις·
 - στ) οι μελλοντικές χρηματοδοτικές ροές θα έπρεπε να προεξοφλούνται με σκοπό να αξιολογηθεί η αποδοτικότητα των συμφωνιών·
 - ζ) η πρόσθετη αποδοτικότητα που αποφέρουν οι συμφωνίες που έχει συνάψει η Ryanair με τους αερολιμένες θα έπρεπε να αξιολογηθεί με βάση τις εκτιμήσεις για τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης ή με βάση μετρήσεις που βασίζονται στην καθαρή τρέχουσα αξία.

Ανάλυση του καθηγητή Damien P. McLoughlin — Ανάπτυξη εμπορικού σήματος: γιατί και πώς οι μικρές εταιρείες πρέπει να επενδύουν στο μάρκετινγκ, η οποία συντάχθηκε για τη Ryanair, 10 Απριλίου 2013.

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

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

- (236) Η Ryanair υπέβαλε επιπρόσθετες εκθέσεις που κατάρτισε η εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών Oxera. Στις εν λόγω εκθέσεις, η Oxera εξετάζει τις αρχές που θα πρέπει, κατά με την άποψη της αεροπορικής εταιρείας, να

λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ κατά την ανάλυση της αποδοτικότητας, αφενός, των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της Ryanair και αερολιμένων και, αφετέρου, των συμφωνιών μάρκετινγκ μεταξύ της AMS και των ιδίων αερολιμένων. Η Ryanair τόνισε ότι οι εκθέσεις αυτές δεν μεταβάλλουν κατά κανένα τρόπο τη θέση της εταιρείας που διατυπώθηκε ανωτέρω ότι οι συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμφωνίες μάρκετινγκ θα πρέπει να εξετάζονται στο πλαίσιο χωριστών ελέγχων του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.

- (237) Από τις εκθέσεις προκύπτει ότι τα κέρδη που παράγονται από την AMS θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται ως έσοδα σε κοινή ανάλυση σχετικά με την αποδοτικότητα, ενώ οι δαπάνες της AMS θα πρέπει να ενσωματώνονται στο κόστος. Προς τον σκοπό αυτό, στις εκθέσεις προτείνεται η εφαρμογή μεθοδολογίας βάσει των ταμειακών ροών στην κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, η οποία συνεπάγεται τη δυνατότητα αντιμετώπισης των δαπανών των αερολιμένων για την AMS ως πρόσθετων λειτουργικών δαπανών.
- (238) Στις εκθέσεις δίδεται έμφαση στο γεγονός ότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ συμβάλλουν στη δημιουργία και στη στήριξη της αξίας του εμπορικού σήματος, το οποίο συνδράμει στην παραγωγή αποτελεσμάτων και οφελών όχι μόνο κατά τη διάρκεια της σύμβασης, αλλά και μετά τη λήξη της. Αυτό συμβαίνει ιδίως σε περιπτώσεις όπου, λόγω του γεγονότος ότι η Ryanair έχει συνάψει συμφωνία με έναν αερολιμένα, εγκαθίστανται στον ίδιο αερολιμένα και άλλες αεροπορικές εταιρείες, με αποτέλεσμα να προσελκύονται σε αυτόν περισσότερα καταστήματα και να παράγονται, συνεπώς, περισσότερα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες για τον αερολιμένα. Κατά την άποψη της Ryanair, εάν η Επιτροπή προβαίνει σε κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, τα εν λόγω οφέλη πρέπει να λαμβάνονται υπόψη με την αντιμετώπιση των δαπανών της AMS ως πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, αφαιρουμένων των πληρωμών προς την AMS.
- (239) Επιπλέον, η Ryanair θεωρεί ότι η τελική αξία (η οποία αντικατοπτρίζει την παραγόμενη αξία μετά τη λήξη ισχύος της συμφωνίας) θα έπρεπε να συμπεριληφθεί στα προβλεπόμενα πρόσθετα κέρδη στο τέλος της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών. Η τελική αξία θα μπορούσε να αναπροσαρμόζεται βάσει της πιθανότητας «ανανέωσης», με τον υπολογισμό της προσδοκώμενης συνέχισης της παραγωγής κερδών μετά τη λήξη ισχύος της συμφωνίας με τη Ryanair ή εφόσον συμφωνηθούν παρόμοιοι όροι με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η Ryanair θεωρεί ότι, στην περίπτωση αυτή, θα ήταν εφικτό να υπολογιστεί χαμηλότερο όριο για τα από κοινού παραγόμενα οφέλη στο πλαίσιο της συμφωνίας με την AMS και της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών, αντικατοπτρίζοντας με τον τρόπο αυτό τον αβέβαιο χαρακτήρα των πρόσθετων κερδών μετά τη λήξη ισχύος της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (240) Προς συμπλήρωση της συγκεκριμένης προσέγγισης, στις εκθέσεις παρατίθεται συγκεκριμένη παρουσίαση των αποτελεσμάτων μελετών σχετικά με τις επιπτώσεις του μάρκετινγκ στην αξία του εμπορικού σήματος. Στις εν λόγω μελέτες αναγνωρίζεται το γεγονός ότι το μάρκετινγκ μπορεί να στηρίξει την αξία ενός εμπορικού σήματος και δύναται να συνδράμει στη δημιουργία πελατειακής βάσης. Σύμφωνα με τις εκθέσεις, στην περίπτωση αερολιμένων, το μάρκετινγκ στον δικτυακό τόπο Ryanair.com αυξάνει σημαντικά την προβολή του εμπορικού σήματος. Επιπλέον, στις εκθέσεις επισημαίνεται ότι οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες που επιθυμούν να αυξήσουν την εναέρια κυκλοφορία τους μπορούν, επομένως, να αυξήσουν ειδικά την αξία του εμπορικού τους σήματος με τη σύναψη συμφωνιών μάρκετινγκ με την AMS.
- (241) Τέλος, στις εκθέσεις αναφέρεται ότι η υιοθέτηση μεθόδου βάσει των ταμειακών ροών είναι προτιμότερη από τη μέθοδο της κεφαλαιοποίησης, στην οποία οι δαπάνες για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρέχει η AMS αντιμετωπίζονται ως κεφαλαιουχικές δαπάνες σε άυλο στοιχείο ενεργητικού (δηλαδή, την αξία του εμπορικού σήματος) ⁽³⁷⁾. Η μέθοδος κεφαλαιοποίησης θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη μόνο το ποσοστό των δαπανών μάρκετινγκ που καταλογίζονται στα άυλα στοιχεία ενεργητικού ενός αερολιμένα. Οι δαπάνες μάρκετινγκ θα έπρεπε να αντιμετωπίζονται ως κεφαλαιουχικές δαπάνες σε άυλο στοιχείο ενεργητικού και στη συνέχεια να αποσβένονται για τη διάρκεια της σύμβασης, λαμβανομένης υπόψη μιας υπολειμματικής αξίας κατά την προβλεπόμενη λήξη ισχύος της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών. Η συγκεκριμένη μέθοδος δεν θα λάμβανε υπόψη τα πρόσθετα κέρδη που θα απέφερε η σύναψη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και είναι επίσης δύσκολο να υπολογιστεί η αξία του άυλου στοιχείου ενεργητικού λόγω των δαπανών του εμπορικού σήματος και της χρονικής περιόδου χρήσης του στοιχείου ενεργητικού. Σύμφωνα με τις εκθέσεις, η μέθοδος βάσει των ταμειακών ροών κρίνεται επίσης καταλληλότερη από τη μέθοδο κεφαλαιοποίησης, καθώς στη μέθοδο κεφαλαιοποίησης δεν συνεκτιμώνται τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον αερολιμένα από την υπογραφή της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair.

Oxera — Οικονομική εκτίμηση του κριτηρίου του ΙΕΟΑ: αερολιμένας Frankfurt-Hahn, 11 Αυγούστου 2014:

- (242) Η Ryanair υπέβαλε πρόσθετη έκθεση, η οποία καταρτίστηκε από την Oxera σχετικά με τις συμφωνίες του 1999, του 2002 και του 2005 μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και της Ryanair. Στην εκτίμηση της συμφωνίας του 2005 με τη Ryanair λαμβάνεται επίσης υπόψη η συμφωνία μάρκετινγκ που συνήφθη απευθείας με το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η εκτίμηση των συμφωνιών με τη Ryanair που διενήργησε η Oxera βασίζεται στα στοιχεία που είχε στη διάθεσή του ο αερολιμένας κατά τον χρόνο υπογραφής των συμφωνιών.

⁽³⁷⁾ Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application» (Πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι συμφωνίες της AMS κατά την ανάλυση αποδοτικότητας στο πλαίσιο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ — Πρακτική εφαρμογή), 31 Ιανουαρίου 2014, καταρτίστηκε για λογαριασμό της Ryanair.

Η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair:

- (243) Σύμφωνα με την έκθεση, η ανάλυση της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair βασίστηκε στο έγγραφο του επιχειρηματικού σχεδίου που προσκόμισε η FFHG στις 25 Μαΐου 1999, ένα έγγραφο το οποίο είχε καταρτιστεί πριν από την υπογραφή της συμφωνίας. Στην έκθεση αναφέρεται ότι τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες υπολογίστηκαν με βάση τα τέλη που καθορίζονταν στη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair. Οι εκτιμήσεις των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών βασίστηκαν στις εκτιμήσεις της ίδιας της FFHG. Στην έκθεση επισημαίνεται ότι δεν ελήφθησαν υπόψη οι δαπάνες πυρόσβεσης, οι οποίες θεωρείται συνήθως ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Το ίδιο ισχύει και για τις επενδύσεις σε υποδομές.

*Πίνακας 16***Εκτίμηση σταδιακής αποδοτικότητας της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair από την Oxera ⁽³⁸⁾**

[...]

Η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair:

- (244) Στην έκθεση επεξηγείται ότι οι προβλέψεις για τους συνολικούς αριθμούς επιβατών αντλήθηκαν από το επιχειρηματικό σχέδιο της FFHG που καταρτίστηκε τον Νοέμβριο του 2002, δεδομένου ότι πρόκειται για το μοναδικό διαθέσιμο έγγραφο που περιέχει προβλέψεις της επιβατικής κίνησης κατά την αντίστοιχη περίοδο. Σύμφωνα με την έκθεση, τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες υπολογίστηκαν με βάση τα τέλη που καθορίζονταν στη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair. Τα στοιχεία σχετικά με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αντλήθηκαν από το επιχειρηματικό σχέδιο της FFHG που καταρτίστηκε τον Νοέμβριο του 2002, δεδομένου ότι πρόκειται για το μοναδικό έγγραφο που περιέχει προβλέψεις σχετικά με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες και το οποίο συντάχθηκε κοντά στον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair.
- (245) Οι εκτιμήσεις των λειτουργικών δαπανών ανά επιβάτη βασίστηκαν στην ανάλυση των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών ανά αναχωρούντα επιβάτη της Ryanair που εκπόνησε η ίδια η FFHG. Η κλίμακα των επενδύσεων καταρτίστηκε τον Νοέμβριο του 2000.

*Πίνακας 17***Εκτίμηση σταδιακής αποδοτικότητας της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair από την Oxera ⁽³⁹⁾**

[...]

6.2. LUFTHANSA ΚΑΙ BDF

- (246) Η Lufthansa και η Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften eV (Ομοσπονδιακή Ένωση Αερομεταφορέων της Γερμανίας, εφεξής: BDF) υπέβαλαν εμπεριστατωμένες πληροφορίες και παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 οι οποίες συνοψίζονται κατωτέρω.
- (247) Η Lufthansa και η BDF δήλωσαν ότι οι ζημιές της FFHG και των προκατόχων της κατά την περίοδο από το 1998 έως το 2009 ανέρχονταν στο ποσό των 161 εκατ. ευρώ και ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της, η FFHG δεν παρουσίασε θετικά στοιχεία EBITDA ούτε το 2006. Ως προς το σημείο αυτό, η Lufthansa και η BDF ισχυρίζονται ότι η εξασφάλιση ελαφρώς θετικών στοιχείων EBITDA κατέστη εφικτή μόνο μετά την απαλλαγή από τις κληροδοτημένες υποχρεώσεις, στοιχείο που μείωσε τις λειτουργικές ζημιές. Ως εκ τούτου, η Lufthansa και η BDF υποδεικνύουν ότι η Επιτροπή έπρεπε να επιδιώξει να αποκτήσει πρόσβαση σε όλους τους ετήσιους ισολογισμούς της FFHG. Εν προκειμένω, η Lufthansa προέβαλε το επιχείρημα ότι, σε αντίθεση με τις δηλώσεις της Γερμανίας, η απόσβεση των επενδύσεων δεν

⁽³⁸⁾ Σύμφωνα με την Oxera, δεν συμπεριλαμβάνονται οι αποσβέσεις διότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair είχε υπογραφεί πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris στις 12 Δεκεμβρίου 2000. Η Oxera επισημαίνει επίσης ότι τα στοιχεία παρουσιάζονται σε ονομαστικές τιμές. Η Oxera διευκρινίζει ότι οι εκτιμήσεις που παρουσιάζονται για τα έτη 1999 και 2004 αναπροσαρμόστηκαν ώστε να αντικατοπτρίζουν τις ημερομηνίες έναρξης και λήξης ισχύος της συμφωνίας του 1999, ήτοι τον Απρίλιο του 1999 και τον Μάρτιο του 2004 αντίστοιχως.

⁽³⁹⁾ Η Oxera διευκρινίζει ότι οι αποσβέσεις διαμορφώνονται κατά τρόπο ουδέτερο ως προς την καθαρή τρέχουσα αξία. Σύμφωνα με την Oxera, η μέθοδος αυτή διασφαλίζει την εξίσωση της συνολικής προεξοφλημένης παρούσας αξίας των αποσβέσεων καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του στοιχείου του ενεργητικού με το αρχικό ποσό των κεφαλαιουχικών δαπανών. Η Oxera επισημαίνει ότι τα στοιχεία παρουσιάζονται σε ονομαστικές τιμές. Η Oxera διευκρινίζει ότι οι εκτιμήσεις που παρουσιάζονται για τα έτη 2002 και 2017 αναπροσαρμόστηκαν ώστε να αντικατοπτρίζουν τις ημερομηνίες έναρξης και λήξης ισχύος της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair, ήτοι τον Φεβρουάριο του 2002 και τον Φεβρουάριο του 2017 αντίστοιχως.

παρουσίασε σημαντική αύξηση με την πάροδο των ετών και δεν μπορεί να θεωρηθεί πολύ υψηλή σε σύγκριση με τις δαπάνες που συνδέονται με τη στήριξη εμπορικής προώθησης υπέρ της Ryanair, και οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στις «άλλες λειτουργικές δαπάνες», όπως εμφανίζεται στον πίνακα 18. Η Lufthansa και η BDF υποδεικνύουν επίσης ότι η Επιτροπή όφειλε να ζητήσει τους πλήρεις, μη δημοσιοποιημένους ετήσιους ισολογισμούς της FFHG.

Πίνακας 18

Σχέση μεταξύ των αποσβέσεων και άλλων λειτουργικών δαπανών

Σε ευρώ	2000	2001	2002	2003	2004
Αποσβέσεις	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Ζημιές	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Άλλες λειτουργικές δαπάνες	[...]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

- (248) Η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν επίσης ότι δεν έπρεπε να ληφθεί υπόψη η μελέτη που υποβλήθηκε από τη Γερμανία και περιείχε στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις επιπτώσεις της FFHG στον τουρισμό της περιοχής Hunsrück και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, διότι τα στοιχεία σχετικά με την αύξηση του αριθμού των επιβατών και των θέσεων εργασίας στην περιοχή γύρω από τον αερολιμένα παρασχέθηκαν από την FFHG και δεν επαληθεύτηκαν από τους συντάκτες της μελέτης. Η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν περαιτέρω ότι ήταν γνωστό, ακόμη και όταν εκπονήθηκε η μελέτη, ότι τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία δεν ήταν ρεαλιστικά.
- (249) Επιπροσθέτως, η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν ότι η FFHG δεν διέθετε σαφές επιχειρηματικό μοντέλο, γεγονός που μπορούσε να αποδειχτεί από τα μεταβαλλόμενα σχέδια για προσθήκες στον αερολιμένα, όπως εμπορικά κέντρα ή χώροι εκδρομικών προορισμών, που δεν είχαν καμία σχέση με τη λειτουργία του αερολιμένα. Επιπλέον, σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF, οι αντιφατικές δηλώσεις της FFHG ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αναμενόταν να καταστεί επικερδής αρχικά έως το 2005, κατόπιν έως το 2008 και εν συνεχεία το 2013, οδηγούν στο ίδιο συμπέρασμα, ότι δηλαδή η FFHG δεν ενεργούσε βάσει συνεπούς επιχειρηματικού σχεδίου. Κατά συνέπεια, η τελευταία πρόβλεψή της, ήτοι ότι ο αερολιμένας αναμενόταν να καταστεί επικερδής από το 2016 και μετά, μπορεί να θεωρηθεί εξίσου αμφισβητήσιμη και φαίνεται μάλιστα να στηρίχθηκε στην παραδοχή ότι θα πραγματοποιούνταν νέες, σημαντικές επενδύσεις. Η προέλευση, ωστόσο, αυτών των επενδύσεων ήταν απολύτως ασαφής σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF.
- (250) Επιπλέον, η Lufthansa και η BDF ανέφεραν ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Γερμανίας, η PwC δεν είχε υποβάλει ορθό έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ, διότι κατά την εκτίμηση που διενέργησε δεν έλαβε υπόψη τη νομολογία του Δικαστηρίου σε δύο τουλάχιστον σημεία.
- (251) Πρώτον, η Lufthansa και η BDF αναφέρθηκαν στην επιχειρηματολογία της Γερμανίας, σύμφωνα με την οποία οι συσσωρευμένες ζημιές της FFHG μπορούσαν να αντισταθμιστούν από τη Fraport υπό την ιδιότητά της ως μετόχου της. Ως προς αυτό, η Lufthansa και η BDF προέβλεψαν το επιχείρημα ότι το ζητούμενο δεν είναι αν οι ζημιές μπορούν να αντισταθμιστούν εντός ενός ομίλου επιχειρήσεων, αλλά αν τα επιμέρους μέτρα που λαμβάνονται προς τον σκοπό αυτό συνιστούν μέτρα τα οποία θα ελάμβανε επίσης (ή όχι) ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, και ότι για αυτόν ακριβώς τον λόγο η συγκεκριμένη επιχειρηματολογία δεν ήταν αποδεκτή.
- (252) Δεύτερον, η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν ότι η επιχειρηματολογία της εκτίμησης της PwC δεν ήταν επαρκής για να καταδειχθεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε λάβει την ίδια απόφαση, διότι η PwC διατύπωσε το επιχείρημα, για παράδειγμα, σε σχέση με τη σύμβαση του 1999 με τη Ryanair, ότι μπορούσε να επιτευχθεί μείωση των ζημιών με την αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η Lufthansa και η BDF παρέπεμψαν στην απόφαση στην υπόθεση WestLB, σύμφωνα με την οποία, υπό συνθήκες συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς «θα επιδιώξει την εύλογη μεγιστοποίηση της αποδόσεως της επενδύσεώς του, σε σχέση με τις παρούσες συνθήκες και με την ικανοποίηση των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων συμφερόντων του, περιλαμβανομένης της περιπτώσεως επενδύσεως σε επιχείρηση, στο εταιρικό κεφάλαιο της οποίας ήδη συμμετέχει»⁽⁴⁰⁾. Επομένως, η μείωση των ζημιών δεν συνιστά επαρκή λόγο για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ένα μέτρο πληροί το κριτήριο του ΙΕΟΑ και, ως εκ τούτου, η PwC αγνόησε καταφανώς τη νομολογία του Δικαστηρίου στην προκειμένη περίπτωση, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της Lufthansa και της BDF. Επίσης, η Lufthansa και η BDF επισήμαναν ότι

⁽⁴⁰⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, DEP — Westdeutsche Landesbank Girozentrale κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-00435, σκέψη 314.

η εκτίμηση που υποβλήθηκε για λογαριασμό της FFHG δεν συμπεριελάμβανε έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ εκ μέρους της ίδιας, διότι αναφέρεται μόνο στον έλεγχο που διενήργησε η PwC.

- (253) Επιπροσθέτως, η Lufthansa και η BDF αμφισβήτησαν το επιχείρημα της PwC όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου, σύμφωνα με το οποίο οι μακροπρόθεσμοι ορίζοντες προγραμματισμού άνω των 30 ετών και ο χρόνος απόσβεσης των επενδύσεων άνω των 20 ετών αποτελούν συνήδη επιχειρηματική πρακτική για τις επενδύσεις υποδομών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 103 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008). Ως προς το σημείο αυτό, η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι οι συγκρίσεις στις οποίες προέβη η PwC με τις συμβάσεις παραχώρησης στον αερολιμένα της Βουδαπέστης, στους αερολιμένες Da Vinci και Campiano, στον αερολιμένα της Σπάρτης και στον αερολιμένα Belfast City ήταν εντελώς αβάσιμες, διότι η κατάσταση στους αερολιμένες αυτούς δεν είναι ούτε κατά διάνοια συγκρίσιμη με την κατάσταση της FFHG και του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Lufthansa και η BDF προέβησαν το επιχείρημα ότι, σε αντίθεση με όλους τους αερολιμένες που αναφέρει η PwC, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ήταν στρατιωτικός αερολιμένας ο οποίος άρχισε να χρησιμοποιείται επί το πλείστον για τους σκοπούς της πολιτικής αεροπορίας μόλις το 1999 και στη συνέχεια υποστηρίχθηκε από την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών ώστε να ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες της Ryanair. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο, σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF, η ανάλυση νεκρού σημείου εκμετάλλευσης δεν είναι ακριβής διότι δεν ελήφθησαν υπόψη οι δαπάνες για την κατασκευή του τερματικού σταθμού.
- (254) Η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν επίσης, βάσει της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008, ότι η υπεραντι-στάθμιση των τελών ελέγχου ασφαλείας συνιστούσε σαφώς κρατική ενίσχυση. Ως προς αυτό, η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν ότι, πρώτον, οι έλεγχοι ασφαλείας έπρεπε να αποτελέσουν αντικείμενο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης. Κατά την άποψη της Lufthansa και της BDF, δεν τηρήθηκαν οι κανόνες για τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων και συνεπώς, εξ ορισμού, η παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών δεν ανατέθηκε έναντι της πλέον συμφέρουσας τιμής. Δεύτερον, η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, τα εν λόγω τέλη ελέγχου ασφαλείας πρέπει να προσανατολίζονται προς τις πραγματικές και αναγκαίες δαπάνες. Ωστόσο, η Lufthansa και η BDF επισήμαναν ότι τα τέλη στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn παρέμειναν στα ίδια επίπεδα μεταξύ του 2003 και του 2008, ενώ σε άλλους αερολιμένες διαπιστώνονταν διακυμάνσεις της κίνησης.
- (255) Σε αντίθεση με τις παρατηρήσεις της Γερμανίας όσον αφορά τη νομική εκτίμηση, η Lufthansa και η BDF εξέφρασαν την άποψη ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε από τη Fraport υπέρ της FFHG προήλθε από κρατικούς πόρους. Σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF, η Fraport είχε αναγνωρίσει ρητώς σε όλους τους ετήσιους ισολογισμούς της κατά τα έτη από το 2001 έως το 2006 ότι, λόγω συμφωνίας για τη σύσταση κοινοπραξίας μεταξύ των μετόχων του δημόσιου τομέα, συνιστά «ανεξάρτητη επιχείρηση του δημόσιου τομέα». Εν προκειμένω, η Lufthansa και η BDF παρέπεμψαν σε διάφορες ενδείξεις σύμφωνα με τις οποίες τα κονδύλια της Fraport ήταν κρατικοί πόροι σύμφωνα με το σκεπτικό της απόφασης στην υπόθεση Stardust Marine ⁽⁴¹⁾ και κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής ⁽⁴²⁾.
- (256) Επιπροσθέτως, η Lufthansa και η BDF θεώρησαν ότι οι ενέργειες της Fraport πρέπει επίσης να καταλογιστούν στο κράτος. Σε αυτό το πλαίσιο, η Lufthansa και η BDF αναφέρθηκαν σε ενδείξεις σχετικά με τη δυνατότητα καταλογισμού, όπως το γεγονός ότι η συνέλευση των μετόχων της FFHG, ήτοι του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Fraport, ενέκρινε τη σύναψη των συμφωνιών με τη Ryanair. Επιπλέον, η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι υφίσταται ισχυρή χρονική συνάφεια μεταξύ της δεύτερης αύξησης κεφαλαίου και της αίτησης αναγνώρισης συστήματος κοινών αερολιμένων το 2005. Σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF, σε χρονικό διάστημα δύο εβδομάδων, οι μέτοχοι της FFHG έλαβαν την απόφαση υπέρ της αύξησης κεφαλαίου, η οποία έλυσε τα χρηματοοικονομικά προβλήματα της FFHG, και ακολούθως η Γερμανία υπέβαλε την αίτηση για κοινό αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν ότι οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα κατέστησαν δυνατή την υποβολή της συγκεκριμένης αίτησης μέσω της νέας αύξησης κεφαλαίου.
- (257) Η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν επιπλέον ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς δεν θα είχε αναλάβει τη δέσμευση να χρηματοδοτήσει και να επενδύσει στην FFHG, διότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς ενεργεί πάντα με γνώμονα το κέρδος. Απλώς και μόνο η μείωση των ζημιών δεν θα επαρκούσε για να πειστεί να αναλάβει τη δέσμευση ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, ο οποίος επίσης δεν θα λάμβανε υπόψη κοινωνικές ή τοπικές πολιτικές παραμέτρους.
- (258) Τέλος, η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην FFHG για νέες υποδομές, καθώς και η ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Ryanair, δεν είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά ούτε σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ούτε σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ως προς το σημείο αυτό, η Lufthansa και η BDF προέβησαν τον ισχυρισμό ότι, στην προκειμένη περίπτωση, δεν υπήρξε μετατροπή στρατιωτικού αερολιμένα, δεδομένου ότι ο αερολιμένας κατασκευάστηκε μετά την παρέλευση 6 ετών από την παύση της στρατιωτικής χρήσης του. Επιπλέον, υποστήριξαν ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν συνέβαλε στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main, και ιδίως ότι ήταν αμφίβολο κατά πόσον ο αερολιμένας συνέτεινε στην ανάπτυξη της περιοχής και στη δημιουργία θέσεων εργασίας σε αυτή. Σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF, το επιχείρημα αυτό δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να δικαιολογήσει τη χορήγηση

⁽⁴¹⁾ Απόφαση Stardust Marine, σκέψεις 33-34.

⁽⁴²⁾ Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (Κωδικοποιημένη έκδοση) (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

ενίσχυσης, διότι η δημιουργία θέσεων εργασίας ξεκίνησε μόλις το 1999, ήτοι έξι έτη μετά τη διακοπή της στρατιωτικής χρήσης του αερολιμένα. Ακόμη και εάν γινόταν δεκτή αυτή η αιτιολόγηση, τα αριθμητικά στοιχεία που παρουσίασε η FFHG στις μελέτες της αποτελούν καταφανώς υπερεκτίμηση των επιπτώσεων στην οικονομία και στη δημιουργία θέσεων εργασίας.

- (259) Επιπροσθέτως, η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν ότι οι εκπτώσεις που χορηγούνταν μέσω των αερολιμενικών τελών για αριθμούς επιβατών από 1 έως 3 εκατ. εισήγαγαν διακρίσεις. Η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι μόνον η Ryanair ήταν επιλέξιμη για τις εν λόγω εκπτώσεις, διότι επρόκειτο για τη μοναδική αεροπορική εταιρεία που εξυπηρετούσε τόσο μεγάλο αριθμό επιβατών, αλλά ούτε η χωρητικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn ήταν επαρκής ώστε να φιλοξενήσει και άλλη αεροπορική εταιρεία η οποία θα μπορούσε να εξυπηρετήσει αντίστοιχο αριθμό επιβατών. Η χορήγηση στήριξης εμπορικής προώθησης εισήγαγε επίσης διακρίσεις κατά την άποψη της Lufthansa και της BDF, διότι το ποσοστό της στήριξης εμπορικής προώθησης εξαρτάται από τον αριθμό των επιβατών που η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη εξυπηρετήσει από τον αερολιμένα, καθώς και από τον αριθμό των προορισμών που η αεροπορική εταιρεία προσφέρει ήδη στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Δεδομένου ότι οι παράγοντες αυτοί δεν έχουν καμία σχέση με το ύψος της στήριξης εμπορικής προώθησης για την εξυπηρέτηση νέων προορισμών, το εν λόγω σύστημα θα παρέχει στη Ryanair σημαντικά υψηλότερο ποσό στήριξης εμπορικής προώθησης, το οποίο δεν δικαιολογείται σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF.
- (260) Όσον αφορά την ενίσχυση λειτουργίας υπέρ του αερολιμένα, η Lufthansa και η BDF τόνισαν ότι είναι προφανές ότι η μέθοδος του ενιαίου ταμείου που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν είναι αποτελεσματική, διότι συνολικά τα έσοδα δεν μπορούν να καλύψουν τις ζημιές. Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση για τις εν λόγω ζημιές μέσω της χρηματοδότησης της FFHG συνιστά ενίσχυση λειτουργίας.
- (261) Όσον αφορά την ενίσχυση υπέρ της Ryanair, η Lufthansa και η BDF ανέφεραν ότι η Ryanair έλαβε πλεονεκτήματα μέσω των αερολιμενικών τελών και των συμφωνιών με τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς δεν θα είχε λάβει τα μέτρα αυτά, διότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν είναι προφανώς σε θέση να λειτουργήσει αποδοτικά σε αυτή τη βάση. Η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν ότι, μέσω των κλιμάκων αερολιμενικών τελών του 2001 και του 2006, η Ryanair αποκόμισε επιπρόσθετο πλεονέκτημα υπό τη μορφή των πρόσθετων μειώσεων που της χορηγούνταν σε συνάρτηση με τον συνολικό αριθμό των επιβατών που αναχωρούσαν με τη συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία.
- (262) Η Lufthansa και η BDF προέβλεπαν το επιχείρημα ότι, εφόσον η Fraport πρέπει να θεωρείται δημόσια επιχείρηση, η FFHG είναι επιχείρηση του δημόσιου τομέα και, ως εκ τούτου, οι πόροι της πρέπει να θεωρούνται κρατικοί πόροι. Τα πλεονεκτήματα που χορήγησε η FFHG στη Ryanair πρέπει να καταλογιστούν επίσης στο κράτος, σύμφωνα με τη Lufthansa και την BDF, δεδομένου ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης περιλαμβάνει επίσης συμφωνία ελέγχου («Beherrschungsvertrag») και οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα δύνανται να καθοδηγήσουν τη συμπεριφορά της FFHG. Εν προκειμένω, η Lufthansa και η BDF ισχυρίστηκαν ότι θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο διευθυντής της FFHG είναι πάντα υπάλληλος της Fraport.
- (263) Η Lufthansa και η BDF υποστήριξαν επίσης ότι καμία από τις ενισχύσεις υπέρ της Ryanair δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Οι συμφωνίες με τη Ryanair και η κλίμακα αεροπορικών τελών του 2001 θα πρέπει να αξιολογηθούν απευθείας με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη η απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση Charleroi⁽⁴³⁾. Βάσει του σκεπτικού αυτού, η Lufthansa και η BDF δήλωσαν ότι η ενίσχυση υπέρ της Ryanair δεν μπορεί να θεωρηθεί αιτιολογημένη, διότι συνιστά εν μέρει ενίσχυση λειτουργίας, η οποία δεν μπορεί να δικαιολογηθεί σε καμία περίπτωση, και εν μέρει ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, η οποία δεν επιδιώκει κανέναν θεμιτό στόχο και δεν χορηγήθηκε κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις. Η Lufthansa και η BDF επισήμαναν περαιτέρω ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 δεν είναι συμβιβάσιμη με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, διότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις σχετικά με το συμβιβασμό που καθορίζονται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τη στήριξη εμπορικής προώθησης και την ενίσχυση λειτουργίας που χορηγούνται μέσω των επιβατικών τελών. Σύμφωνα με τις επεξηγήσεις της Lufthansa και της BDF, αυτό προκύπτει, αφενός, από το γεγονός ότι η στήριξη εμπορικής προώθησης εισάγει διακρίσεις και, αφετέρου, από το γεγονός ότι τα επιβατικά τέλη δεν είναι περιορισμένης διάρκειας και δεν λειτουργούν ως κίνητρο. Επιπροσθέτως, κατά την άποψη της Lufthansa και της BDF, το σύνολο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν υπέρ της Ryanair είναι σωρευτικού χαρακτήρα και, επομένως, δεν πληρούν τις προϋποθέσεις σχετικά με το συμβιβασμό. Κατά την άποψή τους, συνεπώς, θα πρέπει να χαρακτηριστούν ως μη συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά.

6.3. ΕΝΩΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (ΑΕΑ)

- (264) Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ) επισήμανε ότι το γεγονός ότι η FFHG ήταν ζημιογόνα από την έναρξη της δραστηριότητάς της και ότι η εξαγγελθείσα ημερομηνία για την επίτευξη νεκρού σημείου εκμετάλλευσης αναβαλλόταν συνεχώς καταδεικνύει ότι το επιχειρηματικό μοντέλο είναι, στην καλύτερη περίπτωση, αμφισβητήσιμο και ότι διαπιστώνεται κατάφωρη παραβίαση της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

⁽⁴³⁾ Υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής (εφεξής: απόφαση στην υπόθεση «Charleroi»), Συλλογή 2008, σ. II-3643.

- (265) Όσον αφορά τις πιθανές ενισχύσεις υπέρ της Ryanair, η ΑΕΑ εξέφρασε την άποψη ότι οι εν λόγω ενισχύσεις είχαν αρνητικές επιπτώσεις για τις ανταγωνιζόμενες αεροπορικές εταιρείες και ότι οι συμφωνίες με τη Ryanair συνιστούσαν μέτρα που εισήγαγαν διακρίσεις. Σύμφωνα με την ΑΕΑ, οι εν λόγω συμφωνίες εισάγουν διακρίσεις διότι η σύναψή τους συμπίπτει με την έναρξη της εμπορικής χρήσης του αερολιμένα, γεγονός που σημαίνει ότι ο αερολιμένας είχε προσαρμοστεί ειδικά για τις ανάγκες της Ryanair.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Η Air France επισήμανε ότι εν γένει υποστηρίζει ένθερμα τη δράση της Επιτροπής σε θέματα κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Ειδικότερα όσον αφορά την κατάσταση στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η Air France συμφώνησε με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ότι τα μέτρα υπέρ της FFHG και της Ryanair συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Η Air France εκτιμά ιδίως ότι οι τρεις εμπορικές συμφωνίες με τη Ryanair συνιστούν σαφές μέτρο που εισάγει διακρίσεις, διότι σε καμία άλλη αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί το ίδιο σύστημα αερολιμένων δεν είχαν προσφερθεί ποτέ οι ίδιοι όροι. Ως εκ τούτου, η Air France καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω μέτρα συνέβαλλαν αναπόφευκτα και σε σημαντικό βαθμό στη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των ενδοενο-σιακών αερομεταφορών στην εσωτερική αγορά.

6.5. ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Η Lufthansa δήλωσε ότι οι συμφωνίες του 1999, του 2002 και του 2005 με τη Ryanair συνιστούν μη συμβιβάσιμες κρατικές ενισχύσεις και υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με τις αντίστοιχες συμφωνίες.
- (268) Όσον αφορά τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, η Lufthansa υποστήριξε ότι το κόστος για τον τερματικό σταθμό 1 στον αερολιμένα πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού, η Lufthansa παρέπεμψε στη δήλωση της Ryanair στο πλαίσιο κοινοβουλευτικής ακρόασης. Σύμφωνα με τη Lufthansa, η Ryanair δήλωσε ότι ο αερολιμένας είχε κατασκευαστεί για την εξυπηρέτηση της ίδιας. Η Lufthansa αμφισβήτησε τον ισχυρισμό ότι μέρος του κόστους του τερματικού σταθμού μπορούσε να καταλογιστεί και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.
- (269) Κατά την άποψη της Lufthansa, ο έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διεξήγαγε η PwC για τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair υποεκτιμά το κόστος εμπορικής προώθησης για την έναρξη νέων δρομολογίων το 2002. Σύμφωνα με τη Lufthansa, ήταν δημοσίως γνωστό ότι το 2002 επρόκειτο να εγκαινιαστούν 7 νέα δρομολόγια. Ως εκ τούτου, η Lufthansa δήλωσε ότι το ύψος της στήριξης εμπορικής προώθησης είχε υποεκτιμηθεί κατά τουλάχιστον [...] ευρώ το 2002.
- (270) Όσον αφορά τη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair, η Lufthansa υποστήριξε ότι οι προβλέψεις της επιβατικής κίνησης στις οποίες βασίστηκε ο έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για τη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair φαίνεται ότι είχαν υπερεκτιμηθεί. Η Lufthansa δήλωσε ότι, στη χειρότερη περίπτωση, ο αερολιμένας προέβλεπε ότι η Ryanair θα εξασφάλιζε 3 εκατ. επιβάτες κατά την περίοδο μεταξύ του 2006 και του 2012. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Lufthansa, οι προβλέψεις αυτές δεν βασίζονταν σε πραγματική δέσμευση της Ryanair.
- (271) Επιπλέον, η Lufthansa ανέφερε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και η Ryanair προέβλεψαν το 2005 σε σύναψη συμφωνίας μάρκετινγκ, η οποία δεν συμπεριλαμβάνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008 ⁽⁴⁴⁾. Σύμφωνα με τη Lufthansa, η εν λόγω συμφωνία χορηγεί στη Ryanair στήριξη εμπορικής προώθησης ύψους τουλάχιστον [...] εκατ. ευρώ ετησίως.
- (272) Όσον αφορά την ενίσχυση υπέρ του αερολιμένα για τη χρηματοδότηση υποδομών, η Lufthansa είναι της άποψης ότι οι υποδομές προορίζονταν αποκλειστικά για τη Ryanair και, ως εκ τούτου, δεν εφαρμόζονται τα κριτήρια περί του συμβιβάσιμου που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

⁽⁴⁴⁾ Η συμφωνία μάρκετινγκ του 2005 δεν αποτέλεσε αντικείμενο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011.

6.5.1.2. *Transport & Environment*

- (273) Η εν λόγω μη κυβερνητική οργάνωση διατύπωσε παρατηρήσεις στο πλαίσιο των οποίων επικρίνει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και τις μέχρι στιγμής αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με τον αεροπορικό κλάδο για τις εικαζόμενες αρνητικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

7.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

- (274) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Ryanair, η Γερμανία επισήμανε ότι τεκμηριώνουν με εμπεριστατωμένο τρόπο τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η ίδια και τις συμπληρώνουν από την πλευρά της αεροπορικής εταιρείας. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι παρατηρήσεις της Ryanair υπογραμμίζουν ειδικότερα το γεγονός ότι οι συμβάσεις με τη Ryanair ήταν τέτοιες ώστε οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα προέβαινε στη σύναψή τους και ότι, στην πραγματικότητα, πολλοί ευρωπαϊκοί αερολιμένες έχουν συνάψει παρόμοιες συμφωνίες με τη Ryanair.
- (275) Επιπλέον, η Γερμανία τόνισε το γεγονός ότι τα αερολιμενικά τέλη που επέβαλλε η FFHG αποτελούσαν, σύμφωνα με τη Ryanair, απολύτως συνήθη πρακτική στον κλάδο των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και δεν ευνοούσαν ειδικά τη Ryanair.

7.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ LUFTHANSA ΚΑΙ ΤΗΣ BDF

- (276) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Lufthansa, η Γερμανία απέρριψε τον ισχυρισμό ότι τα αποτελέσματα της μελέτης που υποβλήθηκε σχετικά με τις επιπτώσεις του αερολιμένα Frankfurt-Hahn στην περιφερειακή οικονομία και τον αριθμό των θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν είναι αμφισβητήσιμα και τονίζει, απεναντίας, ότι η μελέτη βασίζεται στην άρτια τεκμηριωμένη οικονομική έρευνα που εκπονήθηκε από εμπειρογνώμονες. Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι αριθμοί στη μελέτη συνιστούν ασφαλή πρόβλεψη και δεν αντιστοιχούν κατ' ανάγκη πάντα στους πραγματικούς αριθμούς, ιδίως στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η πρόβλεψη ήταν ρεαλιστική κατά τον χρόνο δημοσίευσής της και οδήγησε, από εκ των προτέρων προοπτική, την PwC στο συμπέρασμα ότι η FFHG ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς.
- (277) Η Γερμανία αντέκρουσε επίσης τις αμφιβολίες της Lufthansa και της BDF ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν θα καταστεί επικερδής. Η Γερμανία δήλωσε ότι η πρόβλεψη σχετικά με τον χρόνο εξασφάλισης της κερδοφορίας του αερολιμένα ενδέχεται να πρέπει να αναπροσαρμόζεται συν τω χρόνω λόγω πολλαπλών παραγόντων, όπως οι αποφάσεις σχετικά με τις επενδύσεις και την επέκταση της επιχείρησης. Σε κάθε περίπτωση, η PwC παρουσίασε αξιόπιστες εκτιμήσεις, σύμφωνα με τις οποίες όλα τα υπό εξέταση μέτρα ήταν από οικονομική άποψη εύλογα.
- (278) Επομένως, ο ισχυρισμός της Lufthansa και της BDF ότι δεν παρέχεται πραγματική αιτιολόγηση του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ είναι αβάσιμος σύμφωνα με τη Γερμανία, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη ότι η Lufthansa δεν είχε πρόσβαση στον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενήργησε η PwC.
- (279) Όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου, η Γερμανία δήλωσε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν έκλεισε ποτέ· αντιθέτως, χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της πολιτικής αεροπορίας από το 1993 έως και τη χρονική στιγμή που ενεπλάκη η Fraport. Η Γερμανία διευκρινίζει ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν ήταν συνεπώς ένα έργο με στόχο να παρασχεθεί ένας αερολιμένας στη Ryanair, όπως ισχυρίζεται η Lufthansa, αλλά προοριζόταν να λειτουργήσει ως αερολιμένας χαμηλού κόστους, ο οποίος θα εξυπηρετούσε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία υπό ισότιμους όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν περισσότερο ορισμένους αερολιμένες από ό,τι κάποιες άλλες αποτελεί συνήθη πρακτική. Η ίδια η Lufthansa, μάλιστα, διαθέτει στον αερολιμένα του Μονάχου τερματικό σταθμό αποκλειστικής χρήσης.
- (280) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι το καθεστώς στήριξης εμπορικής προώθησης δεν εισήγαγε διακρίσεις. Τα επίπεδα της στήριξης εμπορικής προώθησης είχαν καθοριστεί κατά τρόπο εύλογο και χωρίς διακρίσεις. Η καταβολή της στήριξης εμπορικής προώθησης σε δόσεις, η οποία επικρίνεται από τη Lufthansa και την BDF, εξυπηρετούσε αποκλειστικά και μόνο τον σκοπό της ελαχιστοποίησης των κινδύνων σε περίπτωση κατάρτησης ενός δρομολογίου σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά την έναρξή του. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο κίνδυνος αυτός δεν ήταν στον ίδιο βαθμό υπαρκτός εάν μια αεροπορική εταιρεία δραστηριοποιείτο ήδη στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και εξυπηρετούσε ήδη περισσότερους από 1 εκατ. επιβάτες. Άλλωστε, η Ryanair δεν έλαβε, σύμφωνα με τη Γερμανία, καμία μυστική ή αδικαιολόγητη στήριξη εμπορικής προώθησης από την FFHG.

- (281) Όσον αφορά το ζήτημα σχετικά με το κατά πόσον τυχόν ενίσχυση προήλθε από κρατικούς πόρους, η Γερμανία υποστήριξε ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Lufthansa και της BDF, δεν μπορεί να συναχθεί σχετικά κανένα συμπέρασμα από τους ετήσιους ισολογισμούς της Fraport στους οποίους η επιχείρηση δηλώνει ότι συνιστά «ανεξάρτητη επιχείρηση του δημόσιου τομέα». Η δήλωση αυτή συμπεριελήφθη στην ετήσια οικονομική έκθεση με μοναδικό σκοπό να παρουσιαστεί η σχέση με επιχειρήσεις και πρόσωπα πλησίον της Fraport, αλλά δεν έχει καμία επίπτωση για την εκτίμηση της κρατικής ενίσχυσης. Σε κάθε περίπτωση, από το στοιχείο αυτό δεν προκύπτει σε καμία περίπτωση καταλογισμός των αυξήσεων κεφαλαίου στο κράτος.
- (282) Όσον αφορά το ζήτημα σχετικά με το συμβιβασμό της ενίσχυσης που χορηγήθηκε υπέρ της FFHG με την εσωτερική αγορά, η Γερμανία δήλωσε ότι το επιχείρημα της Lufthansa και της BDF ότι η χρήση του αερολιμένα για τους σκοπούς της πολιτικής αεροπορίας ξεκίνησε μόνον έξι έτη μετά τη λήξη της στρατιωτικής του χρήσης δεν είναι μόνον εσφαλμένο αλλά και άνευ αντικειμένου. Η μη στρατιωτική χρήση του αερολιμένα ξεκίνησε απευθείας το 1993 και οι υποδομές για αυτήν υπήρχαν ήδη. Η επέκταση των υποδομών ώστε ο αερολιμένας να είναι έτοιμος για την εξυπηρέτηση της εμπορικής επιβατικής κίνησης ήταν αναπόφευκτη.
- (283) Η Γερμανία απέρριψε τον ισχυρισμό της Lufthansa και της BDF ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν συνέβαλε στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main και επισήμανε ότι η Lufthansa και η BDF δεν τεκμηρίωσαν τον ισχυρισμό τους με αποδεικτικά στοιχεία.
- (284) Η Γερμανία αντέκρουσε ειδικότερα το επιχείρημα της Lufthansa και της BDF ότι ήταν αμφίβολο αν ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δημιούργησε μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn άσκησε σημαντική επιρροή στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της διαρθρωτικά αδύναμης περιοχής γύρω από τον αερολιμένα.
- (285) Επιπροσθέτως, η Γερμανία απέρριψε τον ισχυρισμό της Lufthansa και της BDF ότι τα τέλη επιβατών και η στήριξη εμπορικής προώθησης εισήγαγαν διακρίσεις. Η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι τα επιβατικά τέλη και η στήριξη εμπορικής προώθησης είχαν καθοριστεί βάσει οικονομικών εκτιμήσεων και υπολογισμών και ότι είχαν τεθεί στη διάθεση των αεροπορικών εταιρειών κατά τρόπο ενιαίο και χωρίς διακρίσεις.
- (286) Τέλος, η Γερμανία αντέκρουσε τις αμφιβολίες της Lufthansa και της BDF ως προς την εφαρμογή της μεθόδου του ενιαίου ταμείου στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Η Γερμανία ανέφερε ότι η εν λόγω μέθοδος είναι οικονομικά αιτιολογημένη, όπως καταδείχθηκε και από τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενέργησε η PwC, και ότι δεν θα ήταν δυνατή η προσέλευση αεροπορικών εταιρειών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn εάν τα τέλη επιβατών ήταν τόσο υψηλά ώστε να διασφαλιστεί ευθύς εξαρχής η επικερδής λειτουργία του αερολιμένα.
- (287) Όσον αφορά τους ισχυρισμούς της Lufthansa και της BDF σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν υπέρ της Ryanair μέσω των συμφωνιών του 1999, του 2002 και του 2005 με τη Ryanair, η Γερμανία παρέπεμψε στους εμπεριστατωμένους ελέγχους του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διεξήγαγε η PwC και δήλωσε ότι οι εν λόγω συμφωνίες δεν μπορούν να συνιστούν κρατικές ενισχύσεις διότι τηρούν την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι υπολογισμοί που υπέβαλαν η Lufthansa και η BDF δεν είναι τεκμηριωμένοι και βασίζονται σε εσφαλμένους αριθμούς σχετικά με την επιβατική κίνηση. Η Γερμανία επισήμανε εκ νέου ότι δεν ήταν δυνατόν να διασφαλιστεί η επικερδής λειτουργία ενός αερολιμένα όπως ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ευθύς εξαρχής, αλλά μόνον σε μεσο-μακροπρόθεσμη βάση.
- (288) Η Γερμανία δήλωσε επίσης ότι οι αμφιβολίες της Lufthansa και της BDF όσον αφορά το ζήτημα του κατά πόσον μπορούσε να αιτιολογηθεί η ενίσχυση υπέρ της Ryanair είναι αβάσιμες. Η Γερμανία ισχυρίστηκε επιπλέον ότι ακόμη και αν η στήριξη εμπορικής προώθησης συνιστούσε πλεονέκτημα υπέρ της Ryanair, κάτι το οποίο δεν ισχύει κατά την άποψη της Γερμανίας, ακόμη και σε αυτή την περίπτωση η εν λόγω ενίσχυση θα ήταν συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

7.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ AIR FRANCE ΚΑΙ ΤΗΣ AEA

- (289) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της AEA, η Γερμανία επισήμανε ότι δεν τεκμηριώνονται με αποδεικτικά στοιχεία. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ακόμη και αν υπήρχαν, όπως δήλωσε η AEA, αρνητικές επιπτώσεις για τους ανταγωνιζόμενους αερολιμένες, οι εν λόγω αερολιμένες δεν είχαν διαμαρτυρηθεί για το γεγονός αυτό και δεν είχαν υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2008.

8. ΕΚΤΙΜΗΣΗ — ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (290) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, «...ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.».
- (291) Τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι σωρευτικά. Κατά συνέπεια, προκειμένου να αποφασιστεί αν το υπό εξέταση μέτρο συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει:
- α) να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·
 - β) να οδηγεί σε ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής·
 - γ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και
 - δ) να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

8.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

8.1.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2001

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΠΕΡΙ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

- (292) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 τέθηκε σε ισχύ προτού θεωρηθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των αερολιμένων συνιστά κρατική ενίσχυση, και δεν τροποποιήθηκε έως τη στιγμή της αντικατάστασής της από τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004.
- (293) Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει αρχικά να διαπιστώσει αν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων ήταν εφαρμοστέοι στη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ένα μέτρο ενίσχυσης συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο ν) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, εάν μπορεί να αποδειχτεί ότι, όταν το μέτρο ενίσχυσης τέθηκε σε εφαρμογή, δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, αλλά στη συνέχεια κατέστη ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της κοινής αγοράς και χωρίς να τροποποιηθεί από το κράτος μέλος.
- (294) Πράγματι, κατά το παρελθόν, η ανάπτυξη των αερολιμένων καθοριζόταν με βάση κριτήρια αμιγώς χωροταξικού σχεδιασμού ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, με βάση στρατιωτικές ανάγκες. Η λειτουργία των αερολιμένων ήταν οργανωμένη ως μέρος της δημόσιας διοίκησης και όχι όπως μια εμπορική επιχείρηση. Επίσης, ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων και των φορέων εκμετάλλευσης αυτών ήταν περιορισμένος και αυξήθηκε σταδιακά. Λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών αυτών, η χρηματοδότηση των αερολιμένων και των υποδομών τους από το κράτος αντιμετωπιζόταν για ένα χρονικό διάστημα από την Επιτροπή ως γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής, το οποίο δεν μπορούσε να υποβληθεί σε έλεγχο στο πλαίσιο των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης.
- (295) Ωστόσο, το περιβάλλον της αγοράς έχει αλλάξει. Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Aéroports de Paris, αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών, αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ⁽⁴⁵⁾. Κατά συνέπεια, μετά την έκδοση της απόφασης αυτής (12 Δεκεμβρίου 2000), δεν είναι πλέον δυνατόν να θεωρείται η λειτουργία και η κατασκευή των αερολιμένων ως έργο που αναλαμβάνεται από την κρατική διοίκηση στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, το οποίο δεν εμπίπτει στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων.

⁽⁴⁵⁾ Υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929 (επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση C-82/01 P, Συλλογή 2002, σ. I-9297, σκέψη 75 με περαιτέρω παραπομπές).

- (296) Στην απόφασή του στην υπόθεση Αερολιμένας Leipzig/Halle, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι δεν είναι *a priori* εφικτή η εξαίρεση της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων σε αερολιμένες, δεδομένου ότι η λειτουργία ενός αερολιμένα και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών συνιστά οικονομική δραστηριότητα ⁽⁴⁶⁾. Από τη στιγμή που ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του και τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται, αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, ισχύουν γι' αυτόν οι κανόνες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις ⁽⁴⁷⁾.
- (297) Η FFHG συμμετέχει στην κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Στο πλαίσιο αυτό, παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες και χρεώνει τους χρήστες —εμπορικούς αερομεταφορείς καθώς και χρήστες μη εμπορικών γενικών αεροπορικών μεταφορών— για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, εκμεταλλευόμενη κατ' επέκταση εμπορικά τις υποδομές. Επομένως, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η FFHG ασκεί οικονομική δραστηριότητα από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (δηλαδή, στις 12 Δεκεμβρίου 2000) και έπειτα.
- (298) Ωστόσο, υπό το φως των εξελίξεων (όπως περιγράφηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 294 έως 296), η Επιτροπή εκτιμά ότι, πριν από την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση Aéroports de Paris, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν εύλογα να θεωρήσουν ότι τα χρηματοδοτικά μέτρα για τους αερολιμένες δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση και, κατά συνέπεια, δεν απαιτούνταν η κοινοποίησή τους στην Επιτροπή. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση μεμονωμένα μέτρα χρηματοδότησης (που δεν περιλαμβάνονταν στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων ⁽⁴⁸⁾) τα οποία εγκρίθηκαν οριστικά πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris στο πλαίσιο των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
- (299) Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αρχικά κατά πόσον η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 τέθηκε σε ισχύ πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000), και κατά δεύτερον, αν το εν λόγω μέτρο τροποποιήθηκε στη συνέχεια.
- (300) Η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 συμφωνήθηκε αμετάκλητα στις 31 Αυγούστου 1999 και επιβεβαιώθηκε με συμβολαιογραφική πράξη στις 24 Νοεμβρίου 2000. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 τέθηκε σε ισχύ αμετάκλητα πριν από την απόφαση στην υπόθεση Aéroports de Paris. Επιπλέον, η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 δεν τροποποιήθηκε μέχρι την αντικατάστασή της από τη συμφωνία του 2004.
- (301) Επομένως, τη δεδομένη στιγμή οι δημόσιες αρχές μπορούσαν εύλογα να θεωρήσουν ότι μια συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης για την κάλυψη των ετήσιων ζημιών της FFHG δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (302) Βάσει των ζητημάτων που εξετάστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 292 και επόμενες, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, κατά τον χρόνο που τέθηκε σε ισχύ η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν εύλογα να θεωρήσουν ότι μια τέτοια συμφωνία για την κάλυψη των ετήσιων ζημιών της FFHG δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

8.1.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2001

- (303) Το 2001 η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προέβησαν σε αύξηση του κεφαλαίου της FFHG κατά 27 εκατ. ευρώ. Η Fraport συνεισέφερε 19,7 εκατ. ευρώ· το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνεισέφερε 7,3 εκατ. ευρώ. Η αύξηση κεφαλαίου εγκρίθηκε αρχικά από το εποπτικό συμβούλιο της Fraport (όσον αφορά τη συνεισφορά της) στις 14 Δεκεμβρίου 2001 και, στη συνέχεια, με απόφαση των μετόχων της FFHG με ημερομηνία 9 Ιανουαρίου 2002 ⁽⁴⁹⁾. Η αύξηση κεφαλαίου από τη Fraport και το ομόσπονδο κράτος τέθηκε σε ισχύ στις 9 Ιανουαρίου 2002.

⁽⁴⁶⁾ Υπόθεση T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH και Mitteldeutsche Flughafen AG κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. II-01311, ιδίως οι σκέψεις 105 και 106.

⁽⁴⁷⁾ Βλέπε ειδικότερα απόφαση της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2008 στην υπόθεση C-29/08 Αερολιμένας Frankfurt-Hahn — Εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τον αερολιμένα και συμφωνία με τη Ryanair (EE C 12 της 17.1.2009, σ. 6, αιτιολογικές σκέψεις 204-208)· απόφαση της Επιτροπής της 21ης Μαρτίου 2012 στην υπόθεση C 76/2002 Αερολιμένας Charleroi — Εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τον αερολιμένα και τη Ryanair (EE C 248 της 17.8.2012, σ. 1).

⁽⁴⁸⁾ Στο άρθρο 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 διατυπώνεται ο ακόλουθος ορισμός: «καθεστώς ενισχύσεων»: κάθε πράξη βάσει της οποίας, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω μέτρα εκτέλεσης, μπορούν να χορηγούνται ατομικές ενισχύσεις σε επιχειρήσεις οι οποίες ορίζονται στην εν λόγω πράξη κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο και κάθε πράξη βάσει της οποίας μπορεί να χορηγείται ενίσχυση μη συνδεδεμένη με συγκεκριμένο σχέδιο σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις για αόριστο χρονικό διάστημα ή/και για απροσδιόριστο ποσό».

⁽⁴⁹⁾ Έκθεση προόδου της FFHG του 2002, σ. 5.

8.1.2.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (304) Όπως αναλύθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 293 και επόμενες, μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000 η FFHG πρέπει να θεωρείται επιχείρηση που ασκεί οικονομική δραστηριότητα για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.2.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός της ενίσχυσης

- (305) Για να συνιστούν κρατική ενίσχυση, τα υπό εξέταση μέτρα πρέπει να χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.
- (306) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί⁽⁵⁰⁾. Για την εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται κρατικοί πόροι⁽⁵¹⁾. Σε αυτό το πλαίσιο, κατά πάγια πρακτική της Επιτροπής, τεκμαίρεται ότι, ανεξάρτητα από το εάν μια δημόσια επιχείρηση είναι ζημιογόνα ή κερδοφόρα, όλοι οι πόροι της πρέπει να θεωρούνται κρατικοί πόροι⁽⁵²⁾.

Μερίδιο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην αύξηση κεφαλαίου του 2001

- (307) Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου παρείχε το μερίδιό του στην αύξηση κεφαλαίου του 2001 απευθείας από τον γενικό του προϋπολογισμό. Επομένως, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το μέτρο χρηματοδοτήθηκε με κρατικούς πόρους και πρέπει επίσης να καταλογιστεί στο κράτος.

Μερίδιο της Fraport στην αύξηση κεφαλαίου του 2001*Κρατικοί πόροι*

- (308) Κατά την άποψη της Γερμανίας, το μερίδιο της Fraport στην αύξηση κεφαλαίου του 2001 δεν μπορεί να χαρακτηριστεί χρηματοδότηση από κρατικούς πόρους, καθώς τη δεδομένη στιγμή η Fraport αποτελούσε ανεξάρτητη ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου εισηγμένη στο χρηματιστήριο και οι δημόσιες αρχές δεν ασκούσαν συνεχή έλεγχο επί των κεφαλαίων της.
- (309) Σύμφωνα με τη νομολογία, οι πόροι μιας επιχείρησης πρέπει να θεωρούνται κρατικοί πόροι, εάν το κράτος είναι σε θέση, ασκώντας έλεγχο επί των εν λόγω επιχειρήσεων, να κατευθύνει τη χρήση των πόρων τους⁽⁵³⁾.
- (310) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην παρούσα υπόθεση το κράτος ασκούσε σε όλα τα κρίσιμα χρονικά σημεία άμεσο ή έμμεσο έλεγχο στους υπό εξέταση πόρους. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατά τον χρόνο που αποφασίστηκε αμετάκλητα η αύξηση κεφαλαίου του 2001, η Fraport αποτελούσε μια εταιρεία που ανήκε κατά το μεγαλύτερο ποσοστό της στο Δημόσιο. Πριν από τις 11 Ιουνίου 2001, το σύνολο των μετοχών της Fraport βρισκόταν στα χέρια μετόχων του δημόσιου τομέα⁽⁵⁴⁾. Στις 11 Ιουνίου 2001, η Fraport εισήχθη στο χρηματιστήριο και ποσοστό 29,71 % των μετοχών της πωλήθηκε σε μετόχους του ιδιωτικού τομέα. Κατόπιν αυτού, το ομόσπονδο κράτος της Έσης κατείχε το 32,04 % των μετοχών, η «Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH» [η οποία ανήκε σε ποσοστό 100 % στον δήμο της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main)] κατείχε το 20,47 % και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κατείχε το 18,32 %.
- (311) Επομένως, μεταξύ της 11ης Ιουνίου 2001 και της 26ης Οκτωβρίου 2005, ποσοστό 70,29 % των μετοχών της Fraport κατείχαν μέτοχοι του δημόσιου τομέα και, ως εκ τούτου, μπορούσε να χαρακτηριστεί δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ. Επίσης, το γεγονός ότι την πλειονότητα των μετοχών της Fraport κατείχαν δημόσιοι φορείς σήμαινε ότι αυτοί ήταν σε θέση να ασκούν αποφασιστική επιρροή στη Fraport.
- (312) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οιαδήποτε εισφορά κεφαλαίου χορηγήθηκε από τους πόρους της Fraport συνεπάγεται απώλεια κρατικών πόρων, και αποτελεί συνεπώς μεταφορά κρατικών πόρων.

⁽⁵⁰⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397.

⁽⁵¹⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί, σκέψη 108.

⁽⁵²⁾ Βλέπε, για παράδειγμα, απόφαση C 41/2005 της Επιτροπής — Λανθάνον κόστος στην Ουγγαρία, ΕΕ C 324 της 21.12.2005, σ. 12, με περαιτέρω παραπομπές.

⁽⁵³⁾ Απόφαση Stardust Marine, σκέψεις 52 και 57.

⁽⁵⁴⁾ Το ομόσπονδο κράτος της Έσης κατείχε το 45,24 % των μετοχών της Fraport, η «Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH» [η οποία ανήκε σε ποσοστό 100 % στον δήμο της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main)] κατείχε το 28,89 % και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κατείχε το 25,87 %.

Δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος

- (313) Ωστόσο, το Δικαστήριο έχει επίσης αποφανθεί ότι, ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και τις συναλλαγές της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε μια συγκεκριμένη περίπτωση. Ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το Δημόσιο.
- (314) Κατά συνέπεια, το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο Δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει, όπως είναι η χρηματοδότηση που παρασχέθηκε στην FFHG μέσω της αύξησης κεφαλαίου του 2001. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη του μέτρου αυτού. Όσον αφορά αυτό το θέμα, το Δικαστήριο σημείωσε ότι ο καταλογισμός στο Δημόσιο ενός μέτρου που λαμβάνεται από δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις συνθήκες της υπόθεσης και το πλαίσιο εντός του οποίου ελήφθη το μέτρο ⁽⁵⁵⁾.
- (315) Τέτοιου είδους ενδείξεις μπορεί να είναι η ένταξη της επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης (δηλαδή αν διέπεται από το δημόσιο δίκαιο ή το κοινό εταιρικό δίκαιο), ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές στη διαχείριση της επιχείρησης, ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 135 και επόμενες, η Γερμανία υποστήριξε ότι τα μέτρα που ελήφθησαν από τη Fraport σε σχέση με τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Ως προς αυτό, η Γερμανία αναφέρθηκε ειδικά στο άρθρο 76 του AktG και σε αποφάσεις δικαστηρίου που είχαν ληφθεί δυνάμει του γερμανικού δικαίου βάσει των οποίων το διοικητικό συμβούλιο μιας ανώνυμης εταιρείας (Aktiengesellschaft) διαθέτει μεγάλη διακριτική ευχέρεια ανάληψης δράσης σχετικά με τις τρέχουσες δραστηριότητες διαχείρισης της εταιρείας και στο πλαίσιο αυτό ενεργεί ανεξάρτητα από τους μετόχους της.
- (317) Η Γερμανία αναφέρθηκε επίσης σε απόφαση του γερμανικού Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, του Bundesgerichtshof, στην οποία το εν λόγω δικαστήριο επισήμανε ότι οι μέτοχοι του δημόσιου τομέα δεν ήταν σε θέση να ασκούν επιρροή σε μεμονωμένες αποφάσεις που λαμβάνονταν σε σχέση με τις τρέχουσες δραστηριότητες διαχείρισης, αλλά μπορούσαν μόνο να παράσχουν το γενικό πλαίσιο και μια συνολική επίβλεψη της Fraport. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτή η ειδική φύση της Aktiengesellschaft αναγνωρίστηκε επίσης σε σχέση με το δίκαιο της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις στην απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Stadtwerke Brixen AG ⁽⁵⁷⁾.
- (318) Ως εκ τούτου, όσον αφορά τη συμμετοχή των μετόχων του δημόσιου τομέα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο της γενικής συνέλευσης των μετόχων, η Γερμανία υποστήριξε ότι η διεξαγωγή ψηφοφορίας στη συνέλευση των μετόχων δεν συνιστά τίποτα περισσότερο από την απλή άσκηση των έννομων δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους ως μετόχων. Η Γερμανία απέρριψε επίσης την ιδέα ότι υπήρχε οποιαδήποτε από τις άλλες ενδείξεις της απόφασης Stardust Marine, που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 315.
- (319) Ως προκαταρκτικό σχόλιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι από μόνο του το γεγονός ότι μια κρατική εταιρεία αποτελεί ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου δεν μπορεί —δεδομένης της αυτονομίας που μπορεί να της παράσχει αυτή η νομική μορφή— να θεωρηθεί επαρκές για να αποκλειστεί η δυνατότητα καταλογισμού των ενεργειών της στο κράτος ⁽⁵⁸⁾. Δεν θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των περιπτώσεων όπου η ενίσχυση χορηγείται απευθείας από το κράτος και εκείνων όπου χορηγείται από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς που συγκροτούνται ή διορίζονται από το κράτος για τη χορήγηση της ενίσχυσης ⁽⁵⁹⁾.
- (320) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η απόφαση που εκδόθηκε από το γερμανικό Bundesgerichtshof το 1999 ⁽⁶⁰⁾ αφορά ποινική δίκη. Στη δίκη αυτή, το ερώτημα που τέθηκε σε τελευταίο βαθμό ήταν αν ένας πρώην υπάλληλος της Fraport μπορούσε να κατηγορηθεί για το αδίκημα της «διαφθοράς υπαλλήλου» ή της «διαφθοράς δημόσιου

⁽⁵⁵⁾ Stardust Marine, σκέψεις 52 και 57.

⁽⁵⁶⁾ Stardust Marine, σκέψεις 55-56.

⁽⁵⁷⁾ Υπόθεση C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, Συλλογή 2005, σ. I-08585, σκέψη 67.

⁽⁵⁸⁾ Υπόθεση T-442/03 SIC — Sociedade Independente de Comunicação κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-01161, σκέψη 100.

⁽⁵⁹⁾ Απόφαση 2014/273/ΕΕ της Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2012, σχετικά με μέτρα ενίσχυσης υπέρ της ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (πρώην NN 17/10) που τέθηκαν σε εφαρμογή από τη Σλοβενία (ΕΕ L 144 της 15.5.2014, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 99.

⁽⁶⁰⁾ Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

υπαλλήλου», και επομένως προέκυψε το ερώτημα αν η Fraport έπρεπε να θεωρηθεί «άλλος φορέας διοίκησης», σύμφωνα με τον γερμανικό ποινικό κώδικα ⁽⁶¹⁾. Ως εκ τούτου, η υπόθεση δεν συνδέεται κατά κανένα τρόπο με το ερώτημα αν μια ενέργεια της Fraport μπορεί να θεωρηθεί καταλογιστέα στο κράτος στο πλαίσιο των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, αλλά διευκρινίζει απλώς ότι ένας υπάλληλος της Fraport δεν είναι δημόσιος υπάλληλος και ότι η Fraport δεν μπορεί να θεωρηθεί μέρος της δημόσιας διοίκησης κατά την έννοια του γερμανικού ποινικού κώδικα.

- (321) Επίσης, όσον αφορά την άλλη απόφαση του γερμανικού Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου που υποβλήθηκε από τη Γερμανία ⁽⁶²⁾, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω απόφαση, όπως και η απόφαση στην υπόθεση Parking Brixen ⁽⁶³⁾, αφορούσε το κριτήριο της άσκησης δημόσιου ελέγχου σε επιχείρηση υπό την έννοια των κανόνων της Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις. Δεν αφορούσε το ζήτημα της δυνατότητας καταλογισμού βάσει του δικαίου για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (322) Επιπλέον, παρότι μπορεί να ισχύει ότι το διοικητικό συμβούλιο μιας Aktiengesellschaft μπορεί να ενεργεί ανεξάρτητα από τους δημόσιους μετόχους της κατά τη λήψη των καθημερινών αποφάσεων διαχείρισης, λόγω της διάρθρωσης των μετόχων της (με ποσοστό 70 % των μετόχων να προέρχονται από τον δημόσιο τομέα) και της συμφωνίας κοινοπραξίας μεταξύ των δημόσιων μετόχων της, η ίδια η Fraport θεωρεί ότι αποτελεί «εξαρτώμενη δημόσια επιχείρηση» ⁽⁶⁴⁾ (όπως αναφερόταν σε κάθε ετήσια οικονομική έκθεση μεταξύ των ετών 2001 και 2006).
- (323) Επιπλέον, αρκετοί παράγοντες υποδεικνύουν ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 μπορεί όντως να καταλογιστεί στο κράτος.
- (324) Καταρχάς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 δεν μπορεί να εξεταστεί μεμονωμένα, αλλά πρέπει να εκτιμηθεί στο πλαίσιο της πολιτικής και νομικής κατάστασης στην οποία βρισκόταν η Fraport τη δεδομένη χρονική στιγμή. Οι περιστάσεις αυτές και τα γεγονότα καθιστούν σαφές ότι το μέτρο δεν θα είχε εγκριθεί χωρίς τη συμμετοχή του κράτους.
- (325) Σύμφωνα με τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της Fraport στις 26 Σεπτεμβρίου 1997, οι αρχές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου πρότειναν στη Fraport να εμπλακεί στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, διότι «το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου επιθυμούσε, μέσω της συμμετοχής της [Fraport] στην [FFHG] να ενισχύσει την ανάπτυξη των ευκαιριών απασχόλησης, και διότι ανέμενε αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας». Αφού η Fraport έγινε μέτοχος της FFHG με μερίδιο 64 % την 1η Ιανουαρίου 1998, σύμφωνα με τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της 10ης Μαΐου 1999, «η κυβέρνηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου απευθύνθηκε στον πρωθυπουργό του ομόσπονδου κράτους της Έσης ζητώντας ισχυρότερη δέσμευση της [Fraport] στον [αερολιμένα] Hahn». Για τον σκοπό αυτό, η Fraport επρόκειτο να εξαγοράσει τις μετοχές του αερολιμένα που διατηρούσαν η Holding Hahn και η Weiss & Freytag (βλέπε αιτιολογική σκέψη 17). Τα πρακτικά αναφέρουν ακόμη ότι δεν θα πρέπει να επιβληθούν κυρώσεις στη Fraport «σε περίπτωση που δεν επιτύχει τους στόχους της περιφερειακής πολιτικής, π.χ. τον αριθμό των θέσεων απασχόλησης» και ότι «έχουν ξεκινήσει οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Fraport και του ομόσπονδου κράτους σχετικά με ορισμένα θέματα υπό συζήτηση». Τέλος, στα πρακτικά αναφέρεται ότι «τα δημόσια κονδύλια θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο» για την ανάπτυξη του αερολιμένα και ότι, για την επιτάχυνση της διαδικασίας συγκέντρωσης αυτών των κονδυλίων, «το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου έχει συγκροτήσει ήδη ομάδα εργασίας στο Υπουργείο Οικονομίας, της οποίας η Fraport αποτελεί επίσης μέλος».
- (326) Από τα εν λόγω πρακτικά προκύπτει ότι η Fraport χρησιμοποιήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και το ομόσπονδο κράτος της Έσης ως μέσο για την επίτευξη στόχων περιφερειακής και διαρθρωτικής πολιτικής, όπως η δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας στην περιοχή.
- (327) Εφόσον η Fraport εξακολουθούσε να αποτελεί δημόσια επιχείρηση τη δεδομένη χρονική στιγμή, το εποπτικό της συμβούλιο, τα μέλη του οποίου διορίζονταν σε μεγάλο βαθμό (τουλάχιστον τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου) από τους μετόχους του δημόσιου τομέα, είχε την εξουσία να εγκρίνει τη βασική συμφωνία της 31ης Αυγούστου 1999 («Grundlagenvereinbarung») ⁽⁶⁵⁾ και να εξουσιοδοτήσει το διοικητικό συμβούλιο να συνάψει τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 ⁽⁶⁶⁾. Επιπλέον, η συνέλευση των μετόχων της Fraport ενέκρινε στη συνέχεια απόφαση με ημερομηνία 3 Μαΐου 2000 με την οποία εξουσιοδοτούσε το διοικητικό συμβούλιο να συνάψει τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 με την FFHG και, συνεπώς, να δεσμεύσει τη Fraport με το έργο της FFHG τουλάχιστον έως το 2005. Εφόσον για τη συγκεκριμένη απόφαση απαιτείτο πλειοψηφία που θα αντιπροσώπευε

⁽⁶¹⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 11 I αριθ. 2 στοιχ. c Straßengesetzbuch.

⁽⁶²⁾ Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Υπόθεση C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, Συλλογή 2005, σ. I-08585, σκέψη 67.

⁽⁶⁴⁾ Βλέπε ετήσιες οικονομικές εκδόσεις (Geschäftsbericht) της Fraport για την περίοδο 2001-2006, που έχουν δημοσιευτεί στη διεύθυνση <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publicationen/publikationen.html>. Βλέπε ειδικότερα Geschäftsbericht 2001, σ. 46· Geschäftsbericht 2002, σ. 66· Geschäftsbericht 2003, σ. 54· Geschäftsbericht 2004, σ. 80· Geschäftsbericht 2005, σ. 64· Geschäftsbericht 2006, σ. 72.

⁽⁶⁵⁾ Βασική συμφωνία μεταξύ της Fraport και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου της 31ης Αυγούστου 1999.

⁽⁶⁶⁾ Η σύναψη της βασικής συμφωνίας εγκρίθηκε από το εποπτικό συμβούλιο κατά τη συνεδρίασή του της 1ης Οκτωβρίου 1999.

τουλάχιστον τα τρία τέταρτα του εγκεκριμένου κεφαλαίου που συμμετείχε στην ψηφοφορία, και εφόσον οι δημόσιες αρχές κατείχαν το 100 % των μετοχών κατά τη δεδομένη στιγμή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 305), η εν λόγω απόφαση ελήφθη ουσιαστικά από τις δημόσιες αρχές.

- (328) Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου έδωσε επίσης ως όρο για την παροχή στήριξης και δημόσιας χρηματοδότησης εκ μέρους του τη σύναψη της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, όπως καθίσταται εμφανές από τη βασική συμφωνία της 31ης Αυγούστου 1999 ⁽⁶⁷⁾.
- (329) Ως εκ τούτου, μέσω της πολιτικής συμμετοχής των δύο ομόσπονδων κρατών, άμεσα σε πολιτικό επίπεδο και έμμεσα μέσω του εποπτικού συμβουλίου και ως δημόσιων μετόχων της Fraport, η Fraport ενεπλάκη στο έργο της FFHG και υπέγραψε τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 για την κάλυψη των ζημιών της FFHG τουλάχιστον έως το 2005.
- (330) Επιπλέον, το άρθρο 13 του καταστατικού της FFHG ⁽⁶⁸⁾ όριζε ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, για τυχόν πώληση μετοχών από έναν από τους μετόχους θα έπρεπε να παρέχεται γραπτή άδεια από τους υπόλοιπους μετόχους. Δεδομένου ότι η FFHG διέθετε μόλις δύο μετόχους τη δεδομένη στιγμή, τη Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αυτό σήμαινε ότι η Fraport χρειαζόταν τη γραπτή συγκατάθεση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου για να προβεί σε πώληση των μετοχών της. Αυτό ουσιαστικά σήμαινε ότι το ομόσπονδο κράτος μπορούσε να εμποδίσει τη Fraport να εγκαταλείψει το έργο της FFHG.
- (331) Ήδη από το 2001, κατά τη συζήτηση για την αύξηση κεφαλαίου του 2001, φαινόταν ότι η διοίκηση της FFHG πραγματοποιούσε απευθείας διαπραγματεύσεις με το ομόσπονδο κράτος της Έσης και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ⁽⁶⁹⁾. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι το ομόσπονδο κράτος της Έσης δεν αποτελούσε τη δεδομένη χρονική στιγμή μέτοχο της FFHG, αλλά της Fraport (με μερίδιο 45,2 % των μετοχών).
- (332) Σε αυτό το πολιτικό και νομικό πλαίσιο, κατέστη εμφανές τον Ιανουάριο του 2001 ⁽⁷⁰⁾ ότι απαιτούνταν επειγόντως περισσότερες επενδύσεις στην FFHG προκειμένου αυτή να καταστεί κερδοφόρος.
- (333) Επιπλέον, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προκάλεσε άμεσα την έγκριση της αύξησης κεφαλαίου του 2001 από τη Fraport. Σε πρόταση για τη συνεδρίαση του εποπτικού συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2001, επισημαίνεται ότι, όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου ύψους 27 εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου που αποτελούσε μέτοχο επέμεινε ότι οι επενδύσεις που θα χρηματοδοτούνταν με την αύξηση κεφαλαίου του 2001 αποτελούσαν τον όρο για τη συνέχιση των επενδύσεων σε δημόσιες υποδομές, όπως η κατασκευή της οδού που οδηγεί στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και ανερχόταν σε περίπου [...] εκατ. ευρώ.
- (334) Εν προκειμένω, η επιτροπή εξαγορών του εποπτικού συμβουλίου της Fraport επισήμανε σε συνεδρίαση με θέμα την αύξηση κεφαλαίου του 2001, στις 23 Νοεμβρίου 2001, επομένως λιγότερο από έναν μήνα πριν από την έγκριση της αύξησης κεφαλαίου του 2001 από το εποπτικό συμβούλιο, ότι η Fraport δεν μπορούσε να απεμπλακεί από την FFHG τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, εφόσον «δεν αναμενόταν να συμφωνήσει με αυτό το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου» ⁽⁷¹⁾.
- (335) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

8.1.2.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (336) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ⁽⁷²⁾. Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης ⁽⁷³⁾. Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα κρατικής παρέμβασης, υπάρχει πλεονέκτημα.

⁽⁶⁷⁾ Βασική συμφωνία μεταξύ της Fraport και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου της 31ης Αυγούστου 1999, βλέπε σημεία 4 και 5.

⁽⁶⁸⁾ Άρθρο 13 του καταστατικού της FFHG της 29ης Νοεμβρίου 2001, με τίτλο «Verfügung über Geschäftsanteile» (δηλαδή, διάθεση μετοχών).

⁽⁶⁹⁾ Πρακτικά της συνεδρίασης της επιτροπής εξαγορών του εποπτικού συμβουλίου στις 30 Μαΐου 2001.

⁽⁷⁰⁾ Έγγραφο που υποβλήθηκαν στο διοικητικό συμβούλιο («Vorstandsvorlage») σχετικά με τις οικονομικές εξελίξεις της FFHG στις 14 Μαΐου 2001· βλέπε επίσης πρακτικά της συνεδρίασης της επιτροπής εξαγορών του εποπτικού συμβουλίου στις 30 Μαΐου 2001· βλέπε επιπλέον ανάλυση της BCG σχετικά με το δυναμικό της FFHG της 14ης Φεβρουαρίου 2001, σ. 10.

⁽⁷¹⁾ Πρόταση απόφασης προς το εποπτικό συμβούλιο της Fraport της 23ης Νοεμβρίου 2001.

⁽⁷²⁾ Υπόθεση C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) κ.λπ. κατά La Poste κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-3547, σκέψη 60 και υπόθεση C-342/96, Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1999, σ. I-2459, σκέψη 41.

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

- (337) Επιπλέον, «τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχειρήσεως, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις» ⁽⁷⁴⁾. Στην παρούσα υπόθεση, για να διαπιστωθεί κατά πόσον η αύξηση κεφαλαίου του 2001 παρέχει στην FFHG πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να συγκρίνει τη συμπεριφορά των δημόσιων αρχών που παρέχουν τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις και τις εισφορές κεφαλαίου με εκείνη ενός ΙΕΟΑ ο οποίος ενεργεί με γνώμονα τις μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας ⁽⁷⁵⁾.
- (338) Στην αξιολόγηση δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιφέρειας στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας, εφόσον το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το ζητούμενο κατά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΙΕΟΑ) είναι το κατά πόσον «υπό παρόμοιες περιστάσεις, ιδιώτης εταίρος στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής, θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου» ⁽⁷⁶⁾.
- (339) Στην απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «[...] για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις» ⁽⁷⁷⁾.
- (340) Επιπλέον, στην απόφασή του στην υπόθεση EDF, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «[...] οικονομικές εκτιμήσεις οι οποίες γίνονται μετά τη χορήγηση του εν λόγω πλεονεκτήματος, η εκ των υστέρων διαπίστωση ότι η επένδυση που πραγματοποιήσε το κράτος μέλος ήταν πράγματι κερδοφόρος ή όψιμοι λόγοι που δικαιολογούν την επιλογή της διαδικασίας που πράγματι εφαρμόστηκε δεν επαρκούν για να αποδείξουν ότι το κράτος μέλος αυτό έλαβε, πριν ή συγχρόνως προς τη χορήγηση αυτή, τέτοια απόφαση με την ιδιότητά του ως μέτοχος» ⁽⁷⁸⁾.
- (341) Για να είναι σε θέση να εφαρμόσει την αρχή του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα δεδομένα κατά τη χρονική στιγμή που ελήφθη η κάθε απόφαση για την αύξηση κεφαλαίου της FFHG. Επίσης, η Επιτροπή πρέπει καταρχήν να βασίσει την αξιολόγησή της στις πληροφορίες και τις παραδοχές που είχαν στη διάθεσή τους οι δημόσιοι μέτοχοι της FFHG κατά τη χρονική στιγμή της λήψης της απόφασης σχετικά με τις επίμαχες χρηματοδοτικές ρυθμίσεις.
- (342) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι μπορεί να είναι δύσκολο για τα οικεία κράτη μέλη και για τους εμπλεκόμενους επιχειρηματίες να παράσχουν πλήρη σύγχρονα στοιχεία σχετικά με χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις που συνομολογήθηκαν πριν από πολλά χρόνια και θα λάβει το στοιχείο αυτό υπόψη κατά την εφαρμογή του επίμαχου κριτηρίου στην προκειμένη υπόθεση.
- (343) Η Γερμανία διατείνεται ότι οι μέτοχοι της FFHG στήριξαν την απόφασή τους για εισφορά πρόσθετων κεφαλαίων σε διάφορα έγγραφα που είχε καταρτιστεί από την FFHG, τη Fraport και εξωτερικούς συμβούλους, τα οποία καταδεικνύαν ότι η εν λόγω απόφαση ήταν αιτιολογημένη.
- (344) Παρότι ισχύει ότι καταρτίστηκε μακροπρόθεσμο σχέδιο για την περίοδο 2001-2015 όσον αφορά τις επενδύσεις στην FFHG, κατά τον χρόνο της αύξησης κεφαλαίου του 2001 η επένδυση θεωρούνταν από τους συμβούλους της Fraport BCG και SD ότι ενείχε υψηλούς κινδύνους, διότι η FFHG θα αποκόμιζε ετήσια κέρδη ύψους [...] ευρώ υπό δυσανάλογα υψηλές παραδοχές ανάπτυξης μόνο το 2015. Ως προς αυτό, μπορούν να γίνουν αρκετές παρατηρήσεις σχετικά με το χρονοδιάγραμμα της αύξησης κεφαλαίου του 2001 και τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο που αποφασίστηκε το εν λόγω μέτρο από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και την Fraport.
- (345) Η απόφαση εισφοράς πρόσθετου κεφαλαίου στην FFHG ελήφθη στο πλαίσιο της επιδεινούμενης οικονομικής κατάστασης του αερολιμένα το 2001. Τον Ιανουάριο του 2001 υποβλήθηκε έκθεση σχετικά με την οικονομική κατάσταση της FFHG. Η έκθεση αυτή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι, αν και οι αρχικοί στόχοι που είχε θέσει η Fraport για την FFHG επετεύχθησαν σύντομα και ο αριθμός των επιβατών παρουσίαζε αύξηση, η γενικότερη οικονομική κατάσταση παρουσίαζε δραματική ύφεση αφότου δύο από τους σημαντικότερους πελάτες της FFHG (η Malaysian Airlines Cargo και η MNG Airlines) απέσυραν ή μείωσαν τις δραστηριότητές τους στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Με δεδομένα τα ανωτέρω, η Fraport έδωσε εντολή στις BCG και SD να αναπτύξουν μια στρατηγική για την FFHG. Η έκθεση της BCG αποδεικνύει ότι ακόμη και στην περίπτωση δυσανάλογης ανάπτυξης δεν μπορούσε να αναμένεται αποδοτικότητα από τις επενδύσεις στην FFHG πριν από το 2015. Αυτές οι παραδοχές ανάπτυξης επιβεβαιώθηκαν ως μη

⁽⁷⁴⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 69.

⁽⁷⁵⁾ Υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής («Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 23· υπόθεση T-296/97, Alitalia κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-03871, σκέψη 84.

⁽⁷⁶⁾ Υπόθεση 40/85, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Stardust Marine, σκέψη 71.

⁽⁷⁸⁾ Υπόθεση C-124/10 P, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Électricité de France («EDF»), Συλλογή 2012, δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί, σκέψη 85.

ρεαλιστικές και από την Interplan ⁽⁷⁹⁾ ⁽⁸⁰⁾. Επιπλέον, η BCG δήλωσε στην έκθεσή της ότι υπό ρεαλιστικές παραδοχές ανάπτυξης δεν αποδοτικότητα των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν. Προς υποστήριξη αυτού, η BCG υπολόγισε την καθαρή τρέχουσα αξία (ΚΤΑ) των επενδύσεων, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 19.

Πίνακας 19

Υπολογισμός από τη BCG της αποδοτικότητας των επενδύσεων στην FFHG ⁽¹⁾

Παραδοχές ⁽²⁾	ΚΤΑ ⁽³⁾ (σε ευρώ)
Ανάπτυξη κατά 20 % από το 2005	[...]
Ανάπτυξη κατά 10 % από το 2005	[...]
Ανάπτυξη κατά 7 % από το 2005	[...]

⁽¹⁾ Εκτίμηση αποδοτικότητας, BCG, 14 Φεβρουαρίου 2001.

⁽²⁾ Το προεξοφλητικό επιτόκιο για τον υπολογισμό της ΚΤΑ θεωρήθηκε ότι ήταν [...] %.

⁽³⁾ Η καθαρή τρέχουσα αξία (ΚΤΑ) υποδηλώνει αν η απόδοση ενός δεδομένου έργου υπερβαίνει το κόστος (ευκαιρίας) του κεφαλαίου. Ένα έργο θεωρείται οικονομικά βιώσιμη επένδυση εφόσον δημιουργεί θετική ΚΤΑ. Οι επενδύσεις με απόδοση χαμηλότερη του κόστους (ευκαιρίας) κεφαλαίου δεν είναι οικονομικά βιώσιμες. Το κόστος (ευκαιρίας) κεφαλαίου αντικατοπτρίζεται στο προεξοφλητικό επιτόκιο.

- (346) Επιπλέον, σύμφωνα με τις προβλέψεις για την κίνηση του εξωτερικού εμπειρογνώμονα της Fraport, τυχόν περαιτέρω ανάπτυξη θα εξηρτάτο από περαιτέρω επενδύσεις σε υποδομές ⁽⁸¹⁾. Το συνολικό ποσό των αναγκαίων επενδύσεων εκτιμήθηκε σε [...] εκατ. ευρώ και θα περιλάμβανε την επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης, των διαδρόμων τροχοδρόμησης, των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και άλλα μέτρα υποδομών. Ωστόσο, όπως ανέφερε η BCG, το σημαντικό αυτό επενδυτικό σχέδιο δεν βασίστηκε σε λεπτομερή εκτίμηση. Για τους λόγους αυτούς, η BCG έκρινε ότι η επένδυση ενείχε υψηλό κίνδυνο και σύστησε να επιμεριστεί ο κίνδυνος αυτός με έναν επιπλέον επενδυτή ή να εξεταστεί το ενδεχόμενο πώλησης του μεριδίου της Fraport στην FFHG.
- (347) Η Γερμανία υπέβαλε έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενεργήθηκε από την PWC προκειμένου να δικαιολογηθεί η συμβατότητα της αύξησης κεφαλαίου του 2001 με την αγορά. Ωστόσο, το εν λόγω έγγραφο δεν υποστηρίζει το επιχειρήμα της Γερμανίας ότι οι μέτοχοι της FFHG ενήργησαν ως συνετοί επενδυτές, όπως εκτιμήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 348 και επόμενες.
- (348) Η Επιτροπή λαμβάνει υπό σημείωση το μακροπρόθεσμο επιχειρηματικό σχέδιο που καταρτίστηκε από το SD της Fraport το 2001, το οποίο αποτέλεσε βάση για τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενεργήθηκε από την PWC το 2006 και το 2008 αντίστοιχα. Σε αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο, εντοπίστηκαν τα ακόλουθα τρία σενάρια:
- i) διατήρηση της ισχύουσας κατάστασης: δεν θα πραγματοποιηθούν άλλες επενδύσεις από τη Fraport·
 - ii) εναλλακτικό σενάριο 1: περιορισμένες επενδύσεις στην επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης υπό πολύ απαισιόδοξες προβλέψεις όσον αφορά την κίνηση· και
 - iii) εναλλακτικό σενάριο 2: ίδιες επενδύσεις, αλλά προβλέψεις βέλτιστου σεναρίου για την κίνηση.
- (349) Ωστόσο, η PWC δεν υπολόγισε την ΚΤΑ των διαφόρων σεναρίων ούτως ώστε να καταστεί εφικτή η σύγκριση. Η ΚΤΑ που αναφέρεται στον πίνακα 20 καταδεικνύει ότι, σε όλα τα σενάρια, η ΚΤΑ της περιόδου 2001-2015 θα ήταν αρνητική. Επίσης, οι προβλέψεις στις οποίες βασίστηκε η εκτίμηση αποδοτικότητας της PWC καταδεικνύουν ότι τα εναλλακτικά σενάρια, μόνον υπό πολύ αισιόδοξες προβλέψεις για την κίνηση, και λαμβάνοντας ως παραδοχή δυσανάλογα υψηλή ανάπτυξη, θα οδηγούσαν σε απώλειες μικρότερες (ανά [...] εκατ. ευρώ) από αυτές που προβλέπονται στο σενάριο διατήρησης της ισχύουσας κατάστασης (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι θα απαιτούνταν πρόσθετη επένδυση [...] εκατ. ευρώ). Στην περίπτωση του χειρίστου σεναρίου, η ΚΤΑ του εναλλακτικού σεναρίου θα είναι ακόμη υψηλότερη (κατά [...] εκατ. ευρώ) σε σχέση με το σενάριο διατήρησης της ισχύουσας κατάστασης.

⁽⁷⁹⁾ Η Interplan ήταν συμβουλευτική εταιρεία στην οποία ανατέθηκε από τη Fraport η ανάλυση της δυναμικής κίνησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

⁽⁸⁰⁾ Πρακτικά της επιτροπής εξαγορών του εποπτικού συμβουλίου της FFGH της 30ής Μαΐου 2001.

⁽⁸¹⁾ SH&E: Μελέτη της δυναμικής κίνησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, 18 Ιουλίου 2001.

Πίνακας 20

Εκτίμηση αποδοτικότητας της αύξησης κεφαλαίου του 2001 ⁽⁸²⁾

[...]

Πηγή: Έκθεση PWC, 24 Οκτωβρίου 2008, σ. 39 και αξιολόγηση της Επιτροπής ⁽⁸³⁾

- (350) Η Γερμανία υποστήριξε ακόμη ότι είχε εξεταστεί το ενδεχόμενο εξόδου της Fraport, αλλά αυτό δεν ήταν εφικτό τουλάχιστον έως το 2005, συνεπώς αυτό δεν θεωρήθηκε επιλογή. Ωστόσο, μολονότι η Fraport δεσμευόταν από τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, η ΚΤΑ των ζημιών που αναμενόταν να σημειωθούν μεταξύ 2001 και 2005 ανερχόταν σε [...] εκατ. ευρώ. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κάλυψη των ζημιών της FFHG έως το 2005 χωρίς περαιτέρω επενδύσεις θα ήταν λιγότερο δαπανηρή από την πραγματοποίηση περαιτέρω επενδύσεων στον αερολιμένα.
- (351) Επιπλέον, υπενθυμίζεται επίσης ότι η πρόβλεψη αποδοτικότητας της επένδυσης της Fraport στην FFHG επιδεινώθηκε σημαντικά μετά την απόφαση σύναψης της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 (δηλαδή μετά τον Αύγουστο του 1999).
- (352) Στον πίνακα 21 συγκρίνονται τα αναμενόμενα ετήσια αποτελέσματα από το 2001 έως το 2010 βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου της FFHG που καταρτίστηκε προς επίρρωση της απόφασης για τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 και του επιχειρηματικού σχεδίου της FFHG για τη στήριξη της αύξησης κεφαλαίου του 2001. Αντίστοιχα, η ΚΤΑ των ετήσιων αποτελεσμάτων της FFHG για την ίδια περίοδο μειώθηκε κατά περίπου [...] εκατ. ευρώ.

Πίνακας 21

Συγκριτική αξιολόγηση των ετήσιων αποτελεσμάτων της FFHG βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου για τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001 έναντι της αύξησης κεφαλαίου του 2001 ⁽⁸⁴⁾

[...]

Πηγή: Έκθεση PWC, 24 Οκτωβρίου 2008, σ. 32 και 39 και αξιολόγηση της Επιτροπής ⁽⁸⁵⁾

- (353) Η Επιτροπή παρατηρεί ακόμη ότι σύμφωνα με τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2001, συζητήθηκε η αποδοτικότητα της αύξησης κεφαλαίου του 2001. Σύμφωνα με τα εν λόγω πρακτικά, οι επενδύσεις —ακόμη και οι ενδιάμεσες επενδύσεις ύψους 27 εκατ. ευρώ— στην FFHG δεν αναμενόταν να είναι αποδοτικές. Επιπλέον, οριζόταν ότι, παρ' όλα αυτά, η Fraport θα χορηγούσε το «κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου με σκοπό τη δημιουργία δυνατοτήτων για το μέλλον». Επιπλέον, ο φορέας εκπροσώπησης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου [Συμβούλιο (Landrat) της περιφέρειας Rhein-Hunsrück] επισήμανε ότι σύμφωνα με τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της FFHG τον Μάιο του 2001, «η απόφαση της Fraport να επενδύσει στην FFHG δεν θα εξαρτηθεί από την προοπτική της αποδοτικότητας, αλλά από τη συμφωνία της επιτροπής εξαγορών του εποπτικού συμβουλίου της Fraport, η οποία έχει παράσχει τη συγκατάθεσή της».
- (354) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση κεφαλαίου από τη Fraport του 2001 δεν πληρούσε το κριτήριο του ΙΕΟΑ και χορηγούσε πλεονέκτημα στην FFGH.
- (355) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αιτιολόγηση της Γερμανίας σχετικά με το συμβιβασμό αυτής με την αγορά βασίζεται στους ίδιους λόγους με εκείνους που προβλήθηκαν για τη Fraport, οι οποίοι αναλύθηκαν ήδη στην αιτιολογική σκέψη 344 και επόμενες. Τα επιχειρήματα που υποβλήθηκαν εν προκειμένω ισχύουν και στη συγκεκριμένη περίπτωση.

⁽⁸²⁾ Τα σενάρια «Διατήρηση της ισχύουσας κατάστασης», «Εναλλακτικό σενάριο 1» και «Εναλλακτικό σενάριο 2» βασίζονται σε δεδομένα που παρασχέθηκαν στην έκθεση της PWC στις 24 Οκτωβρίου 2008, σ. 39· το προεξοφλητικό επιτόκιο ορίστηκε στη «Δυνητική εκτίμηση» της BCG της 14ης Φεβρουαρίου 2010.

⁽⁸³⁾ Η Επιτροπή υπολόγισε την ΚΤΑ χρησιμοποιώντας προεξοφλητικό επιτόκιο της τάξης του [...] % που είχε οριστεί στην εκτίμηση αποδοτικότητας της BCG. Επιπλέον, η Επιτροπή προσδιόρισε μια ακόμα επιλογή, δηλαδή τη διατήρηση της ισχύουσας κατάστασης (με κάλυψη των ζημιών έως το 2005).

⁽⁸⁴⁾ Προεξοφλητικό επιτόκιο όπως ορίστηκε στην έκθεση της PWC, 24 Οκτωβρίου 2008, σ. 33.

⁽⁸⁵⁾ Η Επιτροπή υπολόγισε την ΚΤΑ χρησιμοποιώντας το προεξοφλητικό επιτόκιο που ορίζεται στην έκθεση της PWC.

- (356) Ως προς αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί αρχικά ότι, από το 1994, το ομόσπονδο κράτος είχε ήδη πραγματοποιήσει πολλές επενδύσεις στην FFHG χωρίς επιτυχία. Κατά δεύτερον, το ομόσπονδο κράτος συμμετείχε στην αύξηση κεφαλαίου υπό διαφορετικούς όρους από αυτούς που ίσχυαν για τη Fraport (δεν αναμενόταν αποζημίωση των επενδύσεων του κατά τη διάρκεια της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001). Κατά τρίτον, σύμφωνα με την έκθεση του 2003 για τις επενδύσεις του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ο λόγος για τις επενδύσεις του ομόσπονδου κράτους στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ήταν σημαντικοί στόχοι κοινωνικής και διαρθρωτικής πολιτικής, όπως η δημιουργία θέσεων εργασίας και η εκπλήρωση των στόχων της πολιτικής μεταφορών, και όχι ζητήματα που άπτονται της αποδοτικότητας.
- (357) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2001 από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν πληρούσε το κριτήριο του ΙΕΟΑ και χορηγούσε πλεονέκτημα στην FFHG.

8.1.2.4. Επιλεκτικότητα

- (358) Προκειμένου να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ένα κρατικό μέτρο πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής». Επομένως, από τα μέτρα που ευνοούν επιχειρήσεις μόνον όσα παρέχουν πλεονέκτημα κατά τρόπο επιλεκτικό εμπίπτουν στην έννοια της κρατικής ενίσχυσης.
- (359) Στην προκειμένη περίπτωση, οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2001 από τη Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ωφέλησαν αποκλειστικά την FFHG. Και οι δύο αυξήσεις κεφαλαίου ήταν επομένως εξ ορισμού επιλεκτικές κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.2.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

- (360) Όταν μια ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων που την ανταγωνίζονται στο ενδοενοσιακό εμπόριο, πρέπει να θεωρείται ότι οι επιχειρήσεις αυτές επηρεάζονται από την εν λόγω ενίσχυση. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία⁽⁸⁶⁾, προκειμένου να θεωρηθεί ότι ένα μέτρο στρεβλώνει τον ανταγωνισμό, αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (361) Όπως εκτιμάται στην αιτιολογική σκέψη 304, η λειτουργία ενός αερολιμένα συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Ανταγωνισμός υπάρχει, αφενός, μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και της αντίστοιχης εναέριας κυκλοφορίας (επιβατικής και εμπορευματικής) και, αφετέρου, μεταξύ φορέων διαχείρισης των αερολιμένων, οι οποίοι μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της διαχείρισης ενός δεδομένου αερολιμένα. Επιπλέον, ιδίως όσον αφορά τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και τις επιχειρήσεις ναυλωμένων πτήσεων, αερολιμένες οι οποίοι δεν βρίσκονται στις ίδιες ζώνες επιρροής, ή βρίσκονται ακόμη και σε διαφορετικά κράτη μέλη, μπορεί επίσης να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.
- (362) Δεδομένου του μεγέθους του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (βλέπε πίνακα 1) και της εγγύτητάς του με άλλους αερολιμένες της Ένωσης, ιδίως τον αερολιμένα Frankfurt Main, τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, τον αερολιμένα του Zweibrücken, τον αερολιμένα του Saarbrücken και τον αερολιμένα της Κολωνίας-Βόννης⁽⁸⁷⁾, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα επίμαχα μέτρα ήταν πιθανό να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Πραγματοποιούνται διεθνείς πτήσεις από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn προς αρκετούς διεθνείς προορισμούς, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 202. Ο διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn έχει επαρκές μήκος και επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να εξυπηρετούν διεθνείς προορισμούς.
- (363) Επιπλέον, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn λειτουργεί και ως εμπορευματικός αερολιμένας (βλέπε πίνακα 2). Όσον αφορά τον ανταγωνισμό στις εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλότερη κινητικότητα σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές⁽⁸⁸⁾. Εν γένει, θεωρείται ότι η ακτίνα της ζώνης επιρροής για τους εμπορευματικούς αερολιμένες αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 200 χιλιόμετρα περίπου και χρόνο μετάβασης δύο ωρών. Όσον αφορά τον ανταγωνισμό στις εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλότερη κινητικότητα σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές⁽⁸⁹⁾. Εν γένει, θεωρείται ότι η ακτίνα της ζώνης επιρροής για τους εμπορευματικούς αερολιμένες αντιστοιχεί τουλάχιστον σε περίπου 200 χιλιόμετρα και χρόνο μετάβασης δύο ωρών. Με βάση τις πληροφορίες της Επιτροπής, οι παράγοντες του κλάδου θεωρούν γενικά ότι η ζώνη επιρροής ενός εμπορευματικού αερολιμένα μπορεί να είναι ακόμα μεγαλύτερη, καθώς θα ήταν γενικά αποδεκτός ο χρόνος μετάβασης μισής ημέρας στο

⁽⁸⁶⁾ Υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717.

⁽⁸⁷⁾ Βλέπε ενότητα 2.2 ανωτέρω.

⁽⁸⁸⁾ Για παράδειγμα, ο αερολιμένας Leipzig/Halle βρισκόταν σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Vatry (Γαλλία) για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου της DHL. Βλέπε απόφαση Leipzig/Halle, σκέψη 93.

⁽⁸⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 88.

πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών (δηλαδή χρόνος οδήγησης έως 12 ώρες με φορτηγά) για τη χρήση του αερολιμένα από πράκτορες διαμετακόμισης για τη μεταφορά εμπορευμάτων⁽⁹⁰⁾. Με δεδομένα τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, εφόσον οι εμπορευματικοί αερολιμένες είναι αντικαταστάσιμοι σε μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι οι επιβατικοί αερολιμένες, δεδομένου ότι επαρκεί η αεροπορική παράδοση του εμπορεύματος σε μια ορισμένη περιοχή και στη συνέχεια η οδική και σιδηροδρομική μεταφορά του στον τελικό προορισμό, υπάρχει, μεταξύ άλλων, μεγαλύτερη πιθανότητα νόθευσης του ανταγωνισμού και επίδρασης των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

- (364) Βάσει των επιχειρημάτων που παρουσιάστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 360 έως 364, το οικονομικό πλεονέκτημα που παρασχέθηκε στην FFHG ενίσχυσε τη θέση της έναντι των ανταγωνιστών της στην αγορά παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της Ένωσης. Με βάση τα ανωτέρω, το πλεονέκτημα που παρασχέθηκε στην FFHG μέσω της αύξησης κεφαλαίου του 2001 πρέπει να θεωρηθεί ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.1.2.6. Συμπέρασμα

- (365) Η αύξηση κεφαλαίου του 2001 ύψους 27 εκατ. ευρώ από τη Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΟΥ 2004 ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ 4: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ 2004

- (366) Το 2004 το κεφάλαιο της FFHG αυξήθηκε κατά 42 εκατ. ευρώ επιπλέον (η Fraport επένδυσε 10,21 εκατ. ευρώ, το ομόσπονδο κράτος της Έσης επένδυσε 20 εκατ. ευρώ και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου 11,79 εκατ. ευρώ). Τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης συμφώνησαν με την εν λόγω αύξηση κεφαλαίου το 2002, υπό τον όρο της σύναψης νέας συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης μεταξύ της FFHG και της Fraport (δηλαδή της συμφωνίας του 2004), η οποία θα κάλυπτε την περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014.
- (367) Στις 5 Απριλίου 2004, η Fraport και η FFHG σύναψαν τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004. Η συμφωνία αυτή εγκρίθηκε από τους μετόχους της Fraport στις 2 Ιουνίου 2004.

8.1.3.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (368) Όπως αναλύθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 293 και επόμενες, από τις 12 Δεκεμβρίου 2000 και μετά η FFHG πρέπει να θεωρείται επιχείρηση που ασκεί οικονομική δραστηριότητα για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.3.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός της ενίσχυσης

Αύξηση κεφαλαίου του 2004 και η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 — Fraport

- (369) Η Επιτροπή θεωρεί ότι εξαιτίας του γεγονότος ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 αποτελούσε προϋπόθεση για την αύξηση κεφαλαίου του 2004 και επειδή και για τα δύο μέτρα απαιτούνταν η συμφωνία των μετόχων της Fraport κατά την ίδια συνέλευση των μετόχων, η δυνατότητα καταλογισμού αμφοτέρων των μέτρων πρέπει να εκτιμηθεί από κοινού (όσον αφορά τη συνεισφορά της Fraport).
- (370) Η αύξηση κεφαλαίου του 2004 και η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 επιβεβαιώθηκαν από τη συνέλευση των μετόχων της Fraport στις 2 Ιουνίου 2004 με ποσοστό 99,992 % των ψήφων των μετόχων που ήταν παρόντες στη συνέλευση.
- (371) Επιπλέον, η Γερμανία υποστήριξε ότι για την έγκριση της απόφασης της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 χρειαζόταν πλειοψηφία της τάξης του 74,994 % των ψήφων κατά στη συνέλευση των μετόχων, ενώ οι δημόσιοι μέτοχοι διατηρούσαν μόλις το 70 % περίπου των μετοχών της Fraport και επομένως δεν ήταν ουσιαστικά σε θέση να ελέγχουν τις αποφάσεις της Fraport. Εν προκειμένω, υπενθυμίζεται ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2004 δεν θα υλοποιούνταν χωρίς την έγκριση της συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 από τους μετόχους της Fraport.

⁽⁹⁰⁾ Απάντηση του αερολιμένα της Λιέγης στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (372) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, ως πλειοψηφικός μέτοχος, το κράτος κατείχε σημαντικό μερίδιο των ψήφων στη ψηφοφορία σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου του 2004 και τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004. Ωστόσο, σύμφωνα με τον γερμανικό νόμο Aktiengesetz (AktG), μια συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης τίθεται σε ισχύ μόνον αφού εγκριθεί από τη συνέλευση των μετόχων με πλειοψηφία που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον τα τρία τέταρτα του εγκεκριμένου κεφαλαίου που συμμετέχει στην ψηφοφορία⁽⁹¹⁾. Επομένως, οι δημόσιες αρχές δεν μπορούσαν να ελέγξουν την απόφαση για την εφαρμογή της συμφωνίας μεταφοράς των αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 και για την πραγματοποίηση της αύξησης κεφαλαίου του 2004 από τη Fraport, χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή των μετόχων του ιδιωτικού τομέα.
- (373) Ως εκ τούτου, με δεδομένα τα ζητήματα που αναλύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 369 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από τη Fraport και η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Ακόμη και αν μπορούσε να επιβεβαιωθεί η δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος και το μέτρο να θεωρηθεί ότι αποτελεί ενίσχυση, αυτή η ενίσχυση θα ήταν συμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Ως προς το θέμα αυτό, ισχύουν εξίσου τα ζητήματα που αναφέρονται στη συνέχεια στις ενότητες 10.3 και 10.4.

Αύξηση κεφαλαίου του 2004 — Ομόσπονδα κράτη Ρηνανίας-Παλατινάτου και Έσης

- (374) Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και το ομόσπονδο κράτος της Έσης χρηματοδότησαν τα μερίδιά τους στην αύξηση κεφαλαίου του 2004 απευθείας από τον γενικό τους προϋπολογισμό. Συνεπώς, αυτά τα μέρη της αύξησης κεφαλαίου του 2004 χρηματοδοτήθηκαν σαφώς από κρατικούς πόρους και είναι καταλογιστέα στο κράτος.

8.1.3.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (375) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 336 και επόμενες, η Επιτροπή εφαρμόζει την αρχή του ΙΕΟΑ για να ελέγξει αν χορηγείται οικονομικό πλεονέκτημα σε επιχείρηση. Οι αρχές που αφορούν την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ που ορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 336 και επόμενες ισχύουν αντίστοιχα.

Εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ — Ομόσπονδο κράτος Ρηνανίας-Παλατινάτου

- (376) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου του 2004 από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, η Γερμανία υποστήριξε ότι ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ. Προς υποστήριξη αυτού, σε συνέχεια της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008, η Γερμανία υπέβαλε έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενεργήθηκε από την PWC το 2008.
- (377) Η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν διενήργησε δικό του εκ των προτέρων υπολογισμό αποδοτικότητας ούτε υπολόγισε την απόδοση των επενδύσεών του. Αντιθέτως, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου βασίστηκε στο επιχειρηματικό σχέδιο που καταρτίστηκε από την FFGH και τη Fraport.
- (378) Κατά δεύτερον, η Επιτροπή θεωρεί ωστόσο ότι η κατάσταση του ομόσπονδου κράτους δεν ήταν ίδια με την κατάσταση των μετόχων της Fraport. Από τον πίνακα 22 προκύπτει ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου επρόκειτο να εισφέρει [...] εκατ. ευρώ την περίοδο 2005-2009 (συνολικά [...] εκατ. ευρώ), αλλά δεν ανέμενε να λάβει μερίσματα ή τυχόν άλλη αμοιβή για τη συμμετοχή του πριν από το 2025. Ωστόσο, οι μέτοχοι της Fraport έπρεπε να εισφέρουν [...] εκατ. ευρώ και ανέμεναν, μετά τα αρνητικά αποτελέσματα των πρώτων τεσσάρων ετών, να λάβουν μερίσματα. Η ΚΤΑ των αναμενόμενων μερισμάτων για την περίοδο έως το 2025 ανερχόταν σε [...] εκατ. ευρώ με εσωτερικό συντελεστή απόδοσης (ΕΣΑ) ύψους [...] %.
- (379) Κατά τρίτον, με δεδομένο αυτό τον μακροπρόθεσμο ορίζοντα και το γεγονός ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε ήδη πραγματοποιήσει αρκετές επενδύσεις χωρίς επιτυχία στην FFGH, η Επιτροπή θεωρεί ότι κανένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στη θέση του ομόσπονδου κράτους δεν θα είχε αποφασίσει να συνεισφέρει περαιτέρω κεφάλαια στην FFGH χωρίς να διενεργήσει εκ των προτέρων αξιολόγηση ευαισθησίας.

⁽⁹¹⁾ Άρθρο 293 παράγραφος 1 AktG.

Πίνακας 22

Εκτίμηση αποδοτικότητας της αύξησης κεφαλαίου του 2004 από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου

[...]

Πηγή: Έκθεση PWC: Rheinland-Pfalz, 24 Οκτωβρίου 2008, σ. 21.

- (380) Επιπλέον, ο έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για την αύξηση κεφαλαίου του 2004 και τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 βασίζονται σε υποθέσεις σημαντικής ανάπτυξης όσον αφορά τα ετήσια οικονομικά αποτελέσματα της FFHG (βλέπε πίνακα 23). Αυτές οι παραδοχές σχετικά με την ανάπτυξη στις οποίες βασίστηκε ο έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ είναι σημαντικά υψηλότερες από εκείνες στις οποίες βασίστηκε ο έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για την αύξηση κεφαλαίου του 2001. Επιπλέον, υπόκεινται σε υψηλές διακυμάνσεις οι οποίες, για παράδειγμα, το 2009 ανήλθαν σε ποσοστό άνω του 300 %.

Πίνακας 23

Σύγκριση των προβλεπόμενων ετήσιων αποτελεσμάτων της FFHG στα επιχειρηματικά σχέδια που χρησιμοποιήθηκαν από την PWC για τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για τις αυξήσεις κεφαλαίου του 2001 και του 2004

σε χιλιάδες ευρώ	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Αύξηση κεφαλαίου του 2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αύξηση κεφαλαίου του 2004 — ετήσιες μεταβολές σε %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αύξηση κεφαλαίου του 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αύξηση κεφαλαίου του 2001 — ετήσιες μεταβολές σε %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

σε χιλιάδες ευρώ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Αύξηση κεφαλαίου του 2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αύξηση κεφαλαίου του 2004 — ετήσιες μεταβολές σε %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αύξηση κεφαλαίου του 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αύξηση κεφαλαίου του 2001 — ετήσιες μεταβολές σε %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Έκθεση PWC, 24 Οκτωβρίου 2008, σ. 45 και αξιολόγηση της Επιτροπής ⁽⁹²⁾

⁽⁹²⁾ Η Επιτροπή υπολόγισε τα ποσοστά ανάπτυξης με βάση τα προβλεπόμενα ετήσια αποτελέσματα.

- (381) Επιπλέον, σύμφωνα με τις εκθέσεις για τις επενδύσεις του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ο λόγος για τις επενδύσεις του ομόσπονδου κράτους στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ήταν η επίτευξη σημαντικών στόχων κοινωνικής και διαρθρωτικής πολιτικής, όπως η δημιουργία θέσεων εργασίας και η εκπλήρωση στόχων της πολιτικής μεταφορών, και όχι λόγοι που άπτονται της αποδοτικότητας. Ωστόσο, οι κοινωνικές και περιφερειακές παράμετροι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (382) Με βάση αυτούς τους ειδικούς παράγοντες όσον αφορά την απόφαση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου για εισφορά επιπλέον κεφαλαίου στην FFHG (αιτιολογικές σκέψεις 376 έως 380), η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ και παρείχε πλεονέκτημα στην FFHG.

Εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ — Ομόσπονδο κράτος της Έσης

- (383) Όσον αφορά τη συμπεριφορά του ομόσπονδου κράτους της Έσης, η Γερμανία υποστήριξε ότι οι περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης του αερολιμένα Frankfurt Main που προέρχονταν μεταξύ άλλων από την απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων κατέστησαν την περαιτέρω επέκταση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αναγκαία σύμφωνα με το ομόσπονδο κράτος της Έσης. Η Γερμανία επισήμανε ότι η εξέλιξη αυτή επέτρεψε την πλήρη αξιοποίηση των υφιστάμενων δυνατοτήτων ανάπτυξης στο πλαίσιο της άδειας εκτέλεσης πτήσεων όλο το 24ωρο για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μαζί με την προβλεπόμενη καθιέρωση του συστήματος αερολιμένων των αερολιμένων Frankfurt Main και Frankfurt-Hahn. Επιπλέον, με τη συμμετοχή στην αύξηση κεφαλαίου του 2004, το ομόσπονδο κράτος της Έσης μπορούσε να στηρίξει περαιτέρω την ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή Rhine-Main.
- (384) Καταρχάς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν πραγματοποιήθηκε ειδικός εκ των προτέρων υπολογισμός αποδοτικότητας για το ομόσπονδο κράτος της Έσης. Κατά δεύτερον, ομοίως προς το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, και το ομόσπονδο κράτος της Έσης αναμενόταν να αρχίσει να λαμβάνει μερίσματα μόνο μετά το 2025. Τρίτον, παρά τον μακροπρόθεσμο ορίζοντα του προγραμματισμού, δεν διενεργήθηκε αξιολόγηση ευαισθησίας των παραδοχών. Επιπλέον, ο λόγος για την επένδυση του ομόσπονδου κράτους στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, δηλαδή η ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή Rhine-Main ή άλλο σημαντικό ζήτημα κοινωνικής και διαρθρωτικής πολιτικής, δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη κατά τη διενέργεια του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (385) Με βάση αυτούς τους ειδικούς παράγοντες όσον αφορά την απόφαση του ομόσπονδου κράτους της Έσης να αποτελέσει μέτοχο της FFHG (αιτιολογικές σκέψεις 383 έως 384), η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από το ομόσπονδο κράτος της Έσης δεν ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ και χορηγούσε πλεονέκτημα στην FFHG.

Συμπέρασμα

- (386) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2004 από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και το ομόσπονδο κράτος της Έσης χορηγούν πλεονέκτημα στην FFHG.

8.1.3.4. Επιλεκτικότητα

- (387) Δεδομένου ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2004 από τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και Έσης πραγματοποιήθηκαν αποκλειστικά προς όφελος της FFHG, τα εν λόγω μέτρα είναι επομένως εξ ορισμού επιλεκτικά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.3.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

- (388) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 360 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε στην FFHG ήταν ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.1.3.6. Συμπέρασμα

- (389) Η αύξηση κεφαλαίου του 2004, η οποία πραγματοποιήθηκε από τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης υπέρ της FFHG, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

- (390) Η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004, στο πλαίσιο της οποίας η Fraport ανέλαβε όλες τις ζημιές της FFHG μεταξύ του 2004 και του 2009, και η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από τη Fraport δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Δεδομένου ότι δεν πληρούνται ένα από τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή εκτιμά ότι η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης και η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από τη Fraport δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (391) Ακόμη και αν η εν λόγω συμφωνία και η αύξηση κεφαλαίου του 2004 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, η εν λόγω ενίσχυση θα ήταν συμβατή με βάση τις παραμέτρους που αναφέρονται στην ενότητα 10.

8.1.4. ΜΕΤΡΟ 5: ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FFHG ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

8.1.4.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (392) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 293, μολονότι πρέπει να θεωρηθεί ότι οι FGAZ/FZG αποτελούν επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι δραστηριότητες ενός ιδιοκτήτη και φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν είναι αναγκαστικά όλες οικονομικής φύσεως ⁽⁹³⁾.
- (393) Όπως επισημαίνει το Δικαστήριο ⁽⁹⁴⁾, δραστηριότητες οι οποίες κανονικά εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, την ασφάλεια, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τις αστυνομικές και τελωνειακές υπηρεσίες κ.λπ. Η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων αυτών πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αποζημίωση του κόστους που επιφέρουν οι εν λόγω δραστηριότητες και να μην διοχετεύεται προς άλλες δραστηριότητες οικονομικής φύσεως ⁽⁹⁵⁾.
- (394) Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ή των υποδομών που συνδέονται άμεσα με τις εν λόγω δραστηριότητες δεν συνιστά εν γένει κρατική ενίσχυση ⁽⁹⁶⁾. Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα ⁽⁹⁷⁾.
- (395) Ωστόσο, η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται αναγκαστικά με την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας δεν πρέπει να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και φορέων διαχείρισης αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους ⁽⁹⁸⁾. Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη πρακτική βάσει δεδομένου νομικού συστήματος να επιβαρύνονται αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων με τις δαπάνες ορισμένων υπηρεσιών, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες ή άλλοι φορείς διαχείρισης αερολιμένων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες εξ ονόματος των ίδιων δημοσίων αρχών δεν επιβαρύνονται με τις εν λόγω δαπάνες, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα στις δεύτερες αυτές αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων, ακόμη και αν οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θεωρούνται αυτές καθαυτές μη οικονομικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη η ανάλυση του νομικού πλαισίου που διέπει τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ούτως ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων ή οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται δυνάμει του εν λόγω νομικού πλαισίου να επιβαρύνονται με τις δαπάνες της άσκησης ορισμένων δραστηριοτήτων, οι οποίες ενδέχεται να είναι αυτές καθαυτές μη οικονομικού χαρακτήρα, αλλά συνδέονται άρρηκτα με την ανάπτυξη των οικονομικών τους δραστηριοτήτων.
- (396) Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι δαπάνες που προκύπτουν από τους ελέγχους ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 8 του Luftsicherheitsgesetz (νόμος για την ασφάλεια των αερομεταφορών, «LuftSiG») πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (397) Η Επιτροπή συμφωνεί ότι τα μέτρα βάσει του άρθρου 8 του LuftSiG μπορεί, καταρχήν, να θεωρηθεί ότι συνιστούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (398) Όσον αφορά το κόστος της εφαρμογής των εν λόγω μέτρων, η Γερμανία φαίνεται να θεωρεί ότι θα επιβαρύνει στο σύνολό του τις αρμόδιες δημόσιες αρχές. Η Επιτροπή επισημαίνει, εντούτοις, ότι, βάσει του άρθρου 8(3) του LuftSiG,

⁽⁹³⁾ Υπόθεση C-364/92, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43.

⁽⁹⁴⁾ Υπόθεση C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψεις 7 και 8, και υπόθεση C-30/87, Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées, Συλλογή 1988, σ. I-2479, σκέψη 18.

⁽⁹⁵⁾ Υπόθεση C-343/95, Calì & Figli κατά Servizi ecologici porto di Genova, Συλλογή 1997, σ. I-1547· απόφαση αριθ. N 309/2002 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003· απόφαση αριθ. N438/2002 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2002, Επιχορηγήσεις προς τις βελγικές λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών.

⁽⁹⁶⁾ Απόφαση αριθ. N 309/2002 της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

⁽⁹⁷⁾ Βλέπε, ιδίως, υπόθεση C-364/92, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43, σκέψη 30, και υπόθεση C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2207, σκέψη 71.

⁽⁹⁸⁾ Υπόθεση C-172/03, Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck, Συλλογή 2005, σ. I-01627, σκέψη 36, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

επιτρέπεται η επιστροφή μόνο των δαπανών που σχετίζονται με τη διάθεση και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων αναγκαιών για την άσκηση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 5 του LuftSiG. Όλες οι λοιπές δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων ιδίως εκείνων που αφορούν τους ελέγχους ασφαλείας, πρέπει να βαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συνεπώς, στον βαθμό που η χορηγηθείσα στην FFHG δημόσια χρηματοδότηση απάλλαξε την εν λόγω επιχείρηση από δαπάνες τις οποίες έπρεπε να επωμιστεί σύμφωνα με τα όρια που περιγράφονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, αυτή η δημόσια χρηματοδότηση δεν εξαιρείται από τον έλεγχο βάσει των κανόνων της ΕΕ περί κρατικών ενισχύσεων.

8.1.4.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (399) Στην προκειμένη περίπτωση, εφόσον το ομόσπονδο κράτος μετέφερε τα έσοδα που εισπράττονταν από τις αεροπορικές εταιρείες για τους ελέγχους ασφαλείας στην FFHG, τα κεφάλαια που παρασχέθηκαν χορηγήθηκαν από τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (400) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι επενδύσεις χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους και πρέπει επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.

8.1.4.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (401) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα επίμαχα μέτρα κάλυπταν μέρος των δαπανών τις οποίες πραγματοποίησε η FFHG στο πλαίσιο της οικονομικής της δραστηριότητας. Κατά κανόνα, το σύνολο των δαπανών που αφορούν την κατασκευή και τη λειτουργία ενός αερολιμένα επιβαρύνει τον φορέα εκμετάλλευσής του (με εξαίρεση τις δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν υποχρεούται συνήθως να αναλάβει βάσει του εφαρμοστέου νομικού πλαισίου). Επομένως, η κάλυψη μέρους αυτών των δαπανών απαλλάσσει την FFHG από μια επιβάρυνση που θα χρειαζόταν κανονικά να επωμιστεί και, συνεπώς, χορηγεί στην FFHG οικονομικό πλεονέκτημα.

8.1.4.4. Επιλεκτικότητα

- (402) Δεδομένου ότι τα επίμαχα μέτρα εγκρίθηκαν μόνο για την FFHG, τα μέτρα αυτά πρέπει να θεωρηθεί ότι έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα.

8.1.4.5. Νόθευση του ανταγωνισμού

- (403) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 360 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε στην FFHG είναι ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.1.4.6. Συμπέρασμα

Με δεδομένα τα στοιχεία που εξετάστηκαν στην αιτιολογική σκέψη 392 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην FFHG, στον βαθμό που οι πληρωμές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου για τους ελέγχους ασφαλείας υπερέβησαν τα έσοδα που εισπράχθηκαν από τις αεροπορικές εταιρείες, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.5. ΜΕΤΡΟ 6: ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ

8.1.5.1. Δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στις δημόσιες επιχορηγήσεις που αποφασίστηκαν πριν από το 2000 και έννοια της επιχείρησης

- (404) Για τους λόγους που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 293 και επόμενες, από τις 12 Δεκεμβρίου 2000, πρέπει να θεωρηθεί ότι, για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η FFHG συνιστά επιχείρηση.
- (405) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι το 2001 το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου χορήγησε στην FFHG [...] ευρώ για τη στήριξη ορισμένων επενδύσεών της σε υποδομές. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επιχορηγήσεις αυτές βασίζονταν σε απόφαση που είχε ήδη ληφθεί το 1999.

- (406) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 293 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι για τις επιχορηγήσεις (όπως εκείνη που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 405) που αποφασίστηκαν πριν από την απόφαση του Δικαστηρίου στην απόφαση *Aéroports de Paris*, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν εύλογα να θεωρήσουν ότι η χρηματοδότηση δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, αντίστοιχα, δεν χρειαζόταν να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να αμφισβητήσει τέτοιου είδους επιχορηγήσεις δυνάμει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
- (407) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου χρηματοδότησε εν μέρει τις δαπάνες προσωπικού για τους ελέγχους ασφαλείας κατά τα έτη 2001 ([...] % των συνολικών δαπανών), 2002 ([...] %), 2003 ([...] %) και 2004 ([...] %).
- (408) Όπως εκτιμήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 397 και επόμενες, η εκτέλεση των ελέγχων ασφαλείας (βάσει του άρθρου 8 του LuftSiG) μπορεί, καταρχήν, να θεωρηθεί ότι συνιστά δραστηριότητα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους. Ωστόσο, βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, επιτρέπεται η επιστροφή μόνο των δαπανών που σχετίζονται με τη διάθεση και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων αναγκαιών για την άσκηση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 5 του LuftSiG. Εντούτοις, στην παρούσα υπόθεση το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου έχει αναλάβει δαπάνες για την εκτέλεση ελέγχων ασφαλείας, οι οποίες πρέπει να επιβαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Επομένως, η δημόσια στήριξη που χορηγήθηκε στην FFHG μέσω της χρηματοδότησης των δαπανών προσωπικού για τους ελέγχους ασφαλείας δεν εξαιρείται από τον έλεγχο δυνάμει των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

8.1.5.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (409) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους και πρέπει επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.

8.1.5.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (410) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα επίμαχα μέτρα κάλυπταν μέρος των δαπανών τις οποίες πραγματοποίησε η FFHG στο πλαίσιο της οικονομικής της δραστηριότητας. Κατά κανόνα, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα πρέπει να επωμίζεται το σύνολο των δαπανών που συνδέονται με την κατασκευή και τη λειτουργία του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τους ελέγχους ασφαλείας· ως εκ τούτου η κάλυψη μέρους των εν λόγω δαπανών απαλλάσσει την FFHG από επιβάρυνση που θα υποχρεωνόταν κανονικά να επωμιστεί και παρέχει στην FFHG οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα αποκόμιζε κανονικά υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.
- (411) Επιπλέον, τα επίμαχα μέτρα ήταν εκ φύσεως μη επιστρεπτέα και δεν απέφεραν απόδοση της επένδυσης. Η Γερμανία δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις τέθηκαν στη διάθεση της FFHG υπό όρους της αγοράς. Επιπλέον, η Γερμανία δεν βασίζεται στην αρχή του ΙΕΟΑ. Συνεπώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα επίμαχα μέτρα από το ομόσπονδο κράτος υπέρ της FFHG που εγκρίθηκαν μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000 χορήγησαν οικονομικό πλεονέκτημα στην FFHG.

8.1.5.4. Επιλεκτικότητα

- (412) Δεδομένου ότι τα επίμαχα μέτρα εγκρίθηκαν μόνο για την FFHG, τα μέτρα αυτά πρέπει να θεωρηθεί ότι έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα.

8.1.5.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

- (413) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 360 και επόμενες, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε στην FFHG είναι ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.1.5.6. Συμπέρασμα

- (414) Με δεδομένα τα όσα αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 392 και επόμενες, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, εφόσον οι άμεσες επιχορηγήσεις που ανήλθαν σε [...] εκατ. ευρώ (έτη 1997-2000) και [...] εκατ. ευρώ (καταβλήθηκαν το 2001) αποφασίστηκαν αμετάκλητα από τις δημόσιες αρχές πριν από την έκδοση της απόφασης *Aéroports de Paris*, οι αρχές αυτές μπορούσαν εύλογα να θεωρήσουν ότι οι εν λόγω επιχορηγήσεις δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

- (415) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην FFHG και ανήλθε σε 1,93 εκατ. ευρώ (έτη 2001-2004) συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.1.6. ΜΕΤΡΟ 12: ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΥΨΟΥΣ [...] ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ

8.1.6.1. Σχέση μεταξύ της αύξησης κεφαλαίου και των χρηματοδοτικών ρυθμίσεων που έχουν τεθεί ήδη σε ισχύ υπέρ της FFHG

- (416) Προτού αξιολογηθεί κατά πόσον η αύξηση κεφαλαίου ύψους [...] εκατ. ευρώ υπέρ της FFHG συνιστά κρατική ενίσχυση, είναι ανάγκη να καθοριστεί αν η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου και οι χρηματοδοτικές ρυθμίσεις που τέθηκαν προηγουμένως σε εφαρμογή υπέρ της FFHG θα πρέπει να θεωρηθούν χωριστά μέτρα ή ένα ενιαίο μέτρο.
- (417) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η αύξηση κεφαλαίου προορίζεται για την αναχρηματοδότηση των δανείων που καλύπτουν επενδύσεις σε υποδομές, τις οποίες ο δημόσιος μέτοχος είχε δεσμευτεί αμετάκλητα να χρηματοδοτήσει ή να αναχρηματοδοτήσει μεταξύ των ετών 1997 και 2012, αλλά για τις οποίες δεν είχαν ακόμη γίνει πληρωμές.
- (418) Με δεδομένα τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισφορά μετοχικού κεφαλαίου στοχεύει στην αναχρηματοδότηση δανείων που χρηματοδότησαν τις βελτιώσεις στις υποδομές του αερολιμένα Frankfurt-Hahn μεταξύ 1997 και 2012. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η FFHG, βάσει της απόφασής της να αναλάβει τις επενδύσεις αυτές, δικαιούταν να λάβει αυτή τη χρηματοδότηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισφορά κεφαλαίου [...] εκατ. ευρώ πρέπει να εκτιμηθεί στο πλαίσιο των παλαιότερων δεσμεύσεων που είχαν αναλάβει οι δημόσιοι μέτοχοι κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τις εν λόγω επενδύσεις.

8.1.6.2. Συμπέρασμα

- (419) Εν προκειμένω, και βάσει των όσων αναφέρονται στην ενότητα 8.1.1, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η FFHG ασκούσε οικονομική δραστηριότητα από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000) και έπειτα και ότι συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (420) Επιπλέον, σύμφωνα με τα ζητήματα που αναφέρονται στις ενότητες 8.1.1, 8.1.3 και 8.1.4, τα οποία ισχύουν ομοίως για το εν λόγω μέτρο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισφορά κεφαλαίου αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, διότι περιλαμβάνει κρατικούς πόρους, είναι καταλογιστέα στο κράτος και παρέχει επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα στην FFHG το οποίο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

8.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ

- (421) Για να διαπιστωθεί κατά πόσον μια συμφωνία μεταξύ κρατικού αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρεία, πρέπει να αναλυθεί κατά πόσον η εν λόγω συμφωνία τηρεί την αρχή του ΙΕΟΑ. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ σε μια συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας, πρέπει να αξιολογείται κατά πόσον, κατά την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα ανέμενε ότι η συμφωνία θα απέφερε κέρδος υψηλότερο από εκείνο που θα μπορούσε να επιτευχθεί διαφορετικά. Αυτό το υψηλότερο κέρδος υπολογίζεται από τη διαφορά μεταξύ των πρόσθετων εσόδων που αναμενόταν να παραχθούν από τη συμφωνία (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των εσόδων που θα δημιουργούνταν με τη σύναψη της συμφωνίας και εκείνων που θα δημιουργούνταν χωρίς αυτήν) και των πρόσθετων δαπανών που αναμενόταν να πραγματοποιηθούν ως αποτέλεσμα της συμφωνίας (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των δαπανών που θα προέκυπταν με τη σύναψη της συμφωνίας και των δαπανών που θα προέκυπταν χωρίς αυτήν), με εφαρμογή κατάλληλου συντελεστή προεξόφλησης στις προκύπτουσες ταμειακές ροές.
- (422) Στην εν λόγω ανάλυση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα συναφή πρόσθετα έσοδα και οι πρόσθετες δαπάνες που συνδέονταν με τη συμφωνία. Τα διάφορα στοιχεία (εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών, επιχορηγήσεις εμπορικής προώθησης, άλλα οικονομικά κίνητρα) δεν θα πρέπει να αξιολογούνται χωριστά. Πράγματι, όπως αναφέρεται στην απόφαση στην υπόθεση Charleroi: «Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απαιτείται η εξέταση της εμπορικής πράξεως στο σύνολό της προκειμένου να ελεγχθεί αν η κρατική οντότητα και η ελεγχόμενη απ' αυτήν οντότητα συμπεριφέρθηκαν, από κοινού λαμβανόμενες, ως ορθολογιστές επιχειρηματίες υπό συνθήκες οικονομίας

της αγοράς. Πράγματι, η Επιτροπή υπέχει την υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και την αλληλουχία τους [...]» ⁽⁹⁹⁾.

- (423) Στα προσδοκώμενα πρόσθετα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται ειδικότερα τα έσοδα από αερολιμενικά τέλη, λαμβανομένων υπόψη των εκπτώσεων και της πρόσθετης κίνησης που αναμένεται να δημιουργηθεί από τη συμφωνία, καθώς και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που αναμένεται να προκύψουν από την κίνηση. Στις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες πρέπει να περιλαμβάνεται ειδικότερα το σύνολο των πρόσθετων λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών που δεν θα είχαν προκύψει χωρίς τη συμφωνία, καθώς και το κόστος των επιχορηγήσεων εμπορικής προώθησης και άλλων οικονομικών κινήτρων.
- (424) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η διαφοροποίηση των τιμών (συμπεριλαμβανομένης της στήριξης εμπορικής προώθησης και άλλων κινήτρων) συνιστά συνήδη επιχειρηματική πρακτική. Ωστόσο, τέτοιου είδους πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη ⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) Το Δικαστήριο δήλωσε στην απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine ότι, «[...] Για να εξακριβώνεται αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κρίνεται εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφεύγεται συνεπώς οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις» ⁽¹⁰¹⁾.
- (426) Ως εκ τούτου, για να είναι σε θέση να εφαρμόσει την αρχή του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα δεδομένα κατά τη χρονική στιγμή που συνήφθησαν οι αντίστοιχες συμφωνίες μεταξύ της FFHG και της Ryanair. Επίσης, η Επιτροπή πρέπει καταρχήν να βασίσει την αξιολόγησή της στις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή του ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα κατά τον χρόνο υπογραφής ή εφαρμογής των αντίστοιχων συμφωνιών, καθώς και κάθε εύλογη παραδοχή στην οποία μπορεί να βασίστηκε τη δεδομένη χρονική στιγμή.
- (427) Στο σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές προβλέπεται ότι οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν το κριτήριο του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Παρότι το κριτήριο αυτό αντικατοπτρίζει τη λογική της δοκιμής του ΙΕΟΑ, καθορίστηκε μόλις πρόσφατα και αναφέρεται σε μεμονωμένες ρυθμίσεις και όχι στο σύνολο της επιχειρηματικής δραστηριότητας, όπως ισχύει συχνότερα κατά την εφαρμογή του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι μπορεί να είναι δύσκολο για τα οικεία κράτη μέλη και για τους εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης να παράσχουν πλήρη σύγχρονα στοιχεία σχετικά με ρυθμίσεις που συνομολογήθηκαν πριν από πολλά χρόνια και θα λάβει το στοιχείο αυτό υπόψη κατά την εφαρμογή του επίμαχου κριτηρίου στην προκειμένη υπόθεση.

8.2.1.1. Σκοπιμότητα της σύγκρισης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn με άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες

- (428) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η ύπαρξη τυχόν ενίσχυσης προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί συγκεκριμένο αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρεθεί, όταν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή ή εάν μπορεί να αποδειχτεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης —δηλαδή με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο αυτό— ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας αναμένεται να οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα ⁽¹⁰²⁾.
- (429) Εν προκειμένω, η Επιτροπή θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών ⁽¹⁰³⁾. Ο λόγος είναι ότι, επί του παρόντος, είναι αμφίβολο κατά πόσον μπορεί να προσδιοριστεί κατάλληλο σημείο αναφοράς για τον καθορισμό πραγματικής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Εν γένει, η εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ με βάση τη μέση τιμή σε άλλες παρόμοιες αγορές μπορεί να είναι χρήσιμη εάν μια τέτοια τιμή μπορεί ευλόγως να προσδιοριστεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν είναι κατάλληλη στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών, καθώς η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά μεταξύ των αερολιμένων. Αυτό συμβαίνει διότι οι δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από τον βαθμό ανάπτυξης του αερολιμένα, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούν, από τη

⁽⁹⁹⁾ Υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643, σκέψη 59.

⁽¹⁰⁰⁾ Βλέπε απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

⁽¹⁰¹⁾ Υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002 σ. I-04397, σκέψη 71 («Απόφαση Stardust Marine»).

⁽¹⁰²⁾ Βλέπε σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹⁰³⁾ Βλέπε σημεία 59 και 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

χωρητικότητα του όσον αφορά την επιβατική κίνηση, από την κατάσταση των υποδομών και τις σχετικές επενδύσεις, από το κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο μπορεί να διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και από τυχόν χρέη ή υποχρεώσεις που προκύπτουν από συμβάσεις που έχει συνάψει ο αερολιμένας κατά το παρελθόν ⁽¹⁰⁴⁾.

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

8.2.1.2. Εκτίμηση πρόσθετων δαπανών και εσόδων

- (433) Η Επιτροπή κρίνει ότι η διαφοροποίηση των τιμών συνιστά συνήδη επιχειρηματική πρακτική, εφόσον συμμορφώνεται με το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό και της τομεακής νομοθεσίας. Εντούτοις, τέτοιες πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη προκειμένου να ικανοποιείται το κριτήριο του ΙΕΟΑ.
- (434) Κατά την άποψη της Επιτροπής, οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν το κριτήριο του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει υγιών προοπτικών.
- (435) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας πληροί το κριτήριο του ΙΕΟΑ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων. Ομοίως, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Σε αυτές τις πρόσθετες δαπάνες μπορούν να συμπεριλαμβάνονται όλες οι κατηγορίες δαπανών ή επενδύσεων, όπως πρόσθετο προσωπικό, εξοπλισμός και επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Για παράδειγμα, εάν χρειασθεί να επεκταθεί ο αερολιμένας ή να κατασκευαστεί νέος τερματικός σταθμός ή άλλες εγκαταστάσεις κυρίως για την κάλυψη των αναγκών συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, οι εν λόγω δαπάνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών. Αντιθέτως, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (436) Επιπλέον, κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη σκοπιμότητα της σύναψης ή μη μιας συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ, ένας ΙΕΟΑ θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα της αξιολόγησής του τη διάρκεια ισχύος των εν λόγω συμφωνιών. Εν ολίγοις, θα προέβαινε σε εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών και εσόδων κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των συμφωνιών.

⁽¹⁰⁴⁾ Απόφαση 2011/60/ΕΕ.

- (437) Δεν φαίνεται να συντρέχουν λόγοι για την επιλογή μεγαλύτερης χρονικής περιόδου. Κατά την ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών, ένας συνετός ΙΕΟΑ δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμφωνιών μετά τη λήξη ισχύος τους, είτε υπό τους ίδιους είτε υπό νέους όρους. Εξάλλου, ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης θα είχε επίγνωση του γεγονότος ότι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους όπως η Ryanair χαρακτηρίζονταν ανέκαθεν από την ταχύτατη ικανότητα προσαρμογής τους στις εξελίξεις της αγοράς, τόσο κατά την έναρξη όσο και κατά τη διακοπή δρομολογίων, καθώς και κατά την αύξηση ή τη μείωση του αριθμού πτήσεων.

8.2.2. ΜΕΤΡΟ 7: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 1999 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (438) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η FFHG κατάρτισε εκ των προτέρων εκτίμηση της πρόσθετης αποδοτικότητας της συμφωνίας πριν από τη σύναψη τυχόν μεμονωμένης συμφωνίας με τη Ryanair. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστήριξε ότι η FFHG ενήργησε ως συνετός επενδυτής κατά τη σύναψη της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair.
- (439) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η FFHG είχε όντως καταρτίσει αρκετά επιχειρηματικά σχέδια και είχε προβεί σε αρκετούς υπολογισμούς την περίοδο που ξεκίνησε την εμπορική της σχέση με τη Ryanair. Στους υπολογισμούς αποδοτικότητας της FFHG ελήφθησαν υπόψη όλα τα έσοδα (από τις αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες) που αναμενόταν να αποφέρει η Ryanair στον αερολιμένα και όλες οι δαπάνες που θα προκαλούνταν από την παρουσία της αεροπορικής εταιρείας.

Η πρώτη εκτίμηση αποδοτικότητας της FFHG για τη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair

- (440) Στον πίνακα 24 συνοψίζεται ο υπολογισμός της πρόσθετης αποδοτικότητας της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair που διενέργησε η FFHG για το έτος 1999 με βάση τα αναμενόμενα έσοδα που θα παράγονταν από τη συμφωνία, τα αναμενόμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που θα παράγονταν από τα αφορολόγητα είδη και τις πωλήσεις στα καταστήματα του αερολιμένα και τις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που συνδέονταν με τη συμφωνία.

Πίνακας 24

Εκ των προτέρων πρόσθετη αποδοτικότητα της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair (έτος 1999)

[...]

Πηγή: Υπολογισμός πρόσθετης αποδοτικότητας από την FFHG, 4 Μαρτίου 1999

- (441) Παρότι η εκ των προτέρων ανάλυση της 4ης Μαρτίου 1999 που διενεργήθηκε από την FFHG και υποβλήθηκε από τη Γερμανία δεν περιελάμβανε πρόβλεψη για ολόκληρη την περίοδο που κάλυπτε η συμφωνία, ήταν σαφές ότι η σύμβαση αναμενόταν να είναι αποδοτική από το πρώτο έτος παρουσίας της Ryanair. Αν και ένας ΙΕΟΑ θα προέβaine κανονικά στην κατάρτιση επιχειρηματικού σχεδίου για ολόκληρη τη διάρκεια της συμφωνίας, η συμφωνία αναμενόταν να συμβάλει εξ αρχής θετικά στον αερολιμένα. Αυτό θα συνέβαινε κυρίως διότι το πρώτο έτος άσκησης δραστηριοτήτων μιας αεροπορικής εταιρείας σε μη δοκιμασμένο αερολιμένα αποτελεί τη χρονική περίοδο που ενέχει τους περισσότερους κινδύνους. Στην παρούσα υπόθεση, οι προβλέψεις όσον αφορά την κίνηση φαίνεται να βασίζονται σε συνετές παραδοχές και επιβεβαιώθηκαν επίσης από την πραγματική εξέλιξη της κίνησης στον αερολιμένα (βλέπε πίνακα 1). Επομένως, ακόμη και αν η επιβατική κίνηση παρέμενε στα ίδια επίπεδα κατά τη διάρκεια της συμφωνίας — κάτι που ήταν ωστόσο πολύ απίθανο —, ο αερολιμένας μπορούσε και πάλι να αναμένει εύλογα ότι η συμφωνία θα συνέβαλε θετικά στη συνολική αποδοτικότητα της FFHG.
- (442) Τα πρόσθετα έσοδα που ελήφθησαν υπόψη στον εν λόγω υπολογισμό της πρόσθετης αποδοτικότητας περιλαμβάνουν τα έσοδα από τις αεροναυτικές και άλλες μη αεροναυτικές δραστηριότητες (όπως τα έσοδα από την έκδοση εισιτηρίων) όπως συμφωνήθηκε στη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair, καθώς και τα έσοδα από τα αφορολόγητα είδη και τις αγορές στον αερολιμένα. Ο βασικός παράγοντας προώθησης της αξίας των προβλεπόμενων εσόδων ήταν η αναμενόμενη επιβατική κίνηση. Όσον αφορά τις προβλέψεις σχετικά με τον αριθμό των επιβατών, η FFHG ανέμενε ότι θα εξυπηρετούσε περίπου [...] επιβάτες της Ryanair το 1999⁽¹⁰⁵⁾. Αυτή η πρόβλεψη σχετικά με την κίνηση επιβεβαιώθηκε από τους πραγματικούς αριθμούς των επιβατών στον αερολιμένα (βλέπε πίνακα 1).

⁽¹⁰⁵⁾ Αυτό βασίζεται στον ακόλουθο υπολογισμό: [...] πτήσεις το 1999 * [...] επιβάτες ανά πτήση = [...] επιβάτες της Ryanair.

- (443) Οι πρόσθετες δαπάνες που ελήφθησαν υπόψη συμπεριλάμβαναν τις δαπάνες των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, οι οποίες παρέχονταν από εξωτερική εταιρεία υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, τις δαπάνες για τα καύσιμα, τις δαπάνες για την πρόσληψη επιπλέον προσωπικού (8 επιπλέον υπάλληλοι), καθώς και τις δαπάνες για την εμπορική προώθηση, το τηλεφωνικό κέντρο και τους ελέγχους ασφαλείας. Επιπλέον, ελήφθησαν υπόψη η απόσβεση και οι δαπάνες χρηματοδότησης επενδύσεων που προκλήθηκαν απευθείας από τη Ryanair. Οι επενδύσεις αυτές εκτιμήθηκε ότι ανέρχονταν σε περίπου [...] εκατ. γερμανικά μάρκα και αφορούσαν κυρίως γενικό αερολιμενικό εξοπλισμό.
- (444) Η Γερμανία υποστήριξε ότι το κόστος των επενδύσεων για τον νέο επιβατικό τερματικό σταθμό που ανερχόταν σε [...] εκατ. γερμανικά μάρκα δεν προκλήθηκε από τη Ryanair. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία εξήγησε ότι μέχρι την κατασκευή του νέου τερματικού σταθμού, ο αερολιμένας δεν διέθετε κατάλληλο επιβατικό τερματικό σταθμό. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη Γερμανία, η κατασκευή νέου τερματικού σταθμού αποτελούσε προϋπόθεση για τη στρατηγική επέκτασης του αερολιμένα ώστε να καλύψει την προγραμματισμένη επιβατική κίνηση. Επιπλέον, και στο πλαίσιο της στρατηγικής εμπορευματικής επέκτασης της FFHG, πραγματοποιήθηκαν από τον αερολιμένα αρκετές επενδύσεις που δεν προκλήθηκαν από τις ανάγκες συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας. Δεδομένου ότι οι εν λόγω δαπάνες θα είχαν πραγματοποιηθεί ανεξαρτήτως της παρουσίας της Ryanair στον αερολιμένα, σύμφωνα με τη Γερμανία, οι εν λόγω δαπάνες δεν χρειαζόταν να ληφθούν υπόψη στον υπολογισμό της πρόσθετης αποδοτικότητας.
- (445) Καταρχάς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όντως, σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο της FFHG, της 16ης Νοεμβρίου 1998, για το έτος 1999, η κατασκευή νέου επιβατικού τερματικού σταθμού είχε ήδη ξεκινήσει (πριν από τη διαπραγμάτευση τυχόν συμφωνίας με τη Ryanair).
- (446) Κατά δεύτερον, τα αρχικά εκ των προτέρων επιχειρηματικά σχέδια που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία καταδεικνύουν ότι η κατασκευή του τερματικού σταθμού και άλλα μέτρα υποδομών αποτελούσαν μέρος της μετατροπής μιας πρώην στρατιωτικής βάσης των ΗΠΑ σε πλήρως λειτουργικό αερολιμένα της πολιτικής αεροπορίας (με ευρύτερο στόχο την ανάπτυξη του αερολιμένα ως μέσου για την καλύτερη σύνδεση της περιοχής) και δεν περιορίζονταν στη συμφωνία του 1999 με τη Ryanair.
- (447) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο εκ των προτέρων υπολογισμός που πραγματοποιήθηκε από την FFHG βασιζόταν σε ρεαλιστικές παραδοχές και ορθώς δεν έλαβε υπόψη τις δαπάνες για τις υποδομές. Επιπλέον, παρότι ο εκ των προτέρων υπολογισμός αποδοτικότητας δεν κάλυπτε ολόκληρη την περίοδο, προέβλεπε ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair θα συνεπαγόταν κέρδη για τον αερολιμένα ήδη από το πρώτο έτος ισχύος της.

Δεύτερη εκτίμηση αποδοτικότητας από την FFHG της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair

- (448) Μια δεύτερη εκ των προτέρων εκτίμηση της αποδοτικότητας της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair που κάλυπτε την περίοδο 1999-2003 διενεργήθηκε στο πλαίσιο των συζητήσεων στο εποπτικό συμβούλιο της FFHG σχετικά με την απόκτηση νέων πελατών (της Ryanair) ⁽¹⁰⁶⁾, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 25. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι και αυτή η εκτίμηση βασίζεται σε υπολογισμό της πρόσθετης αποδοτικότητας και στις αρχές που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 442 έως 444. Παρότι αυτή η εκτίμηση βασίζεται σε υψηλότερες προβλέψεις όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών σε σχέση με τον προηγούμενο υπολογισμό, και οι εν λόγω προβλέψεις επιβεβαιώθηκαν από τα πραγματικά στοιχεία της εξέλιξης της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα (βλέπε πίνακα 1).

Πίνακας 25

Εκτίμηση πρόσθετης αποδοτικότητας της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair για την περίοδο 1999-2003

[...]

Πηγή: Έκθεση για τα αερολιμενικά τέλη — Αερολιμένας Frankfurt-Hahn, 1999 και αξιολόγηση της Επιτροπής

- (449) Ενώ η εκ των προτέρων ανάλυση που ανέλαβε η FFHG και υπέβαλε η Γερμανία δεν προεξοφλούσε τις μελλοντικές πληρωμές έως την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας, είναι σαφές ότι η συμφωνία αναμενόταν ότι θα είναι αποδοτική. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η παραδοχή ήταν ρεαλιστική λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά τη χρονική στιγμή σύναψης της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair. Οι προβλέψεις όσον αφορά την κίνηση που

⁽¹⁰⁶⁾ Έκθεση για τα αερολιμενικά τέλη — Αερολιμένας Frankfurt-Hahn, 1999.

αποτελούν βασικό παράγοντα για την αύξηση των εσόδων από αερολιμενικές δραστηριότητες βασιζόνταν σε εύλογες παραδοχές και επιβεβαιώθηκαν από τα πραγματικά στοιχεία όσον αφορά τους επιβάτες στον αερολιμένα. Επιπλέον, αναμενόταν ότι οι πρόσθετες δαπάνες που προκλήθηκαν θα παρέμεναν σταθερές κατά την περίοδο 2000 με 2003, καθώς αναμενόταν οριακή μόνο αύξηση των δρομολογίων που προσέφερε η Ryanair. Επίσης, οι προβλέψεις σχετικά με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες βασίστηκαν σε ρεαλιστικές παραδοχές, δεδομένου ότι αναμενόταν ότι κάθε επιβάτης θα δαπανούσε περίπου [...] ευρώ στον αερολιμένα.

- (450) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διοίκηση της FFHG, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των πρόσθετων δαπανών και εσόδων που θα απέρρεαν από τη δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα, ανέμενε ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair δεν θα κάλυπτε απλώς το σύνολο των πρόσθετων δαπανών, αλλά θα συνέβαλε κατά τη διάρκεια της θετικής στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn με ΚΤΑ που θα ανερχόταν σε [...] εκατ. γερμανικά μάρκα (προεξοφλητικό επιτόκιο = [...] %). Δεδομένης της εν λόγω αναμενόμενης θετικής συμβολής, και οι συνολικές επιχειρηματικές δραστηριότητες του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αναμενόταν να καταστούν αποδοτικότερες κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair.
- (451) Παρόλο που για να υπάρξει συμμόρφωση με το κριτήριο του ΙΕΟΑ αρκεί να καταδειχθεί ότι τα αναμενόμενα έσοδα που θα παράγονταν μέσω της συμφωνίας με έναν αερολιμένα ήταν σε θέση να καλύψουν τις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που θα προέκυπταν από αυτήν, η Επιτροπή πραγματοποίησε επίσης ανάλυση ευαισθησίας συμπεριλαμβάνοντας το κόστος απόσβεσης του νέου επιβατικού τερματικού σταθμού στον υπολογισμό της αποδοτικότητας (βλέπε πίνακα 26).

Πίνακας 26

Εκτίμηση της πρόσθετης αποδοτικότητας της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair για την περίοδο 1999-2003 (συμπεριλαμβανομένης της ετήσιας απόσβεσης για τον νέο επιβατικό τερματικό σταθμό ύψους [...] γερμανικών μάρκων ⁽¹⁰⁷⁾)

[...]

Πηγή: Έκθεση για τα αερολιμενικά τέλη — Αερολιμένας Frankfurt-Hahn, 1999 και αξιολόγηση της Επιτροπής

- (452) Ακόμη και λαμβανομένων υπόψη των συνολικών δαπανών της απόσβεσης του νέου επιβατικού τερματικού σταθμού, η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair μπορούσε εύλογα να αναμένεται ότι θα παραγάγει θετική ΚΤΑ ύψους περίπου [...] εκατ. γερμανικών μάρκων (προεξοφλητικό επιτόκιο = [...] %).

Εκτίμηση αποδοτικότητας από την Oxera της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair

- (453) Επιπλέον, και η Ryanair υπέβαλε εκτίμηση αποδοτικότητας η οποία διενεργήθηκε από την Oxera με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair, οι οποίες παρασχέθηκαν από τον αερολιμένα και τη Ryanair. Τα αποτελέσματα του υπολογισμού αυτού συνοψίζονται στον πίνακα 16. Από την εκτίμηση της Oxera καταδεικνύεται ομοίως ότι ήταν δυνατόν να αναμένεται ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair θα οδηγούσε σε θετική ΚΤΑ για τον αερολιμένα.
- (454) Επιπλέον, με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες η Επιτροπή θεωρεί πειστικό το επιχείρημα της Γερμανίας ότι η ικανότητα δημιουργίας πρόσθετης κίνησης μέσω συμφωνιών με τη Ryanair παρείχε στην FFHG τη δυνατότητα να προσελκύσει πελάτες με δυναμικό ανάπτυξης, να βελτιώσει τη συνολική αξιοποίηση του αερολιμένα και να μειώσει συνολικά τις ζημιές του.

Συμπέρασμα

- (455) Αφού ανέλυσε τη συμφωνία και τις προσδοκίες της FFHG κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 1999 με τη Ryanair, η Επιτροπή βεβαιώθηκε ότι η συμφωνία συνέβαλλε στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, υπό την έννοια ότι τα αναμενόμενα πρόσθετα έσοδα ήταν υψηλότερα από τις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες. Εφόσον η σύμβαση ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ, δεν απέφερε στη Ryanair πλεονέκτημα.

⁽¹⁰⁷⁾ Επενδυτικό κόστος του νέου τερματικού σταθμού ύψους [...] εκατ. γερμανικών μάρκων/αναμενόμενη οικονομική αξιοποίηση του τερματικού σταθμού για διάρκεια 20 ετών = Απόσβεση ύψους [...] γερμανικών μάρκων ετησίως

- (456) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται ένα από τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή εκτιμά ότι η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και της Ryanair δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.2.3. ΜΕΤΡΟ 8: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2001

- (457) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 τέθηκε σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 2001. Τη δεδομένη χρονική στιγμή, η Ryanair αποτελούσε την κύρια επιβατική αεροπορική εταιρεία στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, δεδομένου ότι οι Volare και Air Polonia άρχισαν να δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα μόλις το 2003 και οι Wizzair και Iceland Express μόλις το 2005.
- (458) Η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 ίσχυε για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και παρείχε κυμαινόμενη και σταθερή στήριξη εμπορικής προώθησης για νέες αεροπορικές εταιρείες, νέους προορισμούς και αυξημένο αριθμό επιβατών.
- (459) Η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 καθιερώθηκε για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και τη στήριξη της στρατηγικής ανάπτυξής του τη δεδομένη χρονική στιγμή.
- (460) Με βάση τα ανωτέρω, η Γερμανία υποστήριξε ότι δεν χορηγήθηκε πλεονέκτημα μέσω της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001 και συμφώνησε με την Επιτροπή ότι τα αποτελέσματα του ελέγχου του κριτηρίου ΙΕΟΑ για τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, η οποία βασίζεται στην κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 και καθιέρωσε επιπλέον στήριξη της εμπορικής προώθησης, μπορεί να αποτελέσει σημείο αναφοράς (βλέπε ενότητα 8.2.4).
- (461) Η Επιτροπή συμφωνεί ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο αναφοράς για την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001, με δεδομένο ιδίως το γεγονός ότι η κύρια αεροπορική εταιρεία στον αερολιμένα κατά τον χρόνο καθιέρωσης της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001 ήταν η Ryanair και ότι τα τέλη που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair ανταποκρίνονται στα τέλη που ορίζονταν στην κλίμακα του 2001.

Συμπέρασμα

- (462) Με βάση τον υπολογισμό της πρόσθετης αποδοτικότητας που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair, η οποία βασίστηκε στην κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι και η καθιέρωση της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2001 ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ, καθώς συνέβαλε επιπλέον, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα.
- (463) Δεδομένου ότι τουλάχιστον ένα από τα σωρευτικά κριτήρια δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν πληρούται, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001 δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

8.2.4. ΜΕΤΡΟ 9: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2002 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (464) Η συμφωνία του 1999 με τη Ryanair αντικαταστάθηκε από τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 14 Φεβρουαρίου 2002. Η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair συνήφθη για περίοδο [...] ετών (δηλαδή έως το [...]). Η Ryanair είχε την επιλογή να παρατείνει τη συμφωνία υπό παρόμοιους όρους και προϋποθέσεις έως το [...].
- (465) Προτού ληφθεί απόφαση σχετικά με τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, διενεργήθηκε κατά προσέγγιση εκτίμηση αποδοτικότητας από την FFHG στις 21 Μαΐου 2001 (βλέπε πίνακα 27).

Πίνακας 27

Εκτίμηση αποδοτικότητας της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair

Συνολικά έσοδα ανά πτήση (132,30 επιβάτες ανά πτήση)	Μονάδα	Ποσό ανά πτήση	Κόστος/έσοδα ανά πτήση σε γερμανικά μάρκα
Έσοδα από την έκδοση εισιτηρίων	Πτήση	[...]	[...]
Επιβατικά τέλη (στήριξη της εμπορικής προώθησης μικρότερη από 3,52 γερμανικά μάρκα) ⁽¹⁾	Επιβ.	[...]	[...]
Φόρος ασφαλείας	Επιβ.	[...]	[...]
Καύσιμα	m ³	[...]	[...]
Έσοδα από μη αερολιμενικές δραστηριότητες (έτος αναφοράς 2000)	Επιβ.	[...]	[...]
Χώρος στάθμευσης	Επιβ.	[...]	[...]
Συνολικά έσοδα ανά πτήση			[...]
Κυμαινόμενες δαπάνες ανά πτήση			
Μισθοί			
OPS	Ώρες	[...]	[...]
Υπηρεσίες στον διάδρομο	Ώρες	[...]	[...]
Εξοπλισμός προετοιμασίας για πτήση ⁽²⁾			
— συνολικές δαπάνες λειτουργικού εξοπλισμού	Πτήση	[...]	[...]
— 1 όχημα «FOLLOW ME»	Πτήση	[...]	[...]
— 1 όχημα μεταφοράς αποσκευών	Πτήση	[...]	[...]
— 1 όχημα αποχέτευσης	Πτήση	[...]	[...]
— 1 όχημα ύδρευσης	Πτήση	[...]	[...]
— 1 επίγεια μονάδα ισχύος	Πτήση	[...]	[...]
— 1 ρυμουλκό	Πτήση	[...]	[...]
Άδεια μεταφοράς επιβατών και αποσκευών			
— άδεια μεταφοράς επιβατών (κατ' αποκοπή ποσό ελέγχου εισιτηρίων)	Πτήση	[...]	[...]
— άδεια μεταφοράς αποσκευών (κατ' αποκοπή ποσό)	Πτήση	[...]	[...]
— έλεγχος επιβατών	Επιβ.	[...]	[...]
Συνολικές κυμαινόμενες δαπάνες ανά πτήση			[...]
Deckungsbeitrag I ανά πτήση			[...]
Deckungsbeitrag I ανά έτος ⁽³⁾			[...]
Στήριξη νέων δρομολογίων ⁽⁴⁾			[...]

Συνολικά έσοδα ανά πτήση (132,30 επιβάτες ανά πτήση)	Μονάδα	Ποσό ανά πτήση	Κόστος/έσοδα ανά πτήση σε γερμανικά μάρκα
Αποσβέσεις επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν λόγω της Ryanair ⁽⁵⁾			[...]
Κόστος χρηματοδότησης των ανωτέρω επενδύσεων (επιτόκιο: 5 %)			[...]
Πρόσθετη συμβολή στα κέρδη ανά έτος			[...]

(1) Η FFHG βάσει τις προσδοκίες της για έσοδα από επιβατικά τέλη στην παραδοχή ότι η Ryanair θα τοποθετούσε μόνιμα 3 αεροσκάφη στο HHN και ότι για τον λόγο αυτό τα επιβατικά τέλη θα μειώνονταν από τη στήριξη της εμπορικής προώθησης ύψους [...] ευρώ ανά επιβάτη.

(2) Οι δαπάνες αντιστοιχούν στο ενοίκιο που χρεώνεται για τη χρήση του βοηθητικού εξοπλισμού συν το λειτουργικό κόστος των υλικών («δαπάνες λειτουργικού εξοπλισμού»).

(3) Βάσει [...] ετήσιων πτήσεων.

(4) Η FFHG υπέθεσε ότι η Ryanair θα δημιουργούσε 3 νέα δρομολόγια, για τα οποία θα κατέβαλε [...] γερμανικά μάρκα.

(5) Η απόσβεση αφορά την επέκταση του επιβατικού τερματικού σταθμού για την οποία απαιτείται επένδυση ύψους [...] ευρώ ([...] ευρώ συν [...] ευρώ για την αναμενόμενη πρόσθετη ζήτηση) συν κόστος χρηματοδότησης. Αυτό το επενδυτικό κόστος έχει καταναμωθεί στη Ryanair σύμφωνα με το μερίδιό της στον επιβατικό όγκο του HHN που ισοδυναμεί με [...] %. Περίοδος απόσβεσης: [...] έτη. Παρότι το αρχικό κόστος επένδυσης στον τερματικό σταθμό θεωρήθηκε ότι δεν προκλήθηκε από τη Ryanair, στον υπολογισμό της FFHG ελήφθη υπόψη το αναμενόμενο πρόσθετο κόστος των επενδύσεων για τον τερματικό σταθμό.

Πηγή: Έκθεση της PWC για το 2006, σ. 34 και εκτίμηση αποδοτικότητας από την FFHG της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair της 21ης Μαΐου 2001

- (466) Παρότι η εκτίμηση αποδοτικότητας που διενέργησε η FFHG και υπέβαλε η Γερμανία δεν περιελάμβανε πρόβλεψη για ολόκληρη την περίοδο που κάλυπτε η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, ήταν σαφές ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair αναμενόταν να είναι αποδοτική από το πρώτο έτος παρουσίας της Ryanair στον αερολιμένα. Παρόλο που ένας ΙΕΟΑ θα προέβaine κανονικά σε υπολογισμό για ολόκληρη τη διάρκεια της συμφωνίας, στην παρούσα περίπτωση, εξαιτίας του γεγονότος ότι η συμφωνία αναμενόταν να έχει θετική συμβολή από το πρώτο έτος —ακόμη και αν ο αριθμός των επιβατών και τα αναμενόμενα έσοδα παρέμεναν σταθερά (ενώ στην πραγματικότητα αναμενόταν να αυξηθούν)— η FFHG μπορούσε εύλογα να αναμένει ότι η συμφωνία θα συνέβαλε εν γένει θετικά στην αποδοτικότητά της (βλέπε αιτιολογική σκέψη 471).
- (467) Τα πρόσθετα έσοδα που ελήφθησαν υπόψη στην εν λόγω εκτίμηση της αποδοτικότητας περιλαμβάνουν τα έσοδα από αεροναυτικές και άλλες μη αεροναυτικές δραστηριότητες όπως ορίστηκε στη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, καθώς και τα έσοδα από τα αφορολόγητα είδη και τις αγορές στον αερολιμένα. Ο βασικός παράγοντας προώθησης της αξίας των προβλεπόμενων εσόδων ήταν η αναμενόμενη επιβατική κίνηση. Ως προς αυτήν την τελευταία, η FFHG ανέμενε ότι το 2002 θα εξυπηρετούσε 392 137 περίπου επιβάτες της Ryanair ⁽¹⁰⁸⁾. Η πραγματική εξέλιξη του αριθμού των επιβατών στον αερολιμένα υπερέβη ακόμη και αυτή την πρόβλεψη της κίνησης (βλέπε πίνακα 1).
- (468) Ακόμη και αν, όπως αναφέρθηκε από τη Lufthansa, η παροχή στήριξης για τα νέα δρομολόγια είχε υποεκτιμηθεί στην εκτίμηση αποδοτικότητας που διενεργήθηκε από την FFHG, η υψηλότερη στήριξη εμπορικής προώθησης θα είχε εξισορροπηθεί από τα υψηλότερα έσοδα από αεροναυτικές και μη δραστηριότητες λόγω της αύξησης των επιβατών.
- (469) Στις πρόσθετες δαπάνες που ελήφθησαν υπόψη συμπεριλαμβάνονται δαπάνες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, οι οποίες εκτελούνταν από εξωτερική εταιρεία παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, δαπάνες για την πρόσληψη επιπλέον προσωπικού, καθώς και δαπάνες για την εμπορική προώθηση, την ανάπτυξη νέων δρομολογίων και τους ελέγχους ασφαλείας. Επιπλέον, ελήφθησαν υπόψη η απόσβεση και οι δαπάνες χρηματοδότησης επενδύσεων που προκλήθηκαν απευθείας από τη Ryanair. Οι επενδύσεις αυτές εκτιμήθηκε ότι ανήλθαν σε περίπου [...] εκατ. γερμανικά μάρκα και αφορούσαν κυρίως την επέκταση του επιβατικού τερματικού σταθμού. Παρότι το κόστος του τερματικού σταθμού θεωρήθηκε ότι δεν προκλήθηκε από τη Ryanair, στον υπολογισμό της FFHG ελήφθη υπόψη το αναμενόμενο πρόσθετο κόστος των επενδύσεων για τον τερματικό σταθμό.
- (470) Ενώ η εκτίμηση αποδοτικότητας που διενέργησε η FFHG και υπέβαλε η Γερμανία δεν προέβλεπε τις μελλοντικές πληρωμές έως την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair, είναι σαφές ότι η συμφωνία αναμενόταν να είναι αποδοτική. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παραδοχή στην οποία βασίστηκε ο εκ των προτέρων υπολογισμός, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά κατά τον χρόνο εκτέλεσης του υπολογισμού, ήταν εύλογη. Ειδικότερα, η πραγματική αύξηση του αριθμού των επιβατών στον αερολιμένα υπερέβη ακόμη και τις προβλέψεις για τον επιβατικό όγκο (βλέπε πίνακα 1) και οδήγησε σε υψηλότερα έσοδα από αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

⁽¹⁰⁸⁾ Αυτό βασίζεται στον ακόλουθο υπολογισμό: [...] πτήσεις το 2002 * [...] επιβάτες ανά πτήση = 392 137 επιβάτες της Ryanair. Αυτή η παραδοχή βασίζεται στις κατά προσέγγιση [...] καθημερινές πτήσεις που εκτελούσε η Ryanair.

- (471) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διοίκηση της FFHG, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των πρόσθετων δαπανών και εσόδων που θα απέρρεαν από τη δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα, ανέμενε ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair θα συνέβαλε κατά τη διάρκεια της θετικά στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn με ΚΤΑ που θα ανερχόταν τουλάχιστον σε [...] εκατ. γερμανικά μάρκα (προεξοφλητικό επιτόκιο = [...] %) ⁽¹⁰⁹⁾. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, δεδομένης της πραγματικής εξέλιξης του αριθμού επιβατών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η ΚΤΑ που υπολογίστηκε με βάση τη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair φαίνεται να υποτιμά την πραγματική πρόσθετη αποδοτικότητα της εν λόγω συμφωνίας.
- (472) Επιπλέον, με δεδομένο ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair αναμενόταν (όχι μόνο να καλύψει το σύνολο των πρόσθετων δαπανών αλλά και) να συμβάλει θετικά στην αποδοτικότητα της FFHG, και οι συνολικές επιχειρηματικές δραστηριότητες στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn αναμενόταν με τη σειρά τους να καταστούν αποδοτικότερες κατά τη διάρκεια της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair.

Εκτίμηση αποδοτικότητας από την Oxera της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair

- (473) Επιπλέον, η Ryanair υπέβαλε επίσης εκτίμηση αποδοτικότητας που διενεργήθηκε από την Oxera με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair (οι οποίες παρασχέθηκαν από τον αερολιμένα και τη Ryanair). Τα αποτελέσματα του υπολογισμού αυτού συνοψίζονται στον πίνακα 17. Με βάση τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ από την Oxera στη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair, η Επιτροπή διενήργησε ανάλυση ευαισθησίας σχετικά με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που ελήφθησαν υπόψη στην εκτίμηση.
- (474) Ακόμη και αν τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες είχαν μειωθεί κατά 20 % κατά μέσο όρο —με σκοπό τη διενέργεια αξιολόγησης ευαισθησίας των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες— η ΚΤΑ της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair θα ανερχόταν σε [...] εκατ. ευρώ, χωρίς μεταβολή των υπόλοιπων παραδοχών (βλέπε πίνακα 28).

Πίνακας 28

Προσαρμοσμένη εκτίμηση της αποδοτικότητας από την Oxera της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair (μείωση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες κατά 20 %)

[...]

Συμπέρασμα

- (475) Αφού ανέλυσε την εκτίμηση αποδοτικότητας από την Oxera της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair και τις προσδοκίες της FFHG κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας αυτής, η Επιτροπή βεβαιώθηκε ότι η συμφωνία μπορούσε εύλογα να θεωρηθεί ότι συνέβαλλε στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά τη δεδομένη χρονική στιγμή), υπό την έννοια ότι τα αναμενόμενα πρόσθετα έσοδα ήταν υψηλότερα από τις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες. Εφόσον η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair τηρούσε την αρχή του ΙΕΟΑ, δεν χορήγησε στη Ryanair πλεονέκτημα.
- (476) Δεδομένου ότι ένα από τα σωρευτικά κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν πληρούται, η Επιτροπή εκτιμά ότι η συμφωνία του 2002 με τη Ryanair δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.2.5. ΜΕΤΡΟ 10: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 2005 ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (477) Στις 4 Νοεμβρίου 2005 συμφωνήθηκε η τροποποίηση της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair, η οποία μετονομάστηκε σε «Συμφωνία Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH σχετικά με την παράδοση αριθμού αεροσκαφών από 6 έως 18 — από το έτος 2005 έως το έτος 2012». Στις 18 Νοεμβρίου 2005, η σύναψη της συμφωνίας του 2005 με τη Ryanair εγκρίθηκε από το εποπτικό συμβούλιο της FFHG. Η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair ισχύει έως το [...].

⁽¹⁰⁹⁾ Εκτίμηση της αποδοτικότητας με βάση τη συμβολή στα κέρδη το 2002 της συμφωνίας του 2002 με τη Ryanair:
[...]

- (478) Η Γερμανία υποστήριξε επίσης ότι η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ. Προς υποστήριξη αυτού, η Γερμανία παρείχε έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενεργήθηκε από την PWC. Κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ από την PWC συγκρίνονται δύο σενάρια με σκοπό να καθοριστεί ο πρόσθετος αντίκτυπος της συμφωνίας του 2005 με τη Ryanair: i) ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο της FFHG με τη συμμετοχή της Ryanair και ii) ένα εναλλακτικό σενάριο με ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο της FFHG χωρίς τη συμμετοχή της Ryanair. Η πρόσθετη ταμειακή ροή υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ των δύο σεναρίων (όπως συνοψίζεται στον πίνακα 29).

Πίνακας 29

Έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ της συμφωνίας του 2005 με τη Ryanair

[...]

Πηγή: Έκδοση PWC του 2006, σ. 88 και 89.

- (479) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόσθετη ταμειακή ροή που ορίστηκε ως η διαφορά μεταξύ των δύο σεναρίων λαμβάνει υπόψη το σύνολο των πρόσθετων δαπανών και εσόδων που προκλήθηκαν από την παρουσία της Ryanair στον αερολιμένα. Επιπλέον, ο υπολογισμός της αποδοτικότητας λαμβάνει υπόψη και τις επενδύσεις που προκλήθηκαν από την παρουσία της Ryanair στον αερολιμένα. Σύμφωνα με τον συμπληρωματικό έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ που διενεργήθηκε από την PWC σε συνέχεια της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2008, επενδύσεις συνολικού ύψους [...] εκατ. ευρώ μπορούν να αποδοθούν στη Ryanair, ενώ τα εναπομένοντα [...] εκατ. ευρώ αφορούν την ανάπτυξη των εμπορευματικών υποδομών του αερολιμένα (δηλαδή [...] εκατ. ευρώ συνολικά).
- (480) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διοίκηση της FFHG, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των πρόσθετων δαπανών και εσόδων που θα απέρρεαν από τη δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα, ανέμενε ότι η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair θα συνέβαλε κατά τη διάρκεια της θετικά στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn με ΚΤΑ που θα ανερχόταν τουλάχιστον σε [...] εκατ. ευρώ (προεξοφλητικό επιτόκιο = [...]) %⁽¹¹⁰⁾.
- (481) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά και της σημαντικής αύξησης του αριθμού των εταιρειών χαμηλού κόστους από το 2000, οι παραδοχές στις οποίες βασίστηκε το εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο φαίνεται να είναι ρεαλιστικές. Ταυτόχρονα, με δεδομένο τον μεγάλο ορίζοντα προγραμματισμού της πραγματικής εξέλιξης του αριθμού των επιβατών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η ΚΤΑ που υπολογίστηκε με βάση προεξοφλητικό επιτόκιο [...] % ενδέχεται να μην λαμβάνει δεόντως υπόψη τους κινδύνους που ενδέχεται να επηρεάζουν τις παραδοχές.
- (482) Συνεπώς, η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση ευαισθησίας του προεξοφλητικού επιτοκίου (βλέπε πίνακα 30). Εάν εφαρμοστεί προεξοφλητικό επιτόκιο της τάξης του [...] %, η ΚΤΑ εξακολουθεί να ανέρχεται σε [...] εκατ. ευρώ. Επιπλέον, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι προεξοφλητικό επιτόκιο της τάξης του [...] % εξακολουθούσε να μην επιτρέπει την αποκατάσταση τυχόν αβεβαιότητας σχετικά με τις μακροπρόθεσμες προβλέψεις όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η συμφωνία αναμενόταν να συμβάλει θετικά στην αποδοτικότητα της FFHG από το πρώτο έτος και μετά και ότι δεν φαινόταν να υπάρχει ουσιαστικός λόγος, δεδομένης της γενικότερης ανάπτυξης της αγοράς, ώστε η FFHG να αναμένει μείωση τα επόμενα έτη.

Πίνακας 30

Έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ για τη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair — Αξιολόγηση ευαισθησίας του προεξοφλητικού επιτοκίου

[...]

⁽¹¹⁰⁾ Η Επιτροπή έχει πληροφορηθεί ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου σύναψε επίσης συμφωνίες εμπορικής προώθησης με τη Ryanair. Ωστόσο, οι συμφωνίες αυτές δεν περιλαμβάνονταν στα μέτρα για τα οποία η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας το 2008 και, συνεπώς, δεν περιλαμβάνονται στην ανάλυση της παρούσας απόφασης, που γίνεται με την επιφύλαξη τυχόν μελλοντικών ενεργειών στις οποίες ενδέχεται να προβεί η Επιτροπή αναφορικά με τις εν λόγω συμφωνίες.

Συμπέρασμα

- (483) Με βάση την ανάλυση πρόσθετης αποδοτικότητας που διενεργήθηκε, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ, καθώς συνέβαλε επιπλέον, από μια εκ των προτέρων προοπτική, και λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά, στην αποδοτικότητα του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Έτσι, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η απόφαση της FFHG να συνάψει τη συμφωνία του 2005 με τη Ryanair δεν χορήγησε στην αεροπορική εταιρεία οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.
- (484) Καθώς δεν πληρούνται ένα από τα σωρευτικά κριτήρια δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία του 2005 με τη Ryanair μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και της Ryanair δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ⁽¹¹⁾.

8.2.6. ΜΕΤΡΟ 11: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΟΥ 2006

- (485) Η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουνίου 2006 και αντικατέστησε την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2001. Ωστόσο ακολουθεί τις ίδιες βασικές αρχές με εκείνες της κλίμακας του 2001. Οι αλλαγές σε σύγκριση με την κλίμακα του 2001 αφορούν τα τέλη απογείωσης και προσγείωσης, τα επιβατικά τέλη, και τη στήριξη της εμπορικής προώθησης για την έναρξη νέου δρομολογίου και την παραγόμενη κίνηση ανάλογα με τον αριθμό των συνολικών επιβατών (αναχωρούντες και αφικνούμενοι επιβάτες που μεταφέρονται από την αεροπορική εταιρεία).
- (486) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι δεν χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair μέσω της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006. Πρώτον, η Γερμανία αιτιολόγησε τη διαφοροποίηση των επιβατικών τελών, αναφέροντας ότι είχε ως στόχο την παροχή κινήτρου στους άλλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και την κάλυψη παράλληλα των λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα. Όπως ισχυρίστηκε η Γερμανία, η μείωση των τελών σύμφωνα με την επιβατική κίνηση αποτελεί συνήθη συμπεριφορά σε εθνικούς και διεθνείς αερολιμένες. Δεδομένου ότι το κατώτατο όριο για την εξασφάλιση εκπτώσεων ήταν πολύ χαμηλό, συγκεκριμένα 100 000 επιβάτες ετησίως, από τις εκπτώσεις αυτές μπορούσαν επίσης να επωφεληθούν και μικρότερες αεροπορικές εταιρείες.
- (487) Προς υποστήριξη αυτού, η Γερμανία υπέβαλε εκ των προτέρων εκτίμηση αποδοτικότητας κατά την οποία γινόταν σύγκριση ενός σεναρίου που περιλάμβανε την καθιέρωση της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006 με ένα σενάριο χωρίς την καθιέρωση της εν λόγω κλίμακας, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 31. Η Επιτροπή εκτιμά ότι, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά και των πραγματικών αποτελεσμάτων λειτουργίας της FFHG τη δεδομένη χρονική στιγμή, ο υπολογισμός αποδοτικότητας βασίστηκε σε ρεαλιστικές παραδοχές.

Πίνακας 31

Εκτίμηση αποδοτικότητας της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006

σε χιλιάδες ευρώ	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EBITDA με την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA χωρίς την κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πρόσθετος αντίκτυπος της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Έκθεση PWC του 2006, σ. 57.

⁽¹¹⁾ Η Επιτροπή έχει πληροφορηθεί ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνάψε συμφωνίες εμπορικής προώθησης με τη Ryanair. Ωστόσο, οι συμφωνίες αυτές δεν περιλαμβάνονταν στα μέτρα για τα οποία η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας το 2008 και, συνεπώς, δεν περιλαμβάνονται στην ανάλυση της παρούσας απόφασης, που γίνεται με την επιφύλαξη τυχόν μελλοντικών ενεργειών στις οποίες ενδέχεται να προβεί η Επιτροπή σε σχέση με τις εν λόγω συμφωνίες.

- (488) Όπως αναφέρεται στην ενότητα 8.2.1, οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν το κριτήριο του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει υγιών μεσοπρόθεσμων προοπτικών.
- (489) Επιπλέον, για να εκτιμηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας πληροί το κριτήριο του ΙΕΟΑ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αναμενόμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων. Ομοίως, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Σε αυτές τις πρόσθετες δαπάνες μπορούν να συμπεριλαμβάνονται όλες οι κατηγορίες δαπανών ή επενδύσεων, όπως πρόσθετο προσωπικό, εξοπλισμός και επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Για παράδειγμα, εάν χρειασθεί να επεκταθεί ο αερολιμένας ή να κατασκευαστεί νέος τερματικός σταθμός ή άλλες εγκαταστάσεις κυρίως για την κάλυψη των αναγκών συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, οι εν λόγω δαπάνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών. Αντιθέτως, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (490) Όσον αφορά την εκτίμηση αποδοτικότητας που διενέργησε η FFHG πριν από την καθιέρωση της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006, η Επιτροπή θεωρεί ότι ελήφθη υπόψη το σύνολο των πρόσθετων δαπανών και εσόδων που θα συνεπάγονταν η καθιέρωση αυτής της κλίμακας, το οποίο βασίστηκε σε εύλογες παραδοχές, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά και των πραγματικών αποτελεσμάτων της FFHG. Η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 δεν είχε χρονικό περιορισμό, επομένως επαρκούσε για τον υπολογισμό από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της συνολικής αποδοτικότητας της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006 για αρκετά διαδοχικά έτη. Επιπλέον, η FFHG μπορούσε ανά πάσα στιγμή να τροποποιήσει την κλίμακα αερολιμενικών τελών, σε περίπτωση που αποδεικνυόταν ότι τα έσοδα που παράγονταν δεν επαρκούσαν για να καλύψουν τις πρόσθετες δαπάνες που προέκυπταν από τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν αυτήν την κλίμακα. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Ryanair έχει συνάψει επιμέρους συμφωνία, η κλίμακα δεν ίσχυε για την κύρια αεροπορική εταιρεία (με μερίδιο επιβατών που ανερχόταν σε ποσοστό περίπου 90 %), αλλά για τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες με μερίδιο επιβατών που ανερχόταν σε περίπου 10 %. Συνεπώς, οι πρόσθετες δαπάνες της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006 ήταν πολύ περιορισμένες και η FFHG ανέμενε να είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει καλύτερα τους πόρους της.
- (491) Ενώ η εκ των προτέρων ανάλυση που διενέργησε η FFHG και υπέβαλε η Γερμανία δεν προέβλεπε τις μελλοντικές πληρωμές έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006, είναι σαφές ότι η κλίμακα αναμενόταν ότι θα ήταν αποδοτική ήδη από το πρώτο έτος εφαρμογής της.
- (492) Επιπλέον, δεδομένων των υψηλών πάγιων δαπανών και των πολύ περιορισμένων πρόσθετων δαπανών που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών βάσει της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006, οι εν λόγω προβλέψεις δεν επηρεάζονται από τις παραδοχές σχετικά με τη συνολική εξέλιξη της κίνησης.

Συμπέρασμα

- (493) Με δεδομένο τον υπολογισμό της πρόσθετης αποδοτικότητας που διενεργήθηκε, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η καθιέρωση της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006 ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ, καθώς συνέβαλε αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ειδικότερα, οι συνολικές δαπάνες του αερολιμένα που προέρχονταν από την καθιέρωση της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2006 καλύπτονταν από τα έσοδα (τόσο από αεροναυτικές όσο και από μη αεροναυτικές δραστηριότητες) που απέρρεαν από την καθιέρωση της εν λόγω κλίμακας, με εύλογο περιθώριο κέρδους. Επιπλέον, το κόστος που αποδίδεται απευθείας σε μεμονωμένες συμφωνίες με συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες αναμενόταν εύλογα να υπερκαλυφθεί από τα έσοδα που αποδίδονταν στην παρουσία των εν λόγω εταιρειών (βλέπε ενότητα 8.2.5). Ως εκ τούτου, η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 μπορούσε εύλογα να αναμένεται (λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά κατά τον χρόνο εισαγωγής της) να συμβάλει στη συνολική αποδοτικότητα του αερολιμένα σε βάθος χρόνου.
- (494) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 δεν χορήγησε στις αεροπορικές εταιρείες οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχαν αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Επιπλέον, ήταν διαθέσιμη σε όλους τους δυνητικούς χρήστες του αερολιμένα με διαφανείς όρους και χωρίς διακρίσεις. Ως εκ τούτου, η κλίμακα αερολιμενικών τελών του 2006 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

9. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (495) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σχέδια θύσπισης ή τροποποίησης ενισχύσεων και δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα έως ότου η διαδικασία κοινοποίησης καταλήξει στη λήψη τελικής απόφασης.
- (496) Καθώς τα μέτρα 1, 2, 3, 4, 5, 6 και 12 έχουν τεθεί ήδη στη διάθεση της FFHG ή έχουν χορηγηθεί αμετάκλητα συνοδευόμενα από δικαίωμα της FFHG να λαμβάνει τους αναγκαίους πόρους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία δεν τήρησε την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. ⁽¹¹²⁾

10. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ — ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

10.1. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ 2014 ΚΑΙ ΤΟΥ 2005 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- (497) Στο άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης προβλέπονται ορισμένες εξαιρέσεις στον γενικό κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, βάσει του οποίου οι κρατικές ενισχύσεις είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης 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 αντέκετο προς το κοινό συμφέρον» δύναται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.
- (498) Εν προκειμένω, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές παρέχουν ένα πλαίσιο ώστε να αξιολογείται κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.
- (499) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης ⁽¹¹³⁾ εφαρμόζεται στις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες. Στο πλαίσιο αυτό, εάν η παράνομη επενδυτική ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους κανόνες συμβατότητας που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της παράνομης επενδυτικής ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές στην περίπτωση παράνομων επενδυτικών ενισχύσεων σε αερολιμένες οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 ⁽¹¹⁴⁾.
- (500) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διατάξεις της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις), ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου ⁽¹¹⁵⁾.
- (501) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει στην αιτιολογική σκέψη 496 ότι τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

10.2. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

- (502) Με βάση τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 499 και (500), η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει αν τα επίμαχα μέτρα συνιστούν παράνομη επενδυτική ενίσχυση ή ενίσχυση λειτουργίας.
- (503) Σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ως επενδυτικές ενισχύσεις νοούνται «οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου». Επιπλέον, σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, οι επενδυτικές ενισχύσεις μπορεί να αφορούν τόσο προκαταβολή της ενίσχυσης (δηλαδή για την κάλυψη των αρχικών επενδυτικών δαπανών) όσο και την καταβολή της ενίσχυσης με τη μορφή περιοδικών δόσεων (για την κάλυψη του κόστους κεφαλαίου, όσον αφορά τις ετήσιες αποσβέσεις και έξοδα χρηματοδότησης).

⁽¹¹²⁾ Υπόθεση T-109/01 Fleuren Compost κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127.

⁽¹¹³⁾ ΕΕ C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

⁽¹¹⁴⁾ Σημείο 173 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹¹⁵⁾ Σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (504) Από την άλλη πλευρά, οι ενισχύσεις λειτουργίας αφορούν την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών λειτουργίας ενός αερολιμένα, οι οποίες ορίζονται ως «το υποκείμενο κόστος ενός αερολιμένα το οποίο σχετίζεται με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και στο οποίο περιλαμβάνονται κατηγορίες δαπανών όπως οι δαπάνες προσωπικού, υπηρεσίες επί συμβάσει, επικοινωνίες, απορρίμματα, ενέργεια, συντήρηση, μισθώματα και διοίκηση, αλλά δεν περιλαμβάνονται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες, η στήριξη της εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) ή οποιοδήποτε άλλο κίνητρο που παρέχεται σε αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα, καθώς και οι δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους»⁽¹¹⁶⁾.
- (505) Βάσει αυτών των ορισμών, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου και οι άμεσες επιχορηγήσεις, οι οποίες συνδέθηκαν με επενδυτικά έργα, συνιστούν επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FFHG.
- (506) Αντιθέτως, το μέρος των ετήσιων μεταφορών ζημιών που χρησιμοποιήθηκε για την κάλυψη των ετήσιων λειτουργικών ζημιών⁽¹¹⁷⁾ της FFHG, μετά την αφαίρεση των δαπανών που περιλαμβάνονται στα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) και θεωρείται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, όπως διαπιστώνεται στην ενότητα 8.1.4.1, συνιστά ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της FFHG.
- (507) Τέλος, το μέρος των ετήσιων μεταφορών ζημιών για την κάλυψη των ζημιών της FFHG οι οποίες δεν είχαν ήδη συμπεριληφθεί στα EBITDA (δηλαδή η ετήσια απόσβεση των στοιχείων ενεργητικού, το κόστος χρηματοδότησης κ.λπ.), αφαιρουμένων των δαπανών που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, όπως καθορίζεται στην ενότητα 8.1.4.1, συνιστά επενδυτική ενίσχυση.
- (508) Όπως διευκρινίστηκενωρίτερα, σε όλες τις υποθέσεις θα ληφθεί υπόψη μόνον η στήριξη που χορηγήθηκε μετά την έκδοση της απόφασης της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση Aéroports de Paris.

10.3. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ 2005 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

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

α) Η ενίσχυση συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (512) Η επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FFHG στόχευε στη χρηματοδότηση της περαιτέρω μετατροπής της πρώην βάσης της πολεμικής αεροπορίας των ΗΠΑ σε πολιτικό αερολιμένα και στην ουσιαστική ανάπτυξη των υποδομών του αερολιμένα. Τα μέτρα αυτά συνέβαλαν σε σημαντικό βαθμό στην περιφερειακή ανάπτυξη και συνδεσιμότητα της περιοχής του Hunsrück και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε μια περιοχή που έχει πληγεί οικονομικά από το κλείσιμο της στρατιωτικής βάσης των ΗΠΑ, καθώς και στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.

⁽¹¹⁶⁾ Σημείο 25 υποσημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹¹⁷⁾ Εκφραζόμενο ως κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων («EBITDA»).

- (513) Η περιοχή Hunsrück, όπως επισημάνθηκε από τη Γερμανία, περιβάλλεται από διάφορες περιοχές (όπως η περιφέρεια του Birkenfeld), που χαρακτηρίζονται ως περιφέρειες οι οποίες χρήζουν στήριξης στο πλαίσιο του έργου «Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur». Για την ακρίβεια, κατά την περίοδο υπό εξέταση, η περιφέρεια του Birkenfeld θεωρούνταν τουλάχιστον εν μέρει περιφέρεια με ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕγχΠ) χαμηλότερο του μέσου όρου της Ένωσης ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn συνέβαλε επίσης σε σημαντικό βαθμό στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην περιοχή Hunsrück. Όπως κατέδειξε η Γερμανία, εάν ληφθούν υπόψη όλα τα τμήματα των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δημιούργησε 3 063 θέσεις εργασίας στην περιοχή Hunsrück το 2012, εκ των οποίων το 74 % ήταν θέσεις πλήρους απασχόλησης, με το 90 % των εν λόγω υπαλλήλων να είναι επίσης κάτοικοι της περιοχής.
- (515) Επιπλέον, η ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn είχε επίσης θετικές έμμεσες, επαγόμενες και καταλυτικές επιπτώσεις στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην περιφέρεια καθώς και στην ανάπτυξη της περιφέρειας εν γένει μέσω του αυξανόμενου αριθμού οικονομικών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν από τη Γερμανία, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού (~ 33 % των επιβατών, που αντιστοιχούσε σε περίπου 1 εκατ. επιβάτες το 2005) και του εξερχόμενου τουρισμού (~ 67 % των επιβατών) στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Όπως επισημάνθηκε από τη Γερμανία, ποσοστό 88 % των εισερχόμενων επιβατών διαμένουν τουλάχιστον μία νύχτα στην περιοχή, με αποτέλεσμα περίπου 5,7 εκατ. διανυκτερεύσεις το 2005. Εφόσον ποσοστό 88 % των εισερχόμενων τουριστών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn διαμένουν τουλάχιστον μία νύχτα και ποσοστό άνω του 80 % αυτών διαμένουν από δύο έως δέκα ημέρες, δημιουργείται συνολικός κύκλος εργασιών ύψους περίπου 133,7 εκατ. ευρώ ετησίως. Επιπλέον, ο εισερχόμενος τουρισμός δημιούργησε περίπου 11 000 θέσεις εργασίας στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (516) Οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσω των επίμαχων ενισχύσεων βοήθησαν επίσης στη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής. Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή (ή η δημιουργία πρόσθετης μη χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας) δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις δεν οδηγούν σε τέτοιου είδους επικαλύψεις που θα προκαλούσαν συρρίκνωση των μεσοπρόθεσμων προοπτικών για τη χρήση υφιστάμενων υποδομών σε άλλους, γειτονικούς αερολιμένες. Για την ακρίβεια, δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες σε απόσταση 100 km ή χρόνο μετάβασης 60 λεπτών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Οι πλησιέστεροι αερολιμένες στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι ο αερολιμένας Frankfurt Main, ο οποίος απέχει 115 km ή 1 ώρα και 15 λεπτά οδικώς, και ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου που απέχει 1 ώρα και 30 λεπτά (ή 111 km).
- (517) Ο αερολιμένας Frankfurt Main είναι ένας διεθνής κομβικός αερολιμένας με ευρεία ποικιλία προορισμών και εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από αερομεταφορείς οργανωμένους σε δίκτυο που παρέχουν πτήσεις με ανταπόκριση, ενώ ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετεί πτήσεις χαμηλού κόστους από σημείο σε σημείο. Η κίνηση στον αερολιμένα Frankfurt Main σημειώνει συνεχή αύξηση από το 2000, από 49,4 εκατ. επιβάτες το 2000 σε περίπου 58 εκατ. το 2012. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, η αύξηση επηρεάστηκε από προβλήματα συμφόρησης και περιορισμούς ως προς τη χωρητικότητα. Όπως επισημάνθηκε από τη Γερμανία, σημειώνονταν συνεχείς υπερβάσεις των ορίων χωρητικότητας του αερολιμένα Frankfurt Main. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη Γερμανία, ιδίως με βάση την άδεια 24ωρης λειτουργίας του, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο με την παροχή πρόσθετης χωρητικότητας για την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main. Για την ακρίβεια, έως το 2009 η Fraport αποτελούσε τον πλειοψηφικό μέτοχο της FFHG, του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (2,7 εκατ. επιβάτες το 2013, περίπου 4 εκατ. επιβάτες το 2007 στο ζενίθ του) και φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Main (58 εκατ. επιβάτες και 2,1 εκατ. εμπορεύματα) και, ως εκ τούτου, επιδίωκε την εφαρμογή στρατηγικής διαφοροποίησης.
- (518) Ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου που αποτελεί με τον πλησιέστερο αερολιμένα στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn αλλά απέχει περίπου 111 km ή 1 ώρα και 30 λεπτά χρόνο μετάβασης οδικώς, είχε περίπου 1,7 εκατ. επιβάτες το 2008 και σημείωσε ταχεία αύξηση σε 2,2 εκατ. το 2013. Αν και ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου είναι ελαφρώς μικρότερος από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από άποψη επιβατικής κίνησης, η εμπορευματική του δραστηριότητα είναι σημαντικά μεγαλύτερη, έχοντας καταγράψει διακίνηση 674 000 τόνων το 2013. Παρέχει ποικιλία προγραμματισμένων πτήσεων προς ευρωπαϊκές πρωτεύουσες και ναυλωμένες πτήσεις προς προορισμούς αναψυχής. Αυτή η επιλογή προορισμών ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό στις ανάγκες των εργαζομένων των χρηματοπιστωτικών και διεθνών οργανισμών που εδρεύουν στο Λουξεμβούργο.
- (519) Ο αερολιμένας του Saarbrücken απέχει περίπου 128 km από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, που ισοδυναμεί με χρόνο μετάβασης άνω των 2 ωρών οδικώς. Επιπλέον, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετείται κυρίως από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους (Ryanair) και οι εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν ένα αρκετά σημαντικό στοιχείο του επιχειρηματικού του μοντέλου, ενώ ο αερολιμένας του Saarbrücken προσφέρει κυρίως τακτικές πτήσεις προς εθνικούς προορισμούς και μόνο περιορισμένες αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές.

⁽¹¹⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 8ης Νοεμβρίου 2006 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 459/2006 — Γερμανία — Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εθνικές περιφερειακές ενισχύσεις 2007-2013 — Χάρτης εθνικών περιφερειακών ενισχύσεων: Γερμανία (ΕΕ C 295 της 5.12.2006, σ. 6).

- (520) Όσον αφορά τον αερολιμένα του Zweibrücken, η Γερμανία επισήμανε ότι η απόσταση των 127 km προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn μεταφράζεται σε χρόνο μετάβασης 1 ώρας και 27 λεπτών οδικώς ή περίπου 4 ωρών σιδηροδρομικώς. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι, λαμβανομένης υπόψη της επιβατικής και εμπορευματικής αεροπορικής κίνησης μεταξύ του 2005 και του 2012, δεν μπορεί να συναχθεί σχέση υποκατάστασης μεταξύ των αερολιμένων.
- (521) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι υπάρχει ένας βαθμός επικάλυψης μεταξύ των δραστηριοτήτων στους αερολιμένες Frankfurt-Hahn και Zweibrücken, καθώς ο δεύτερος χρησιμοποιείται επίσης για εμπορευματικές αερομεταφορές και οι προορισμοί που εξυπηρετεί αφορούν κατά κύριο λόγο ναυλωμένες πτήσεις. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλότερη κινητικότητα σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές ⁽¹¹⁹⁾. Εν γένει, θεωρείται ότι η ακτίνα της ζώνης επιρροής για τους εμπορευματικούς αερολιμένες αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 200 χιλιόμετρα περίπου και χρόνο μετάβασης δύο ωρών. Από τις παρατηρήσεις του κλάδου προτείνεται ως γενικά αποδεκτός μέγιστος χρόνος οδικής μεταφοράς μισή ημέρα (δηλαδή χρόνος οδήγησης έως 12 ωρών με φορτηγό) για πράκτορες διαμετακόμισης όσον αφορά τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους ⁽¹²⁰⁾. Επιπλέον, η κίνηση των ναυλωμένων πτήσεων είναι επίσης, γενικά, λιγότερο ευαίσθητη ως προς τον χρόνο και μπορεί οι αποδεκτοί χρόνοι μετάβασης να είναι έως και δύο ώρες οδικώς.
- (522) Ταυτόχρονα, θα πρέπει να επισημανθεί ότι, προτού ο αερολιμένας Zweibrücken εισέλθει στην αγορά το 2006, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτελούσε ήδη εδραιωμένο αερολιμένα με περισσότερους από 3 εκατ. επιβάτες και μεταφορά 123 000 τόνων εμπορευμάτων. Με δεδομένη την ιστορική εξέλιξη των δύο αερολιμένων, τη γεωγραφική τους θέση και τη διαθέσιμη ελεύθερη χωρητικότητα στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn κατά τον χρόνο εισόδου του αερολιμένα του Zweibrücken στην αγορά εμπορευματικών αερομεταφορών το 2006, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μάλλον το άνοιγμα του αερολιμένα του Zweibrücken ήταν εκείνο που αποτέλεσε άσκοπη επικάλυψη υποδομών.
- (523) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν συνιστούν επικάλυψη υφιστάμενων μη αποδοτικών υποδομών. Αντιθέτως, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main χωρίς να περιορίσει τα σχέδια επέκτασης του τελευταίου. Χωρίς τις επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, υπήρχε στην πραγματικότητα κίνδυνος ελλιπούς εξυπηρέτησης της περιοχής και ανεπαρκούς κάλυψης των μεταφορικών αναγκών της.
- (524) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 512 έως 523, η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που αποσκοπούν στην κατασκευή και τη λειτουργία των υποδομών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος, δηλαδή την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και τη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής.

β) Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο

- (525) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις ανάγκες (και επομένως ήταν αναλογικές) και οι υποδομές που κατασκευάστηκαν ήταν αναγκαίες προκειμένου να συμβάλει ο αερολιμένας στη συνδεσιμότητα και την ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.
- (526) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία, η Επιτροπή συμφωνεί ότι οι χρηματοδοτηθείσες επενδύσεις ήταν αναγκαίες και αναλογικές προς τον στόχο κοινού ενδιαφέροντος. Για την ακρίβεια, χωρίς τις επενδύσεις αυτές δεν θα είχε μπορέσει να ολοκληρωθεί η μετατροπή της πρώην βάσης των ΗΠΑ σε πλήρως λειτουργικό πολιτικό αερολιμένα. Η κατασκευή επιβατικών και εμπορευματικών εγκαταστάσεων, χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και ο εκσυγχρονισμός των διαδρόμων τροχοδρόμησης έπρεπε να εκτελεστούν προκειμένου να αναπτυχθούν περαιτέρω οι πτητικές λειτουργίες της πολιτικής αεροπορίας. Επομένως, οι κατασκευασθείσες υποδομές ήταν αναγκαίες για να μπορέσει ο αερολιμένας να συμβάλει στη συνδεσιμότητα και την ανάπτυξη της περιοχής.
- (527) Επιπλέον, το έργο υποδομών εκτελέστηκε μόνο στον βαθμό που ήταν αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί: αν και οι υποδομές είχαν κατασκευαστεί για μέγιστη επιβατική κίνηση περίπου 4 έως 5 εκατ. επιβατών και 500 000 τόνων εμπορευμάτων, τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση που παρουσιάζονται στους πίνακες 1 και 2 δείχνουν ότι η επιβατική κίνηση παρουσίασε σταθερή αύξηση έως το 2007 φτάνοντας σε αριθμό ρεκόρ 4 εκατ. επιβατών (ακολουθούμενη από μείωση σε 2,7 εκατ. το 2013 για τους λόγους που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 532) και ότι ο όγκος των εμπορευμάτων αυξήθηκε σε περισσότερους από 500 000 τόνους εμπορευμάτων το 2011. Αυτό σημαίνει ότι η αναμενόμενη ζήτηση όσον αφορά την κίνηση ανταποκρινόταν σε μεγάλο βαθμό στην πραγματική ζήτηση και ότι οι επενδύσεις δεν ήταν δυσανάλογα μεγάλες.

⁽¹¹⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 88.

⁽¹²⁰⁾ Απάντηση του αερολιμένα της Λιέγης στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(528) Παρότι είναι σημαντικό να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι επενδύσεις να συνιστούν επικάλυψη υφιστάμενων μη αποδοτικών υποδομών, κάτι τέτοιο δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση. Όπως διευκρινίστηκε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 516 έως 523, δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες εντός απόστασης 100 km και χρόνου μετάβασης 60 λεπτών, ενώ ακόμα και αν εξεταζόταν μεγαλύτερη ζώνη επιρροής, δεν υπάρχουν αποτελέσματα επικάλυψης. Ο πλησιέστερος αερολιμένας είναι ο αερολιμένας Frankfurt Main, τον οποίο προορίζεται να αποσυμφορήσει ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn.

(529) Με δεδομένες αυτές τις εκτιμήσεις, η Επιτροπή κρίνει ότι πληρούται η συγκεκριμένη προϋπόθεση του συμβιβασμού.

γ) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα

(530) Η Γερμανία ανέφερε ότι προτού ληφθεί η απόφαση για την περαιτέρω ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών, είχαν διενεργηθεί μελέτες πρόβλεψης της κίνησης από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες προκειμένου να προσδιοριστεί η δυνητική κίνηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(531) Οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν καταδεικνύουν ότι κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή οι εξωτερικοί εμπειρογνώμονες προέβλεψαν σημαντική αύξηση από 0,3 εκατ. επιβάτες το 2000 σε έως και 3,8 εκατ. επιβάτες έως το 2010 (βλέπε διάγραμμα 2, διάγραμμα 3 και διάγραμμα 4). Όσον αφορά την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, οι εμπειρογνώμονες προέβλεψαν αύξηση από 151 000 τόνους το 2001 σε 386 000 τόνους το 2010 (βλέπε διάγραμμα 5), με την αύξηση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων μεταξύ 2006 και 2010 να προέρχεται από τις εμπορευματικές πτήσεις που θα εκτρέπονται από τον αερολιμένα Frankfurt Main λόγω των περιορισμών της κυκλοφορίας. Ωστόσο, οι εν λόγω προβλέψεις μπορούσαν να υλοποιηθούν μόνον εάν οι επενδύσεις εκτελούνταν στην προγραμματιζόμενη έκταση.

(532) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω προβλέψεις για την κίνηση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 531) επιβεβαιώθηκαν από την πραγματική εξέλιξη της κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn (βλέπε πίνακα 1 και πίνακα 2). Το 2007, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρέτησε περίπου 4 εκατ. επιβάτες. Κατόπιν μιας περιόδου σημαντικής ανάπτυξης, η εναέρια κυκλοφορία στη Γερμανία και την Ένωση τα τελευταία χρόνια επηρεάστηκε αρνητικά από την οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση της περιόδου 2008/2009, που οδήγησε σε μείωση των επιβατικών αεροπορικών μεταφορών στη Γερμανία το 2009. Η πορεία του αριθμού των επιβατών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn επηρεάστηκε ακόμα περισσότερο από την επιβολή φόρου στις επιβατικές αεροπορικές μεταφορές στη Γερμανία το 2011. Επί του παρόντος, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn εξυπηρετεί περίπου 2,7 εκατ. επιβάτες ετησίως. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διακίνησε 565 000 τόνους εμπορευμάτων το 2011. Λόγω της πτώχευσης ενός από τους πελάτες του, ο αερολιμένας διακίνησε μόλις 447 000 τόνους το 2013.

(533) Με δεδομένες αυτές τις εκτιμήσεις, μπορεί συνεπώς να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn χρησιμοποιεί ήδη το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητάς του και ότι οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές για τη χρήση της χωρητικότητας είναι ικανοποιητικές.

δ) Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις

(534) Η πρόσβαση στον αερολιμένα είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες της υποδομής με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Για την ακρίβεια, η κλίμακα αερολιμενικών τελών που ισχύει στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι διαθέσιμη στο κοινό και ανοικτή σε όλους τους πιθανούς και ισχύοντες χρήστες ενός αερολιμένα με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Τυχόν διαφορές στα αερολιμενικά τέλη που καταβλήθηκαν όντως για τη χρήση των υποδομών βασίζονταν σε διαφοροποίηση που δικαιολογείται από εμπορική άποψη ⁽¹²¹⁾.

(535) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούται αυτή η προϋπόθεση.

ε) Οι συναλλαγές δεν επηρεάζονται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον

(536) Σύμφωνα με το σημείο 39 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η κατηγορία του αερολιμένα μπορεί να δώσει μια ένδειξη για τον βαθμό στον οποίο οι αερολιμένες είναι σε ανταγωνισμό μεταξύ τους και άρα αν η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

⁽¹²¹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 1ης Οκτωβρίου 2014 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.21211 — Γερμανία — Αερολιμένας Frankfurt-Hahn και Ryanair, δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα.

- (537) Εντός της τυπικής ζώνης επιρροής του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (1 ώρα χρόνος μετάβασης οδικώς ή απόσταση 100 km), δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες που να αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Ακόμα και αν επεκτεινόταν η ζώνη επιρροής, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση δεν προκαλεί αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (538) Όσον αφορά τον αερολιμένα Frankfurt Main (τον πλησιέστερο αερολιμένα σε απόσταση περίπου 115 km και χρόνο μετάβασης 1 ώρα και 15 λεπτά), οι επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt Main δεν οδήγησαν σε αρνητικά αποτελέσματα υποκατάστασης. Για την ακρίβεια, προτού μετασφίξει στη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, η Fraport αποτελούσε ήδη φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt Main, αλλά πραγματοποιούσε επίσης επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn με σκοπό την αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main, δεδομένου ότι για τον εν λόγω κόμβο προβλεπόταν μελλοντική υπέρβαση της χωρητικότητάς του. Ειδικότερα, η απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων στον αερολιμένα Frankfurt Main αποτελούσε έναν από τους βασικούς παράγοντες που έπρεπε να ληφθούν υπόψη, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διέθετε άδεια 24ωρης λειτουργίας.
- (539) Μολονότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2007 (πίνακας 1 και πίνακας 2), καταδεικνύεται ότι σε σύγκριση με τον αερολιμένα Frankfurt Main, το μερίδιο της κίνησης παρέμεινε πολύ περιορισμένο. Από το 2000 έως το 2003, ο αερολιμένας Frankfurt Main παρουσίασε σταθερή αύξηση του αριθμού επιβατών από 48 εκατ. το 2000 σε 54,2 εκατ. το 2007. Εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, ο αερολιμένας Frankfurt Main σημείωσε ελαφρά μείωση σε 50,9 εκατ. επιβάτες το 2009, ακολουθούμενη από απότομη αύξηση σε 58 εκατ. Όσον αφορά τις εμπορευματικές δραστηριότητες, ο αερολιμένας Frankfurt Main παρουσίασε σταθερή αύξηση από 1,6 εκατ. σε 2,2 εκατ. τόνους το 2013.
- (540) Όσον αφορά τους άλλους αερολιμένες, η Επιτροπή έχει ήδη διευκρινίσει ότι οι επενδύσεις στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν είχαν σημαντικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών⁽¹²²⁾. Το ίδιο ισχύει και για τον αερολιμένα του Zweibrücken, δεδομένου ότι μάλλον ο συγκεκριμένος αερολιμένας είναι εκείνος που συνιστά άσκοπη επικάλυψη υποδομών (και ευθύνεται επομένως για τυχόν επιπτώσεις νόθευσης του ανταγωνισμού).
- (541) Επιπλέον, σε αντίθεση με τον αερολιμένα Frankfurt Main και τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν εξυπηρετείται από σιδηροδρομική σύνδεση. Συνολικά, δεν αναμένεται επίδραση υποκατάστασης των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- (542) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 536 έως 541, η Επιτροπή θεωρεί ότι τυχόν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών περιορίζονται στο ελάχιστο.

στ) Λειτουργία ως κινήτρου, αναγκαιότητα και αναλογικότητα

- (543) Η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει κατά πόσον η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn έχει μεταβάλει τη συμπεριφορά της δικαιούχου επιχείρησης κατά τρόπον ώστε αυτή να αναλάβει δραστηριότητα που συμβάλλει στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος και την οποία i) δεν θα μπορούσε να φέρει σε πέρας χωρίς την ενίσχυση ή ii) θα την υλοποιούσε μόνον εν μέρει ή με διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ενίσχυση θεωρείται αναλογική μόνον εάν δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί το ίδιο αποτέλεσμα με μικρότερη ενίσχυση και στρέβλωση του ανταγωνισμού. Αυτό σημαίνει ότι το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.
- (544) Με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, θα ήταν αδύνατη η πραγματοποίηση της επένδυσης χωρίς την ενίσχυση. Η Γερμανία ανέφερε ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία διότι αντιστάθμιζε μόνο το κόστος της χρηματοδότησης και ότι ένα μικρότερο ποσό θα είχε οδηγήσει σε χαμηλότερα επίπεδα επενδύσεων.
- (545) Πράγματι, σύμφωνα με τα οικονομικά αποτελέσματα που παρουσιάζονται συνοπτικά στους πίνακες 3 και 4, ο αερολιμένας παραμένει ζημιογόνος και δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τις επενδυτικές δαπάνες του. Συνεπώς, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία για την πραγματοποίηση επενδύσεων, με σκοπό την αποσυμφόρηση της αερολιμενικής υποδομής, και για την ικανοποίηση της τρέχουσας απαίτησης για σύγχρονες αερολιμενικές υποδομές. Χωρίς την ενίσχυση, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν θα ήταν σε θέση να ικανοποιήσει την αναμενόμενη ζήτηση από τις αεροπορικές εταιρείες, τους επιβάτες και τους πράκτορες διαμετακόμισης και το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα θα είχε μειωθεί.

⁽¹²²⁾ Όσον αφορά τον αερολιμένα Frankfurt Main και εκείνον του Λουξεμβούργου, η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι το τμήμα των επαγγελματικών ταξιδιών καταλαμβάνει σημαντικό μερίδιο της αγοράς στους εν λόγω αερολιμένες, ενώ αντιπροσωπεύει περιορισμένο συγκριτικά μερίδιο στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

- (546) Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η δημόσια στήριξη παρασχέθηκε σε μια περίοδο κατά την οποία η FFHG πραγματοποίησε πολύ σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές (περισσότερα από 220 εκατ. ευρώ την περίοδο 2001-2012). Από αυτό προκύπτει ότι η επενδυτική ενίσχυση κάλυπτε μόνον ένα μέρος των συνολικών επενδυτικών δαπανών.
- (547) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης είχε χαρακτήρα κινήτρου, ότι το ποσό της ενίσχυσης περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο για την υλοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας και, ως εκ τούτου, ήταν αναλογικό.

Συμπέρασμα

- (548) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, δεδομένου ότι πληρούν τις προϋποθέσεις περί συμβιβάσιμου που προβλέπονται στο σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

10.4. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- (549) Στην ενότητα 5.1. των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές καθορίζονται τα κριτήρια που θα εφαρμόζει η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων λειτουργίας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Σύμφωνα με το σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τα εν λόγω κριτήρια σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας, στις οποίες περιλαμβάνονται εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις.
- (550) Σύμφωνα με το σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, παράνομες ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι:
- α) **συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος:** η προϋπόθεση αυτή πληρούται, μεταξύ άλλων, εάν η ενίσχυση αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών ή διευκολύνει την περιφερειακή ανάπτυξη ⁽¹²³⁾.
 - β) **ανάγκη κρατικής παρέμβασης:** οι ενισχύσεις πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά ⁽¹²⁴⁾.
 - γ) **λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου:** η προϋπόθεση αυτή πληρούται εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης λειτουργίας και λαμβανομένης υπόψη της πιθανής παρουσίας επενδυτικής ενίσχυσης και του μεγέθους της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα ⁽¹²⁵⁾.
 - δ) **αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο):** προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας ⁽¹²⁶⁾.
 - ε) **αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές** ⁽¹²⁷⁾.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος:

- (551) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, για να δοθεί στους αερολιμένες χρόνος για να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα της αγοράς και για να αποφευχθεί οποιαδήποτε διακοπή της αεροπορικής κίνησης και της συνδεσιμότητας των περιοχών, οι ενισχύσεις λειτουργίας στους αερολιμένες θα θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, εάν: i) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης· ii) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης· ή iii) διευκολύνει την περιφερειακή ανάπτυξη.

⁽¹²³⁾ Σημεία 137, 113 και 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹²⁴⁾ Σημεία 137 και 116 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹²⁵⁾ Σημεία 137 και 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹²⁶⁾ Σημεία 137 και 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹²⁷⁾ Σημεία 137 και 131 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (552) Βάσει των εκτιμήσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 512 έως 519, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνεχιζόμενη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn αύξησε την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των περιοχών δημιουργώντας ένα σημείο πρόσβασης για τις πτήσεις στο εσωτερικό της Ένωσης στην περιοχή Hunsrück. Επιπλέον, η συνεχιζόμενη λειτουργία του αερολιμένα διευκόλυνε την περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής Hunsrück και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ακόμα, η λειτουργία και η ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn συνέβαλε επίσης στην αποσυμφόρηση του αερολιμένα Frankfurt Main.
- (553) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το επίμαχο μέτρο ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

β) Ανάγκη κρατικής παρέμβασης

- (554) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, για να αξιολογηθεί κατά πόσον οι κρατικές ενισχύσεις συντελούν αποτελεσματικά στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, είναι απαραίτητο να προσδιορισθεί το πρόβλημα που χρήζει αντιμετώπισης. Εν προκειμένω, τυχόν κρατικές ενισχύσεις που παρέχονται σε αερολιμένα πρέπει να στοχεύουν σε καταστάσεις όπου οι ενισχύσεις μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η αγορά από μόνη της.
- (555) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn αποτελεί περιφερειακό αερολιμένα που εξυπηρετεί περίπου 2,7 εκατ. επιβάτες ετησίως και εμφάνισε σημαντική αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά την υπό έρευνα περίοδο (βλέπε πίνακα 1). Έχει υψηλά πάγια λειτουργικά έξοδα και υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς δεν είναι σε θέση να καλύψει να καλύψει. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση (βλέπε σημείο 89 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές).

γ) Κατάλληλότητα των μέτρων ενίσχυσης

- (556) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2. στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, κάθε μέτρο ενίσχυσης προς έναν αερολιμένα πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Συνεπώς, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι κανένα άλλο λιγότερο στρεβλωτικό μέσο πολιτικής ή μέσο ενίσχυσης δεν θα επέτρεπε την επίτευξη του ίδιου στόχου.
- (557) Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης είναι κατάλληλα για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, που δεν θα μπορούσε να είχε επιτευχθεί με κάποιο άλλο λιγότερο στρεβλωτικό μέσο πολιτικής.
- (558) Στην προκειμένη περίπτωση, το ποσό της ενίσχυσης αντιστοιχούσε στις λειτουργικές ζημιές που δεν καλύπτονταν (βλέπε πίνακα 4) και που πραγματικά σημειώθηκαν και περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο ποσό καθώς χορηγούνταν μόνο εφόσον είχαν όντως σημειωθεί λειτουργικές ζημιές. Κανένα άλλο μέτρο πολιτικής δεν θα επέτρεπε στον αερολιμένα να συνεχίσει τη λειτουργία του. Επομένως, η αντιστάθμιση των ζημιών περιορίζεται στο ελάχιστο και δεν παρέχεται οποιοδήποτε κέρδος.
- (559) Με δεδομένες τις αιτιολογικές σκέψεις 557 και 558, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα ήταν κατάλληλα για την επίτευξη του επιθυμητού στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

- (560) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2. στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η ενίσχυση λειτουργίας έχει χαρακτήρα κινήτρου εάν, σε περίπτωση μη χορήγησής της, είναι πιθανό να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα. Κατά την εν λόγω εκτίμηση πρέπει να ληφθεί υπόψη η παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το επίπεδο της κίνησης στον αερολιμένα.
- (561) Χωρίς την ενίσχυση, η κλίμακα των δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn θα επηρεαζόταν σοβαρά και θα μειωνόταν, οδηγώντας εντέλει στην έξοδο του αερολιμένα από την αγορά εξαιτίας των μη καλυπτόμενων λειτουργικών ζημιών.
- (562) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης είχαν χαρακτήρα κινήτρου.

ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

- (563) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2. στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.
- (564) Στην προκειμένη περίπτωση, το ποσό της ενίσχυσης περιοριζόταν στις μη καλυπτόμενες λειτουργικές ζημιές, καθώς αντιστάθμιζε μόνο τις δαπάνες που όντως πραγματοποιήθηκαν.
- (565) Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι το ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας στην προκειμένη περίπτωση ήταν αναλογικό και περιορίστηκε στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.

στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

- (566) Σύμφωνα με την ενότητα 5.1.2 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, κατά την αξιολόγηση του συμβιβασμού ενισχύσεων λειτουργίας, θα λαμβάνονται υπόψη οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και οι επιπτώσεις στο εμπόριο.
- (567) Εντός της τυπικής ζώνης επιρροής του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (1 ώρα απαιτούμενος χρόνος μετάβασης οδικώς ή απόσταση 100 km), δεν υπάρχουν αερολιμένες που να αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Ακόμα και σε περίπτωση που αυτή η τυπική ζώνη επιρροής διευρυνόταν περαιτέρω ώστε να καλύπτει και άλλους αερολιμένες πλησίον του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, όπως καταδείχθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 537 και 541, δεν υπάρχουν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων που βρίσκονται πλησίον του αερολιμένα Frankfurt-Hahn (δηλαδή των αερολιμένων Frankfurt Main, του Λουξεμβούργου και του Saarbrücken).
- (568) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τυχόν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών λόγω της ενίσχυσης λειτουργίας που χορηγήθηκε υπέρ της FFHG περιορίζονται στο ελάχιστο.

Συμπέρασμα

- (569) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 551 έως 568, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα είναι συμβιβασίμα με την εσωτερική αγορά με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

11. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**11.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ**

- (570) **Μέτρο 1: συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001:** Βάσει των ζητημάτων που εξετάστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 291 έως 302, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, κατά τον χρόνο που τέθηκε σε ισχύ η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2001, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν εύλογα να θεωρήσουν ότι μια τέτοια συμφωνία για την κάλυψη των ετήσιων ζημιών της FFHG δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.
- (571) **Μέτρο 2: Αύξηση κεφαλαίου του 2001:** Η αύξηση κεφαλαίου του 2001 ύψους 27 εκατ. ευρώ από τη Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (572) **Μέτρο 3: Αύξηση κεφαλαίου του 2004 και μέτρο 4: συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004:** Η αύξηση κεφαλαίου του 2004, η οποία πραγματοποιήθηκε από τη Fraport, και η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Ακόμη και αν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβασίμη βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

- (573) Η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από τα ομόσπονδα κράτη της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Έσης υπέρ της FFHG συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (574) **Μέτρο 5: Αντιστάθμιση υπέρ της FFHG για καθήκοντα που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους (έλεγχοι ασφαλείας) και μέτρο 6: Άμεσες επιχορηγήσεις από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου:** Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην FFHG υπό μορφή άμεσων επιχορηγήσεων μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (575) **Μέτρο 12: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου:** Δεδομένου ότι η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου προορίζεται για τη χρηματοδότηση μέτρων υποδομών και ότι, σύμφωνα με τη Γερμανία, βάσει της απόφασης πραγματοποίησης αυτών των επενδύσεων από τους δημόσιους μετόχους, η FFHG δικαιούταν να λάβει αυτή τη χρηματοδότηση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου πρέπει να αξιολογηθεί στο πλαίσιο της δημόσιας στήριξης που παρέχεται στην FFHG. Εν προκειμένω, και με βάση τα οριζόμενα στην ενότητα 8.1.1, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η FFHG συμμετείχε σε οικονομική δραστηριότητα από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000) και μετά, και ότι αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (576) Επιπλέον, σύμφωνα με τα ζητήματα που αναφέρονται στις ενότητες 8.1.1, 8.1.3 και 8.1.4, τα οποία ισχύουν ομοίως για το εν λόγω μέτρο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εισφορά κεφαλαίου αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, διότι περιλαμβάνει κρατικούς πόρους, είναι καταλογιστέα στο κράτος και παρέχει επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα στην FFHG το οποίο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (577) Καθώς τα μέτρα έχουν τεθεί ήδη στη διάθεση της FFHG ή έχουν χορηγηθεί αμετάκλητα συνοδευόμενα από δικαίωμα της FFHG να λαμβάνει τα εν λόγω κονδύλια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία δεν τήρησε την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.
- (578) Με βάση τις αιτιολογικές σκέψεις 512 έως 545, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, δεδομένου ότι πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας που προβλέπονται στο σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (579) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 551 έως 568, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα είναι συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

11.2. ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ Η ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ

- (580) **Μέτρα 7, 9 και 10: Συμφωνίες του 1999, του 2002 και του 2005 με τη Ryanair:** Αφού ανέλυσε τις συμφωνίες και τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η FFHG κατά τον χρόνο σύναψης των εν λόγω συμφωνιών, η Επιτροπή βεβαίωσε ότι η FFHG μπορούσε εύλογα να αναμένει ότι οι συμφωνίες θα συνέβαλλαν στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, υπό την έννοια ότι τα αναμενόμενα πρόσθετα έσοδα ήταν υψηλότερα από τις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες. Εφόσον οι συμφωνίες τηρούσαν, ως εκ τούτου, την αρχή του ΙΕΟΑ, δεν χορηγούσαν πλεονέκτημα στη Ryanair.
- (581) **Μέτρα 8 και 11: Κλίμακες αερολιμενικών τελών του 2001 και του 2006:** Με δεδομένη την εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας που πραγματοποιήθηκε από την FFHG, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κλίμακες αερολιμενικών τελών του 2001 και του 2006 δεν χορήγησαν στις αεροπορικές εταιρείες οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχαν αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.
- (582) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται ένα από τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι συμφωνίες του 1999, του 2002 και του 2005 με τη Ryanair μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και της Ryanair και οι κλίμακες αερολιμενικών τελών του 2001 και του 2006 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (583) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δέχεται την έκδοση της απόφασης μόνο στην αγγλική γλώσσα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η κρατική ενίσχυση, η οποία τέθηκε παράνομα σε εφαρμογή από τη Γερμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης υπέρ της Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH μεταξύ 2001 και 2012 μέσω των αυξήσεων κεφαλαίου του 2001 που ανήλθαν σε 27 εκατ. ευρώ, των αυξήσεων κεφαλαίου του 2004 που ανήλθαν σε 22 εκατ. ευρώ και των άμεσων επιχορηγήσεων από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (εφόσον οι επιχορηγήσεις αυτές δεν συνδέονταν αμιγώς με δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και δεν κάλυπταν επενδύσεις που είχαν αποφασιστεί αμετάκλητα πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000), συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.
2. Η αύξηση κεφαλαίου του 2004 από τη Fraport AG και η συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης του 2004 δεν συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 2

1. Η συμφωνία μεταξύ της Ryanair και της Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Απριλίου 1999, δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
2. Η συμφωνία μεταξύ της Ryanair και της Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH με ημερομηνία 14 Φεβρουαρίου 2002 δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
3. Η «Συμφωνία Ryanair / Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH σχετικά με την παράδοση αριθμού αεροσκαφών από 6 έως 18 — από το έτος 2005 έως το έτος 2012» της 4ης Νοεμβρίου 2005 δεν αποτελεί ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 3

Οι κλίμακες αερολιμενικών τελών, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 2001 και την 1η Ιουνίου 2006, δεν συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 1 Οκτωβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/790 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 13ης Ιανουαρίου 2016****για την τροποποίηση του παραρτήματος V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους τίτλους εκπαίδευσης και τις ονομασίες εκπαιδευσεων***[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 1]***(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2005/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 21α παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο παράρτημα V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ παρατίθεται κατάλογος των τίτλων εκπαίδευσης ιατρού, νοσοκόμου υπεύθυνου για γενική περίθαλψη, οδοντίατρου, κτηνίατρου, μαιάς/μαιευτή, φαρμακοποιού και αρχιτέκτονα.
- (2) Αρκετά κράτη μέλη κοινοποίησαν στην Επιτροπή επικαιροποίηση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με τη χορήγηση των τίτλων εκπαίδευσης ιατρού, νοσοκόμου υπεύθυνου για γενική περίθαλψη, οδοντίατρου, κτηνίατρου, μαιάς/μαιευτή, φαρμακοποιού και αρχιτέκτονα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κοινοποιηθείσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις συνάδουν με τους όρους που προβλέπονται στον τίτλο III κεφάλαιο III της οδηγίας 2005/36/ΕΚ. Ως εκ τούτου, κρίνεται αναγκαία η επικαιροποίηση του παραρτήματος V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ.
- (3) Για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, είναι αναγκαίο να αντικατασταθούν όλα τα σχετικά σημεία του παραρτήματος V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ σχετικά με τους τίτλους εκπαίδευσης και τις ονομασίες εκπαιδευσεων.
- (4) Συνεπώς, η οδηγία 2005/36/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 13 Ιανουαρίου 2016.

Για την Επιτροπή
Elżbieta BIEŃKOWSKA
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 22.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα V της οδηγίας 2005/36/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Τα σημεία 5.1.1 έως 5.1.4 αντικαθίστανται από τα εξής:

«5.1.1. Τίτλοι βασικής ιατρικής εκπαίδευσης

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/ Belgien	Diplôme de “médecin”/Master in de geneeskunde	— Les universités/De universiteiten — Le Jury compétent d’enseignement de la Communauté française/De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap		20.12.1976
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен “магистър” по Медицина и професионална квалификация “Магистър-лекар”	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.)	Universitet	— Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrelsen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumentation for gennemført praktisk uddannelse), udstedt af Sundhedsstyrelsen	20.12.1976
Deutschland	— Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, soweit diese nach den deutschen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war	Zuständige Behörden		20.12.1976
Eesti	Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Ελλάδα	Πτυχίο Ιατρικής	— Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου — Σχολή Επιστημών Υγείας, τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου		1.1.1981
España	Título de Licenciado en Medicina y Cirugía	— Ministerio de Educación y Cultura		1.1.1986
	Título de Graduado/a en Medicina	— El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1.1.1986
France	Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales	Universités		20.12.1976
Hrvatska	Diploma “doktor medicine/doktorica medicine”	Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		1.7.2013
Ireland	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976
Italia	Diploma di laurea in medicina e chirurgia	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina e chirurgia	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού	Ιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	ārsta diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą medicinos gydytojo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (medicinos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements	Jury d'examen d'Etat	Certificat de stage	20.12.1976
Magyarország	Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja ta' Tabib tal-Medicina u l-Kirurgija	Universita' ta' Malta	Ċertifikat ta' registrazzjoni mahruġ mill-Kunsill Mediku	1.5.2004
Nederland	Getuigenschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20.12.1976

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Österreich	Urkunde über die Verleihung des akademischen Grades Doktor der gesamten Heilkunde (bzw. Doctor medicinae universae, Dr.med.univ.)	Medizinische Fakultät einer Universität, bzw Medizinische Universität		1.1.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarskim z tytułem “lekarza”	szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ / Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	1.5.2004
Portugal	Carta de Curso de licenciatura em medicina	Universidades	Certificado emitido pela Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov “doktor medicine/doktorica medicine”	Univerza	Potrdilo o Opravljenem Strokovnem Izpitu za Poklic Zdravnik/Zdravnica	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM všeobecné lekárstvo doktor všeobecného lekárstva (“MUDr.”)	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Läkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976

⁽¹⁾ Έως το 2012.

⁽²⁾ Από το 2013.

⁽³⁾ Έως την 1η Οκτωβρίου 2017, οι τίτλοι εκπαίδευσης θα πρέπει επίσης να συνοδεύονται από πιστοποιητικό ολοκλήρωσης μεταπτυχιακής πρακτικής άσκησης (“staż podyplomowy”).

5.1.2. Τίτλοι εκπαίδευσης ειδικευμένου ιατρού

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/Belgie	Bijzondere beroepstitel van geneesheer-specialist/Titre professionnel particulier de médecin spécialiste	Minister bevoegd voor Volksgezondheid/Ministre de la Santé publique	20.12.1976
България	Свидетелство за призната специалност	Университет	1.1.2007

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Česká republika	Diplom o specializaci	Ministerstvo zdravotnictví	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge	Sundhedsstyrelsen	20.12.1976
Deutschland	Fachärztliche Anerkennung	Landesärztekammer	20.12.1976
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάδα	Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας	1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία	1.1.1981
España	Título de Especialista	Ministerio de Educación y Cultura	1.1.1986
France	1. Certificat d'études spéciales de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine 2. Attestation de médecin spécialiste qualifié accompagnée du diplôme d'Etat de docteur en médecine 3. Diplôme d'études spécialisées ou diplôme d'études spécialisées complémentaires qualifiant de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine	1. Universités 2. Conseil de l'Ordre des médecins 3. Universités	20.12.1976
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	Ministarstvo nadležno za zdravstvo	1.7.2013
Ireland	Certificate of Specialist doctor	Competent authority	20.12.1976
Italia	Diploma di medico specialista	Università	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας	Ιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	"Sertifikāts"—kompetentu iestāžu izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu specialitātē	Latvijas Ārstu biedrība Latvijas Ārstniecības personu profesionālo organizāciju savienība	1.5.2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Luxembourg	Certificat de médecin spécialiste	Ministre de la Santé publique	20.12.1976
Magyarország	Szakorvosi bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving in een Specialistenregister Diploma geneeskundig specialist	— Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst — Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	20.12.1976
Österreich	Facharzt Diplom	Österreichische Ärztekammer	1.1.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Titulo de especialista	Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Certificat de medic specialist	Ministerul Sănătății	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii	1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	1.5.2004
Suomi/Finland	Erikoislääkärin tutkinto/Specialläkarexamen	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of training	Postgraduate Medical Education and Training Board General Medical Council	20.12.1976 1.4.2010

⁽¹⁾ Από τον Ιανουάριο του 2013.

5.1.3. Ονομασίες εκπαιδεύσεων ειδικευμένων ιατρών

	Αναισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Anesthésie-réanimation/Anesthesie-reanimatie	Chirurgie/Heelkunde
България	Анестезиология и интензивно лечение	Хирургия
Česká republika	Anesteziologie a intenzivní medicína	Chirurgie
Danmark	Anæstesiologi	Kirurgi
Deutschland	Anästhesiologie	(Allgemeine) Chirurgie
Eesti	Anestesioloogia	Üldkirurgia
Ελλάδα	Αναισθησιολογία	Χειρουργική
España	Anestesiología y Reanimación	Cirugía general y del aparato digestivo
France	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Hrvatska	Anesteziologija, reanimatologija i intenzivna medicina	Opća kirurgija
Ireland	Anaesthesia	General surgery
Italia	Anestesia, rianimazione e terapia intensiva	Chirurgia generale
Κύπρος	Αναισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
Latvija	Anesteziologija un reanimatologija	Ķirurgija
Lietuva	Anesteziologija reanimatologija	Chirurgija
Luxembourg	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Magyarország	Aneszteziológia és intenzív terápia	Sebészet
Malta	Anesteżija u Kura Intensiva	Kirurgija Ġenerali
Nederland	Anesthesiologie	Heelkunde
Österreich	Anästhesiologie und Intensivmedizin	— Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie (¹)
Polska	Anestezjologia i intensywna terapia	Chirurgia ogólna
Portugal	Anestesiologia	Cirurgia geral

	Ανααισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
România	Anestezie și terapie intensivă	Chirurgie generală
Slovenija	Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anesthesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

(¹) Από τον Ιούνιο του 2015.

	Νευροχειρουργική	Γυναικολογία — Μαιευτική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique/Gynaecologie — verloskunde
България	Неврохирургия	Акушерство и гинекология
Česká republika	Neurochirurgie	Gynekologie a porodnictví
Danmark	Neurokirurgi	Gynækologi og obstetrik
Deutschland	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Eesti	Neurokirurgia	Sünnitusabi ja günekoloogia
Ελλάδα	Νευροχειρουργική	Μαιευτική — Γυναικολογία
España	Neurocirugía	Obstetricia y ginecología
France	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Hrvatska	Neurokirurgija	Ginekologija i opstetricija
Ireland	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology
Italia	Neurochirurgia	Ginecologia e ostetricia
Κύπρος	Νευροχειρουργική	Μαιευτική — Γυναικολογία

	Νευροχειρουργική	Γυναικολογία — Μαιευτική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Latvija	Neiroķirurgija	Ginekoloģija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat
Malta	Newrokirurgija	Ostetriċja u Ginekoloġija
Nederland	Neurochirurgie	Obstetrie en Gynaecologie
Österreich	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Polska	Neurochirurgia	Położnictwo i ginekologia
Portugal	Neurocirurgia	Ginecologia e obstetricia
România	Neurochirurgie	Obstetrică-ginecologie
Slovenija	Nevrokirurgija	Ginekologija in porodništvo
Slovensko	Neurochirurgia	Gynekológia a pôrodníctvo
Suomi/Finland	Neurokirurgia/Neurokirurgi	Naistentaudit ja synnytykset/Kvinnosjukdomar och förlossningar
Sverige	Neurokirurgi	Obstetrik och gynekologi
United Kingdom	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology

	Γενική (Εσωτερική) Ιατρική	Οφθαλμολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Médecine interne/Inwendige geneeskunde	Ophthalmologie/Oftalmologie
България	Вътрешни болести	Очни болести
Česká republika	Vnitřní lékařství	Oftalmologie
Danmark		Oftalmologi
Deutschland	Innere Medizin	Augenheilkunde

	Γενική (Εσωτερική) Ιατρική	Οφθαλμολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Eesti	Sisehaigused	Oftalmoloogia
Ελλάδα	Παθολογία	Οφθαλμολογία
España	Medicina interna	Oftalmología
France	Médecine interne	Ophthalmologie
Hrvatska	Opća interna medicina	Oftalmologija i optometrija
Ireland	General (Internal) Medicine	Ophthalmic surgery Ophthalmology ⁽¹⁾
Italia	Medicina interna	Oftalmologia
Κύπρος	Παθολογία	Οφθαλμολογία
Latvija	Internā medicīna	Oftalmoloģija
Lietuva	Vidaus ligos	Oftalmologija
Luxembourg	Médecine interne	Ophthalmologie
Magyarország	Belgyógyászat	Szemészet
Malta	Medicina Interna	Oftalmoloģija
Nederland	Interne geneeskunde	Oogheekunde
Österreich	Innere Medizin	Augenheilkunde und Optometrie
Polska	Choroby wewnętrzne	Okulistyka
Portugal	Medicina interna	Oftalmologia
România	Medicină internă	Oftalmologie
Slovenija	Interna medicina	Oftalmologija
Slovensko	Vnútorné lekárstvo	Oftalmológia
Suomi/Finland	Sisätaudit/Inre medicin	Silmätaudit/Ögonsjukdomar
Sverige	Internmedicin	Ögonsjukdomar (oftalmologi)
United Kingdom	General (internal) medicine	Ophthalmology

⁽¹⁾ Από το 1991/1992.

	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie	Pédiatrie/Pediatrie
България	Ушно-носно-гърлени болести	Педиатрия
Česká republika	Otorinolaryngologie	Dětské lékařství
Danmark	Oto-rhino-laryngologi	Pædiatri
Deutschland	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	Kinder- und Jugendmedizin
Eesti	Otorinolarüngoloogia	Pediaatria
Ελλάδα	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
España	Otorrinolaringología	Pediatría y sus áreas específicas
France	Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale	Pédiatrie
Hrvatska	Otorinolarinologija	Pedijatrija
Ireland	Otolaryngology	Paediatrics
Italia	Otorinolarinogoiatria	Pediatria
Κύπρος	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
Latvija	Otolaringoloģija	Pedijatrija
Lietuva	Otorinolarinologija	Vaikų ligos
Luxembourg	Oto-rhino-laryngologie	Pédiatrie
Magyarország	Fül-orr-gégegyógyászat	Csecsemő- és gyermekgyógyászat
Malta	Otorinolarinologija	Pedjatrija
Nederland	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
Österreich	— Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten — Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde ⁽¹⁾	Kinder- und Jugendheilkunde
Polska	Otorynolaryngologia	Pediatria
Portugal	Otorrinolaringologia	Pediatria
România	Otorinolarinologie	Pediatrie

	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Slovenija	Otorinolaringologija	Pedriatrija
Slovensko	Otorinolaryngológia	Pediatrica
Suomi/Finland	Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar	Lastentaudit/Barnsjukdomar
Sverige	Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhino-laryngologi)	Barn- och ungdomsmedicin
United Kingdom	Otolaryngology	Paediatrics

(¹) Από τον Ιούνιο του 2015.

	Ιατρική των Αναπνευστικών Οδών	Ουρολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Pneumologie	Urologie
България	Пневмология и фтизиатрия	Υρολογία
Česká republika	Pneumologie a ftizeologie	Urologie
Danmark	Intern medicin: langesygdomme	Urologi
Deutschland	— Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie (¹)	Urologie
Eesti	Pulmonoloogia	Uroloogia
Ελλάδα	Φυματιολογία — Πνευμονολογία	Ουρολογία
España	Neumología	Urología
France	Pneumologie	Chirurgie urologique
Hrvatska	Pulmologija	Urologija
Ireland	Respiratory medicine	Urology
Italia	Malattie dell'apparato respiratorio	Urologia
Κύπρος	Πνευμονολογία — Φυματιολογία	Ουρολογία
Latvija	Ftiziopneimonologija	Urologija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija

	Ιατρική των Αναπνευστικών Οδών	Ουρολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Medicina Respiratorja	Urologija
Nederland	Longziekten en tuberculose	Urologie
Österreich	— Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie ⁽²⁾	Urologie
Polska	Choroby płuc	Urologia
Portugal	Pneumologia	Urologia
România	Pneumologie	Urologie
Slovenija	Pnevmologija	Urologija
Slovensko	Pneumológia a ftizeológia	Urológia
Suomi/Finland	Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi	Urologia/Urologi
Sverige	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
United Kingdom	Respiratory medicine	Urology

⁽¹⁾ Από τον Ιούλιο του 2011.

⁽²⁾ Από τον Ιούνιο του 2015.

	Ορθοπαιδική	Παθολογική Ανατομική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Chirurgie orthopédique/Orthopedische heelkunde	Anatomie pathologique/Pathologische anatomie
България	Ортопедия и травматология	Обща и клинична патология
Česká republika	Ortopedie	Patologie
Danmark	Ortopædisk kirurgi	Patologisk anatomi og cytology
Deutschland	— Orthopädie (und Unfallchirurgie) — Orthopädie und Unfallchirurgie ⁽¹⁾	Pathologie
Eesti	Ortopeedia	Patoloogia

	Ορθοπαιδική	Παθολογική Ανατομική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Ελλάδα	Ορθοπαιδική	Παθολογική Ανατομική
España	Cirugía ortopédica y traumatología	Anatomía patológica
France	Chirurgie orthopédique et traumatologie	Anatomie et cytologie pathologiques
Hrvatska	Ortopedija i traumatologija	Patologija
Ireland	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology
Italia	Ortopedia e traumatologia	Anatomia patologica
Κύπρος	Ορθοπαιδική	Παθολογοανατομία — Ιστολογία
Latvija	Traumatoloģija un ortopēdija	Patoloģija
Lietuva	Ortopedija traumatologija	Patologija
Luxembourg	Orthopédie	Anatomie pathologique
Magyarország	Ortopédia és traumatológia	Patológia
Malta	Kirurgija Ortopedika	Istopatoloģija
Nederland	Orthopedie	Pathologie
Österreich	— Orthopädie und Orthopädische Chirurgie — Orthopädie und Traumatologie ⁽²⁾	— Pathologie — Klinische Pathologie und Molekularpathologie ⁽²⁾ — Klinische Pathologie und Neuropathologie
Polska	Ortopedia i traumatologia narządu ruchu	Patomorfologia
Portugal	Ortopedia	Anatomia patologica
România	Ortopedie și traumatologie	Anatomie patologică
Slovenija	Ortopedska kirurgija; Travmatologija	Patologija
Slovensko	Ortopédia	Patologická anatomia
Suomi/Finland	Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi	Patologia/Patologi
Sverige	Ortopedi	Klinisk patologi
United Kingdom	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology

(1) Από τον Μάιο του 2006.

(2) Από τον Ιούνιο του 2015.

	Νευρολογία	Ψυχιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Neurologie	Psychiatrie, particulièrement de l'adulte/Psychiatrie, meer bepaald in de volwassenpsychiatrie
България	Нервни болести	Психиатрия
Česká republika	Neurologie	Psychiatrie
Danmark	Neurologi	Psykiatri
Deutschland	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapie
Eesti	Neuroloogia	Psühhiaatria
Ελλάδα	Νευρολογία	Ψυχιατρική
España	Neurología	Psiquiatría
France	Neurologie	Psychiatrie
Hrvatska	Neurologija	Psihijatrija
Ireland	Neurology	Psychiatry
Italia	Neurologia	Psichiatria
Κύπρος	Νευρολογία	Ψυχιατρική
Latvija	Neiroloģija	Psihiatrija
Lietuva	Neurologija	Psichiatrija
Luxembourg	Neurologie	Psychiatrie
Magyarország	Neurológia	Pszichiátria
Malta	Newroloġija	Psikjatrija
Nederland	Neurologie	Psychiatrie
Österreich	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapeutische Medizin
Polska	Neurologia	Psychiatria
Portugal	Neurologia	Psiquiatria
România	Neurologie	Psihiatrie
Slovenija	Nevrologija	Psihiatrija

	Νευρολογία	Ψυχιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry

	Ραδιοδιαγνωστική	Ραδιοθεραπευτική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Radiodiagnostic/Röntgendiagnose	Radiothérapie-oncologie/Radiotherapie-oncologie
България	Образна диагностика	Лъчелечение
Česká republika	Radiologie a zobrazovací metody	Radiační onkologie
Danmark	Radiologi	Klinisk Onkologi
Deutschland	(Diagnostische) Radiologie	Strahlentherapie
Eesti	Radioloogia	Onkoloogia
Ελλάδα	Ακτινοδιαγνωστική	Ακτινοθεραπευτική — Ογκολογία
España	Radiodiagnóstico	Oncología radioterápica
France	Radiodiagnostic et imagerie médicale	Oncologie option oncologie radiothérapique
Hrvatska	Klinička radiologija	Onkologija i radioterapija
Ireland	Radiology	Radiation oncology
Italia	Radiodiagnostica	Radioterapia
Κύπρος	Ακτινολογία	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία
Latvija	Diagnostiskā radioloģija	Terapeitiskā radioloģija
Lietuva	Radiologija	Onkologija radioterapija
Luxembourg	Radiodiagnostic	Radiothérapie
Magyarország	Radiológia	Sugárterápia

	Ραδιοδιαγνωστική	Ραδιοθεραπευτική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Malta	Radjoloġija	Onkoloġija u Radjoterapija
Nederland	Radiologie	Radiotherapie
Österreich	Radiologie	Strahlentherapie-Radioonkologie
Polska	Radiologia i diagnostyka obrazowa	Radioterapia onkologiczna
Portugal	Radiodiagnóstico	Radioterapia
România	Radiologie-imagistică medicală	Radioterapie
Slovenija	Radiologija	Radioterapija in onkologija
Slovensko	Rádiológia	Radiačná onkológia
Suomi/Finland	Radiologia/Radiologi	Syöpätaudit/Cancersjukdomar
Sverige	Medicinsk radiologi	Tumörsjukdomar (allmän onkologi)
United Kingdom	Clinical radiology	Clinical oncology

	Πλαστική Χειρουργική	Κλινική Βιολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique/Plastische, reconstructieve en esthetische heelkunde	Biologie clinique/Klinische biologie
България	Пластично-възстановителна и естетична хирургия	Клинична лаборатория
Česká republika	Plastická chirurgie	
Danmark	Plastikkirurgi	
Deutschland	— — Plastische (und Ästhetische) Chirurgie — Plastische und Ästhetische Chirurgie ⁽¹⁾	Laboratoriumsmedizin ⁽²⁾
Eesti	Plastika- ja rekonstruktiivkirurgia	Laborimeditisiin
Ελλάδα	Πλαστική Χειρουργική	
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos

	Πλαστική Χειρουργική	Κλινική Βιολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
France	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique	Biologie médicale
Hrvatska	Plastična, rekonstrukcijska i estetska kirurgija	
Ireland	Plastic, reconstructive and aesthetic surgery	
Italia	Chirurgia plastica, ricostruttiva ed estetica	Patologia clinica
Κύπρος	Πλαστική Χειρουργική	
Latvija	Plastiskā ķirurģija	
Lietuva	Plastinė ir rekonstrukcinė chirurgija	Laboratorinė medicina
Luxembourg	Chirurgie plastique	Biologie clinique
Magyarország	Plasztikai (égési) sebészet	Orvosi laboratóriumi diagnosztika
Malta	Kirurgija Plastika	
Nederland	Plastische chirurgie	
Österreich	Plastische, Ästhetische und Rekonstruktive Chirurgie Plastische, Rekonstruktive und Ästhetische Chirurgie ⁽³⁾	Medizinische Biologie
Polska	Chirurgia plastyczna	Diagnostyka laboratoryjna
Portugal	Cirurgia plástica, estética e reconstrutiva	Patologia clínica
România	Chirurgie plastică, estetică și microchirurgie reconstructivă	Medicină de laborator
Slovenija	Plastična, rekonstrukcijska in estetska kirurgija	
Slovensko	Plastická chirurgia	Laboratórna medicína
Suomi/Finland	Plastiikkakirurgia/Plastikkirurgi	
Sverige	Plastikkirurgi	
United Kingdom	Plastic surgery	

⁽¹⁾ Από το 2006.⁽²⁾ Από το 2012.⁽³⁾ Από τον Ιούνιο του 2015.

	Μικροβιολογία — Βακτηριολογία	Βιοχημεία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		
България	Микробиология	Биохимия
Česká republika	Lékařská mikrobiologie	Klinická biochemie
Danmark	Klinisk mikrobiologi	Klinisk biokemi
Deutschland	— Mikrobiologie (Virologie) und Infektionsepidemiologie — Mikrobiologie, Virologie und Infektionsepidemiologie ⁽³⁾	Laboratoriumsmedizin ⁽¹⁾
Eesti		
Ελλάδα	— Ιατρική Βιοπαθολογία — Μικροβιολογία	
España	Microbiología y parasitología	Bioquímica clínica
France		
Hrvatska	Klinička mikrobiologija	
Ireland	Microbiology	Chemical pathology
Italia	Microbiologia e virologia	Biochimica clinica
Κύπρος	Μικροβιολογία	
Latvija	Mikrobioloģija	
Lietuva		
Luxembourg	Microbiologie	Chimie biologique
Magyarország	Orvosi mikrobiológia	
Malta	Mikrobijoloġija	Patoloġija Kimika
Nederland	Medische microbiologie	Klinische chemie ⁽²⁾
Österreich	— Hygiene und Mikrobiologie — Klinische Mikrobiologie und Hygiene ⁽⁴⁾ — Klinische Mikrobiologie und Virologie ⁽⁴⁾	Medizinische und Chemische Labordiagnostik
Polska	Mikrobiologia lekarska	
Portugal		

	Μικροβιολογία — Βακτηριολογία	Βιοχημεία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
România		
Slovenija	Klinična mikrobiologija	Medicinska biokemija
Slovensko	Klinická mikrobiológia	Klinická biochémia
Suomi/Finland	Kliininen mikrobiologia/Klinisk mikrobiologi	Kliininen kemia/Klinisk kemi
Sverige	Klinisk bakteriologi	Klinisk kemi
United Kingdom	Medical microbiology and virology	Chemical pathology

(¹) Έως το 2012.

(²) Ημερομηνία κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3: 4 Απριλίου 2000.

(³) Από τον Μάιο του 2006.

(⁴) Από τον Ιούνιο του 2015.

	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Chirurgie thoracique/Heelkunde op de thorax (¹)
България	Клинична имунология	Гръдна хирургия Кардиохирургия
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Hrudní chirurgie
Danmark	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
Deutschland		Thoraxchirurgie
Eesti		Torakaalkirurgia
Ελλάδα		Χειρουργική Θώρακος
España	Inmunología	— Cirugía torácica — Cirugía cardiovascular
France		Chirurgie thoracique et cardiovasculaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	
Ireland	Immunology (clinical and laboratory)	Cardiothoracic surgery
Italia		— — Chirurgia toracica — Cardiochirurgia

	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Κύπρος	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
Latvija	Imunoloģija	Torakālā ķirurģija
Lietuva		Krūtinės chirurgija
Luxembourg	Immunologie	Chirurgie thoracique
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Mellkassebészet
Malta	Immunoloġija	Kirurgija Kardjo-Toraciċa
Nederland		Cardio-thoracale chirurgie
Österreich	— Immunologie — Klinische Immunologie ⁽²⁾	Thoraxchirurgie
Polska	Immunologia kliniczna	Chirurgia klatki piersiowej
Portugal		Cirurgia cardiotorácica
România		Chirurgie toracică
Slovenija		Torakalna kirurgija
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Hrudníková chirurgia
Suomi/Finland		Sydän- ja rintaelinkirurgia/Hjärt- och thoraxkirurgi
Sverige	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
United Kingdom	Immunology	Cardo-thoracic surgery

⁽¹⁾ Ημερομηνία κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3: 1η Ιανουαρίου 1983.

⁽²⁾ Από τον Ιούνιο του 2015.

	Χειρουργική παιδων	Αγγειοχειρουργική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheelkunde ⁽¹⁾
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi

	Χειρουργική παιδών	Αγγειοχειρουργική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάδα	Χειρουργική παιδών	Αγγειοχειρουργική
España	Cirugía pediátrica	Angiología y cirugía vascular
France	Chirurgie infantile	Chirurgie vasculaire
Hrvatska	Dječja kirurgija	Vaskularna kirurgija
Ireland	Paediatric surgery	
Italia	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
Κύπρος	Χειρουργική παιδών	Χειρουργική Αγγείων
Latvija	Bērnu ķirurģija	Asinsvadu ķirurģija
Lietuva	Vaikų chirurgija	Kraujagyslių chirurgija
Luxembourg	Chirurgie pédiatrique	Chirurgie vasculaire
Magyarország	Gyermekebészet	Érsebészet
Malta	Kirurgija Pedjatrika	Kirurgija Vaskolari
Nederland		
Österreich	Kinder- und Jugendchirurgie	Allgemeinchirurgie und Gefäßchirurgie
Polska	Chirurgia dziecięca	Chirurgia naczyniowa
Portugal	Cirurgia pediátrica	Angologia/Cirurgia vascular
România	Chirurgie pediatrică	Chirurgie vasculară
Slovenija		Kardiovaskularna kirurgija
Slovensko	Detská chirurgia	Cievna chirurgia
Suomi/Finland	Lastenkirurgia/Barnkirurgi	Verisuonikirurgia/Kärlkirurgi
Sverige	Barn- och ungdomskirurgi	
United Kingdom	Paediatric surgery	Vascular surgery

(¹) Ημερομηνία κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3: 1η Ιανουαρίου 1983.

	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Cardiologie	Gastro-entérologie/Gastro-enterologie
България	Кардиология	Гастроентерология ⁽¹⁾
Česká republika	Kardiologie	Gastroenterologie
Danmark	Intern medicin: kardiologi	Intern medicin: gastroenterology og hepatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie ⁽²⁾	— Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie ⁽²⁾
Eesti	Kardioloogia	Gastroenteroloogia
Ελλάδα	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
España	Cardiología	Aparato digestivo
France	Cardiologie et maladies vasculaires	Gastro-entérologie et hépatologie
Hrvatska	Kardiologija	Gastroenterologija
Ireland	Cardiology	Gastro-enterology
Italia	Malattie dell'apparato cardiovascolare	Gastroenterologia
Κύπρος	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
Latvija	Kardioloģija	Gastroenteroloģija
Lietuva	Kardiologija	Gastroenterologija
Luxembourg	Cardiologie et angiologie	Gastro-enterologie
Magyarország	Kardiológia	Gasztroenterológia
Malta	Kardjologija	Gastroenteroloģija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenterologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenterologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie

	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Slovenija	Kardiologija in vaskularna medicina	Gastroenterologija
Slovensko	Kardiologija	Gastroenterologija
Suomi/Finland	Kardiologia/Kardiologi	Gastroenterologia/Gastroenterologi
Sverige	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
United Kingdom	Cardiology	Gastroenterology

(¹) Έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2010.

(²) Από τον Οκτώβριο του 2009.

	Ρευματολογία	Γενική Αιματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Rhumathologie/reumatologie	
България	Ревматология	Клинична хематология
Česká republika	Revmatologie	Hematologie a transfúzní lékařství
Danmark	Intern medicin: reumatologi	Intern medicin: hæmatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Rheumatologie — Innere Medizin und Rheumatologie (¹)	— Innere Medizin und Schwerpunkt Hämatologie und Onkologie — Innere Medizin und Hämatologie und Onkologie (¹)
Eesti	Reumatoloogia	Hematoloogia
Ελλάδα	Ρευματολογία	Αιματολογία
España	Reumatología	Hematología y hemoterapia
France	Rhumatologie	
Hrvatska	Reumatologija	Hematologija
Ireland	Rheumatology	Haematology (clinical and laboratory)
Italia	Reumatologia	Ematologia
Κύπρος	Ρευματολογία	Αιματολογία
Latvija	Reimatoloģija	Hematoloģija
Lietuva	Reumatologija	Hematologija

	Ρευματολογία	Γενική Αιματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatologija	Ematologija
Nederland	Reumatologie	
Österreich	Innere Medizin und Rheumatologie	Innere Medizin und Hämatologie und inter-nistische Onkologie
Polska	Reumatologia	Hematologia
Portugal	Reumatologia	Imuno-hemoterapia
România	Reumatologie	Hematologie
Slovenija	Revmatologija	Hematologija
Slovensko	Reumatológia	Hematológia a transfúziológia
Suomi/Finland	Reumatologia/Reumatologi	Kliininen hematologia/Klinisk hematologi
Sverige	Reumatologi	Hematologi
United Kingdom	Rheumatology	Haematology

(¹) Από τον Οκτώβριο του 2009.

	Ενδοκρινολογία	Φυσιοθεραπεία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie
България	Ендокринология и болести на обмяната	Физикална и рехабилитационна медицина
Česká republika	Diabetologie a endokrinologie	Rehabilitační a fyzikální medicína
Danmark	Intern medicin: endokrinologi	
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Endo- krinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie (¹)	Physikalische und Rehabilitative Medizin
Eesti	Endokrinoloogia	Taastusravi ja füsiaatria

	Ενδοκρινολογία	Φυσιοθεραπεία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Ελλάδα	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
España	Endocrinología y nutrición	Medicina física y rehabilitación
France	Endocrinologie — diabète — maladies métaboliques	Médecine physique et de réadaptation
Hrvatska	Endokrinologija i dijabetologija	Fizikalna medicina i rehabilitacija
Ireland	Endocrinology and diabetes mellitus	
Italia	Endocrinologia e malattie del ricambio	Medicina fisica e riabilitazione
Κύπρος	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
Latvija	Endokrinoloģija	Rehabilitoloģija Fiziskā rehabilitācija Fizikālā medicīna
Lietuva	Endokrinologija	Fizinė medicina ir reabilitacija
Luxembourg	Endocrinologie, maladies du métabolisme et de la nutrition	Rééducation et réadaptation fonctionnelles
Magyarország	Endokrinológia	Fizikális medicina és rehabilitációs orvoslás
Malta	Endokrinoloġija u Dijabete	
Nederland		Revalidatiegeneeskunde
Österreich	Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie	Physikalische Medizin und Allgemeine Rehabilitation
Polska	Endokrynologia	Rehabilitacja medyczna
Portugal	Endocrinologia/Nutrição	Medicina física e de reabilitação
România	Endocrinologie	Reabilitare Medicală
Slovenija		Fizikalna in rehabilitacijska medicina
Slovensko	Endokrinológia	Fyziatria, balneológia a liečebná rehabilitácia
Suomi/Finland	Endokrinologia/Endokrinologi	Fysiatría/Fysiatri
Sverige	Endokrina sjukdomar	Rehabiliteringsmedicin
United Kingdom	Endocrinology and diabetes mellitus	

(1) Από τον Οκτώβριο του 2009.

	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Neuropsychiatrie ⁽¹⁾	Dermato-vénérologie/Dermato-venereologie
България		Кожни и венерически болести
Česká republika		Dermatovenerologie
Danmark		Dermato-venerologi
Deutschland	Nervenheilkunde (Neurologie und Psychiatrie)	Haut — und Geschlechtskrankheiten
Eesti		Dermatoveneroloogia
Ελλάδα	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
España		Dermatología médico-quirúrgica y venereología
France	Neuropsychiatrie ⁽²⁾	Dermatologie et vénéréologie
Hrvatska		Dermatologija i venerologija
Ireland		
Italia	Neuropsychiatria ⁽³⁾	Dermatologia e venerologia
Κύπρος	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
Latvija		Dermatoloģija un veneroloģija
Lietuva		Dermatovenerologija
Luxembourg	Neuropsychiatrie ⁽⁴⁾	Dermato-vénérologie
Magyarország		Bőrgyógyászat
Malta		Dermato-venerejologija
Nederland	Zenuw — en zielsziekten ⁽⁵⁾	Dermatologie en venerologie
Österreich	Neurologie und Psychiatrie ⁽⁶⁾	Haut- und Geschlechtskrankheiten
Polska		Dermatologia i wenerologia
Portugal		Dermatovenereologia
România		Dermatovenerologie
Slovenija		Dermatovenerologija
Slovensko	Neuropsychiatria	Dermatovenerológia

	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud- och könssjukdomar
United Kingdom		

Ημερομηνίες κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3:

(¹) 1η Αυγούστου 1987· εξαίρούνται τα άτομα που έχουν ξεκινήσει εκπαίδευση πριν από την εν λόγω ημερομηνία.

(²) 31 Δεκεμβρίου 1971.

(³) 31 Οκτωβρίου 1999.

(⁴) Δεν χορηγούνται πλέον τίτλοι εκπαίδευσης για εκπαιδευτές που ξεκίνησαν μετά τις 5 Μαρτίου 1982.

(⁵) 9 Ιουλίου 1984.

(⁶) 31 Μαρτίου 2004.

	Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Psychiatrie, particulièrement en psychiatrie infanto-juvénile/Psychiatrie, meer bepaald in de kinder- en jeugdpsychiatrie
България	Радиообиология	Детска психиатрия
Česká republika		Dětská a dorostová psychiatrie
Danmark		Børne- og ungdomspsykiatri
Deutschland	Radiologie	Kinder — und Jugendpsychiatrie und –psychotherapie
Eesti		
Ελλάδα	Ακτινολογία — Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
España	Electroradiología (¹)	
France	Electro-radiologie (²)	Pédopsychiatrie (⁷)
Hrvatska	Klinička radiologija	Dječja i adolescentna psihijatrija
Ireland		Child and adolescent psychiatry
Italia	Radiologia (³)	Neuropsichiatria infantile
Κύπρος		Παιδοψυχιατρική
Latvija		Bērnu psihiatrija
Lietuva		Vaikų ir paauglių psichiatrija

	Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Luxembourg	Électroradiologie ⁽⁴⁾	Psychiatrie infantile
Magyarország	Radiológia	Gyermekek- és ifjúsági pszichiátria
Malta		
Nederland	Radiologie ⁽⁵⁾	
Österreich	Radiologie ⁽⁶⁾	— Kinder- und Jugendpsychiatrie — Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapeutische Medizin ⁽⁸⁾
Polska		Psychiatria dzieci i młodzieży
Portugal	Radiologia	Psiquiatria da infância e da adolescência
România		Psihiatrie pediatrică
Slovenija	Radiologija	Otroška in mladostniška psihiatrija
Slovensko		Detská psychiatria
Suomi/Finland		Lastenpsykiatria/Barnpsykiatri
Sverige		Barn- och ungdomspsykiatri
United Kingdom		Child and adolescent psychiatry

— Ημερομηνίες κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3:

⁽¹⁾ 1η Φεβρουαρίου 1984.

⁽²⁾ 3 Δεκεμβρίου 1971.

⁽³⁾ 31 Οκτωβρίου 1993.

⁽⁴⁾ Δεν χορηγούνται πλέον τίτλοι εκπαίδευσης για εκπαιδευτές που ξεκίνησαν μετά τις 5 Μαρτίου 1982.

⁽⁵⁾ 8 Ιουλίου 1984.

⁽⁶⁾ 31 Μαρτίου 2004.

⁽⁷⁾ 1η Ιανουαρίου 1991.

⁽⁸⁾ Από τον Ιούνιο του 2015.

	Γηριατρική	Νεφρολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Gériatrie/Geriatrie	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatric	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatri	Intern medicin: nefrologi

	Γηριατρική	Νεφρολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie (¹)
Eesti		Nefroloogia
Ελλάδα		Νεφρολογία
España	Geriatría	Nefrología
France		Néphrologie
Hrvatska		Nefrologija
Ireland	Geriatric medicine	Nephrology
Italia	Geriatría	Nefrologia
Κύπρος	Γηριατρική	Νεφρολογία
Latvija		Nefroloģija
Lietuva	Geriatrija	Nefrologija
Luxembourg	Gériatrie	Néphrologie
Magyarország	Geriatría	Nefrológia
Malta	Ġerjatrija	Nefroloġija
Nederland	Klinische geriatrie	
Österreich		Innere Medizin und Nephrologie
Polska	Geriatría	Nefrologia
Portugal		Nefrologia
România	Geriatric și gerontologie	Nefrologie
Slovenija		Nefrologija
Slovensko	Geriatría	Nefrológia
Suomi/Finland	Geriatría/Geriatri	Nefrologia/Nefrologi
Sverige	Geriatrisk	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

(¹) Από τον Οκτώβριο του 2009.

	Μεταδοτικές Ασθένειες	Κοινωνική Ιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		
България	Инфекциозни болести	Социална медицина и здравен мениджмънт комунална хигиена
Česká republika	Infekční lékařství	Hygiena a epidemiologie
Danmark	Intern medicin: infektionsmedicin	Samfundsmedicin
Deutschland		Öffentliches Gesundheitswesen
Eesti	Infektsioonhaigused	
Ελλάδα		Κοινωνική Ιατρική
España		Medicina preventiva y salud pública
France		Santé publique et médecine sociale
Hrvatska	Infektologija	Javnozdravstvena medicina
Ireland	Infectious diseases	Public health medicine
Italia	Malattie infettive	Igiene e medicina preventiva
Κύπρος	Λοιμώδη Νοσήματα	— Υγειονομία
		— Κοινοτική Ιατρική
Latvija	Infektoloģija	
Lietuva	Infektologija	
Luxembourg	Maladies contagieuses	Santé publique
Magyarország	Infektológia	Megelőző orvostan és népegészségtan
Malta	Mard Infettiv	Saħħa Pubblika
Nederland		Maatschappij en gezondheid
Österreich	Innere Medizin und Infektiologie	— Sozialmedizin — Public Health ⁽¹⁾
Polska	Choroby zakaźne	Zdrowie publiczne, epidemiologia
Portugal	Doenças infecciosas	Saúde pública
România	Boli infecțioase	Sănătate publică și management

	Μεταδοτικές Ασθένειες	Κοινωνική Ιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveystieteiden tutkimus/Hälsöförhållanden
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

(¹) Από τον Ιούνιο του 2015.

	Φαρμακολογία	Ιατρική της Εργασίας
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Médecine du travail/Arbeidsgeneeskunde
България	Клинична фармакология и терапия Фармакология	Трудова медицина
Česká republika	Klinická farmakologie	Pracovní lékařství
Danmark	Klinisk farmakologi	Arbejdsmedicin
Deutschland	Pharmakologie und Toxikologie	Arbeitsmedizin
Eesti		
Ελλάδα		Ιατρική της Εργασίας
España	Farmacología clínica	Medicina del trabajo
France		Médecine du travail
Hrvatska	Klinička farmakologija s toksikologijom	Medicina rada i športa
Ireland	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine
Italia	Farmacologia	Medicina del lavoro
Κύπρος		Ιατρική της Εργασίας
Latvija		Arodslimības
Lietuva		Darbo medicina

	Φαρμακολογία	Ιατρική της Εργασίας
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-örvostan (üzemörvostan)
Malta	Farmakologija Klinika u t-Terapewtika	Medicina Okkupazzjonali
Nederland		— Arbeid en gezondheid, bedrijfsgeneeskunde — Arbeid en gezondheid, verzekeringsgeneeskunde
Österreich	Pharmakologie und Toxikologie	— Arbeitsmedizin — Arbeitsmedizin und angewandte Physiologie ⁽¹⁾
Polska	Farmakologia kliniczna	Medycyna pracy
Portugal		Medicina do trabalho
România	Farmacologie clinică	Medicina muncii
Slovenija		Medicina dela, prometa in športa
Slovensko	Klinická farmakológia	Pracovné lekárstvo
Suomi/Finland	Kliininen farmakologia ja lääkehoito/Klinisk farmakologi och läkemedelsbehandling	Työterveyshuolto/Företagshälsovård
Sverige	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin
United Kingdom	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine

⁽¹⁾ Από τον Ιούνιο του 2015.

	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucleaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Яклеарна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin

	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Eesti		
Ελλάδα	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
España	Alergología	Medicina nuclear
France		Médecine nucléaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	Nuklearna medicina
Ireland		
Italia	Allergologia ed immunologia clinica	Medicina nucleare
Κύπρος	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
Latvija	Alergoloģija	
Lietuva	Alergologija ir klinikinė imunologija	
Luxembourg		Médecine nucléaire
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Nukleáris medicina
Malta		Medicina Nukleari
Nederland	Allergologie ⁽¹⁾	Nucleaire geneeskunde
Österreich		Nuklearmedizin
Polska	Alergologia	Medycyna nuklearna
Portugal	Imuno-alergologia	Medicina nuclear
România	Alergologie și imunologie clinică	Medicină nucleară
Slovenija		Nuklearna medicina
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Nukleárna medicína
Suomi/Finland		Kliininen fysiologia ja isotooppiäätiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin
Sverige	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
United Kingdom		Nuclear medicine

⁽¹⁾ Ημερομηνία κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3: 12 Αυγούστου 1996.

	Γναθοπροσωπική Χειρουργική (βασική εκπαίδευση ιατρού)	Βιολογική Αιματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España	Cirugía oral y maxilofacial	
France	Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie	Hématologie
Hrvatska	Maksilofacijalna kirurgija	
Ireland		
Italia	Chirurgia maxillo-facciale	
Κύπρος		
Latvija	Mutes, sejas un žokļu ķirurģija	
Lietuva	Veido ir žandikaulių chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie maxillo-faciale	Hématologie biologique
Magyarország	Szájsebészet ⁽¹⁾	
Malta		
Nederland		
Österreich	Mund– Kiefer — und Gesichtschirurgie ⁽²⁾	
Polska	Chirurgia szczekowo-twarzowa	
Portugal	Cirurgia maxilo-facial	Hematologia clinica
România		
Slovenija	Maxilofacialna kirurgija	

	Γναθοπροσωπική Χειρουργική (βασική εκπαίδευση ιατρού)	Βιολογική Αιματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		

Ημερομηνίες κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3:

(¹) 30 Σεπτεμβρίου 2007.

(²) 28 Φεβρουαρίου 2013.

	Στοματολογία	Δερματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia (¹)	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		

	Στοματολογία	Δερματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 3 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Malta		Dermatologija
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

(¹) Ημερομηνία κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3: 31 Δεκεμβρίου 1994.

	Αφροδισιολογία	Τροπική Ιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

	Αφροδισιολογία	Τροπική Ιατρική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Italia		Medicina tropicale
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		
Magyarország		Trópusi betegségek
Malta	Medicina Uro-ġenetali	
Nederland		
Österreich		— Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin — Klinische Immunologie und Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin ⁽¹⁾
Polska		Medycyna transportu
Portugal		Medicina tropical
România		
Slovenija		
Slovensko		Tropická medicína
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

⁽¹⁾ Από τον Ιούνιο του 2015.

	Γαστρεντερική Χειρουργική	Τραυματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ⁽¹⁾	
България	Гастроентерологична хирургия	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína

	Γαστρεντερική Χειρουργική	Τραυματολογία
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Danmark		
Deutschland	Visceralchirurgie	
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France	Chirurgie viscérale et digestive	
Hrvatska	Abdominalna kirurgija	Hitna medicina
Ireland		Emergency medicine
Italia	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina d'emergenza-urgenza ⁽²⁾
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva	Abdominalinė chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie gastro-entérologique	
Magyarország		Oxyológia és sürgősségi orvostan
Malta		Medicina tal-Accidenti u l-Emergenza
Nederland		
Österreich		
Polska		Medycyna ratunkowa
Portugal		
România		Medicină de urgență
Slovenija	Abdominalna kirurgija	Urgentna medicina
Slovensko	Gastroenterologická chirurgia	— Úrazová chirurgia — Urgentná medicína
Suomi/Finland	Gastroenterologinen kirurgia/Gastroenterologisk kirurgi	Akuuttilääketiede/Akutmedicin
Sverige		
United Kingdom		Emergency medicine

(1) Ημερομηνία κατάργησης κατά την έννοια του άρθρου 27 παράγραφος 3: 1η Ιανουαρίου 1983.

(2) Από τις 17.2.2006.

	Κλινική Νευροφυσιολογία	Οδοντική, Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική (βασική ιατρική και οδοντιατρική εκπαίδευση) ⁽¹⁾
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien		Stomatologie et chirurgie orale et maxillo-faciale/Stomatologie en mond-, kaak- en aangezichtschirurgie
България		Дентална, орална и лицево-челюстна хирургия
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		— Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie — Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie ⁽²⁾
Eesti		
Ελλάδα		Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική ⁽³⁾
España	Neurofisiología clínica	
France		
Hrvatska		
Ireland	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery
Italia		
Κύπρος		Στοματο-Γναθο-Προσωποχειρουργική
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		Chirurgie dentaire, orale et maxillo-faciale
Magyarország		Arc-állcsont-szájsebészet
Malta	Newrofizjoloġija Klinika	Kirurgija tal-ghadam tal-wieċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România	Chirurgie Orală și Maxilo-facială ⁽⁴⁾	
Slovenija		

	Κλινική Νευροφυσιολογία	Οδοντική, Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική (βασική ιατρική και οδοντιατρική εκπαίδευση) ⁽¹⁾
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Slovensko		
Suomi/Finland	Kliininen neurofysiologia/Klinisk neurofysiologi	Suu- ja leukakirurgia/Oral och maxillofacial kirurgi
Sverige	Klinisk neurofysiologi	
United Kingdom	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery

⁽¹⁾ Η εκπαίδευση που οδηγεί στη χορήγηση τίτλου εκπαίδευσης ειδικότητας οδοντικής, στοματικής και γναθοπροσωπικής χειρουργικής (βασική ιατρική και οδοντιατρική εκπαίδευση) προϋποθέτει ολοκλήρωση και επικύρωση βασικών ιατρικών σπουδών (άρθρο 24) και, επιπλέον, ολοκλήρωση και επικύρωση βασικών οδοντιατρικών σπουδών (άρθρο 34).

⁽²⁾ Από το 2006.

⁽³⁾ Από τις 10.7.2014.

⁽⁴⁾ Από το 2009.

	Παθολογική Ογκολογία	Ιατρική Γενετική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Belgique/België/Belgien	Oncologie médicale/Medische oncologie	
България	Медицинска онкология	Медицинска генетика
Česká republika	Klinická onkologie	Lékařská genetika
Danmark		Klinisk genetik
Deutschland		Humangenetik
Eesti		Meditsiinigeneetika
Ελλάδα	Παθολογική Ογκολογία	
España	Oncología Médica	
France	Oncologie	Génétique médicale
Hrvatska		
Ireland	Medical oncology	Clinical genetics
Italia	Oncologia medica	Genetica medica
Κύπρος	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία	
Latvija	Onkoloģija ķīmijterapija	Medicīnas ģenētika
Lietuva	Chemoterapinė onkologija	Genetika

	Παθολογική Ογκολογία	Ιατρική Γενετική
	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 5 έτη	Ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης: 4 έτη
Χώρα	Τίτλος	Τίτλος
Luxembourg	Oncologie médicale	Médecine génétique
Magyarország	Klinikai onkológia	Klinikai genetika
Malta		
Nederland		Klinische genetika
Österreich		Medizinische Genetik
Polska	Onkologia kliniczna	Genetyka kliniczna
Portugal	Oncologia médica	Genética médica
România	Oncologie medicala	Genetica medicala
Slovenija	Internistična onkologija	Klinična genetika
Slovensko	Klinická onkológia	Lekárska genetika
Suomi/Finland		Perinnöllisyyslääketiede/Medicinsk genetik
Sverige		
United Kingdom	Medical oncology	Clinical genetics

5.1.4. Τίτλοι εκπαίδευσης ιατρού γενικής ιατρικής

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Επαγγελματικοί τίτλοι	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/ Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/Titre professionnel particulier de médecin généraliste	Huisarts/Médecin généraliste	31.12.1994
България	Свидетелство за призната специалност по Обща медицина	Лекар-специалист по Обща медицина	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci všeobecné praktické lékařství	Všeobecný praktický lékař	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin	Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin	31.12.1994
Deutschland	Zeugnis über die spezifische Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Επαγγελματικοί τίτλοι	Ημερομηνία αναφοράς
Ελλάδα	Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής	Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής	31.12.1994
España	Título de especialista en medicina familiar y comunitaria	Especialista en medicina familiar y comunitaria	31.12.1994
France	Diplômes d'études spécialisées de médecine générale accompagnés du diplôme d'Etat de docteur en médecine	Médecin qualifié en médecine générale	31.12.1994
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	specijalist obiteljske medicine	1.7.2013
Ireland	Certificate of specific qualifications in general medical practice	General medical practitioner	31.12.1994
Italia	— Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale	Medico di medicina generale	31.12.1994
Κύπρος	Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής	Ιατρός Γενικής Ιατρικής	1.5.2004
Latvija	Ģimenes ārsta sertifikāts	Ģimenes (vispārējās prakses) ārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija)	Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme de formation spécifique en médecine générale	Médecin généraliste	31.12.1994
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1.5.2004
Malta	Tabib tal-familja	Medicina tal-familja	1.5.2004
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRG) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	31.12.1994
Österreich	Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Arzt für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej	Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej	1.5.2004
Portugal	Título de especialista em medicina geral e familiar	Especialista em medicina geral e familiar	31.12.1994

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Επαγγελματικοί τίτλοι	Ημερομηνία αναφοράς
România	Certificat de medic specialist medicină de familie	Medic specialist medicină de familie	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine	Specialist družinske medicine/Specialistka družinske medicine	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v odbore “všeobecné lekárstvo”	Všeobecný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/Bevis om särskild allmänläkarutbildning	Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/Legitimerad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin	Specialist i allmänmedicin	31.12.1994
United Kingdom	Certificate of completion of training	General practitioner	31.12.1994

(¹) Από τον Ιανουάριο του 2013.».

2. Το σημείο 5.2.2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«5.2.2. Τίτλοι εκπαίδευσης νοσοκόμου υπεύθυνου για γενική περίθαλψη

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/ Belgien	— Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin) — Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin) — Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d'hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin	— De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement reconnus/ Die anerkannten Ausbildungsanstalten — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/ Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft	— Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e) — Infirmier(ère) hospitalier (ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster)	29.6.1979

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен “Бакалавър” с професионална квалификация “Медицинска сестра”	Университет	Медицинска сестра	1.1.2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: — Vysvědčení o absolutoriu	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecná sestra — Všeobecný ošetrovatel	1.5.2004
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje	Professionshøjskole	Sygeplejerske	29.6.1979
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege	Staatlicher Prüfungsausschuss	Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger	29.6.1979
Eesti	1. Diplom õe erialal 2. Õe põhikoolituse diplom 3. Õe põhiõpe diplom	1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohtla-Järve Meditsiinikool 2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool 3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool	õde	1.5.2004
Ελλάδα	1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Παν/μίου Αθηνών 2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής 4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας 5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	1. Πανεπιστήμιο Αθηνών 2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας 4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας 5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλεύτης ή νοσηλεύτρια	1.1.1981

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
	6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής 7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Πελοποννήσου	6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου		
España	Título de Diplomado universitario en Enfermería Título de Graduado/a en Enfermería	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad	Enfermero/a diplomado/a Graduado/a en Enfermería	1.1.1986 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret no 99-1147 du 29 décembre 1999	Le ministère de la santé	Infirmier(ère)	29.6.1979
Hrvatska	1. Svjedodžba “medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege” 2. Svjedodžba “prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva”	1. Srednje strukovne škole koje izvide program za stjecanje kvalifikacije “medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege” 2. Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj Sveučilišta u Republici Hrvatskoj Veleučilišta u Republici Hrvatskoj	1. medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege 2. prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva	1.7.2013
Ireland	1. Certificate of Registered General Nurse ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Nursing Studies (General) approved by the NMBI ⁽²⁾ 3. B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI ⁽²⁾	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland) [from 2 October 2012] 2. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Nursing Studies approved by the NMBI [as of September 2002] 3. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI [as of September 2006]	Registered General Nurse (RGN)	29.6.1979

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Italia	1. Diploma di infermiere professionale 2. Diploma di laurea in infermieristica	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università	1. Infermiere professionale 2. Infermiere	29.6.1979
Κύπρος	Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας — BSc in Nursing Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής	Νοσηλευτική Σχολή Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick	Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής	1.5.2004
Latvija	1. Diploms par māsas kvalifikācijas iegūšanu 2. Māsas diploms	1. Māsu skolas 2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu	Māsa	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) 4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Universitetas 4. Kolegija	Bendrosios praktikos slaugytojas	1.5.2004
Luxembourg	— Diplôme d'Etat d'infirmier — Diplôme d'Etat d'infirmier hospitalier gradué	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Infirmier	29.6.1979

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Magyarország	1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél	1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény	Ápoló	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija	Universita `ta' Malta'	Infermier Registrat tal-Ewwel Livell	1.5.2004
Nederland	1. Diploma's verpleger A, verpleegster A, verpleegkundige A 2. Diploma verpleegkundige MBOV (Middelbare Beroepsopleiding Verpleegkundige) 3. Diploma verpleegkundige HBOV (Hogere Beroepsopleiding Verpleegkundige) 4. Diploma beroepsonderwijs verpleegkundige — Kwalificatieniveau 4 5. Diploma hogere beroepsopleiding verpleegkundige — Kwalificatieniveau 5	1. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 2. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 3. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 4. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling 5. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling	Verpleegkundige	29.6.1979
Österreich	1. Diplom über die Ausbildung in der all-gemeinen Gesundheits- und Krankenpflege 2. Diplom als "Diplomierte Krankenschwester, Diplomierter Krankenpfleger" 3. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Gesundheits- und Krankenpflege"	1. Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege 2. Allgemeine Krankenschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule	— Diplomierte Gesundheits- und Krankenschwester — Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger	1.1.1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku pielęgniarstwo z tytułem "magister pielęgniarstwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności pielęgniarstwo z tytułem "licencjat pielęgniarstwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze	Pielęgniarka	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Portugal	1. Diploma do curso de enfermagem geral 2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem 3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem	1. Escolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro	1.1.1986
România	1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată 2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată 3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist)	1. Universități 2. Universități 3. Ministerul Educației Naționale	Asistent medical generalist	1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "diplomirana medicinska sestra/diplomirani zdravstvenik"	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	Diplomirana medicinska sestra/Diplomirani zdravstvenik	1.5.2004
Slovensko	1. DIPLOM ošetrovatel'stvo "magister" ("Mgr.") 2. DIPLOM ošetrovatel'stvo "bakalár" ("Bc.") 3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Vysoká škola/Univerzita 3. Stredná zdravotnícka škola	Sestra	1.5.2004
Suomi/Finland	1. Sairaanhoitajan tutkinto/Sjukskötarexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH)	1. Terveystieteiden tutkimuskeskus/Hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Sairaanhoitaja/Sjukskötare	1.1.1994

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Sverige	Sjuksköterskeexamen	Universitet eller högskola	Sjuksköterska	1.1.1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies as attesting to the completion of training required for general nurses by article 31 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Nurse — Adult in its register ⁽³⁾	Education institutions approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies	Registered Nurse — Adult	29.6.1979

(1) Ο εν λόγω τίτλος εκπαίδευσης δίνει στον κάτοχό του το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης όταν χορηγείται σε υπηκόους κρατών μελών οι οποίοι πραγματοποιήσαν εκπαίδευση στην Ιρλανδία.

(2) Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τον τίτλο εκπαίδευσης συμπεριλήφθηκαν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πτυχιούχοι που έχουν πραγματοποιήσει εκπαίδευση στην Ιρλανδία θα έχουν το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης χωρίς να πρέπει να εγγραφούν στο σχετικό μητρώο στην Ιρλανδία, αφού αυτή η εγγραφή δεν αποτελεί τμήμα της διαδικασίας απόκτησης επαγγελματικών προσόντων.

(3) Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τον τίτλο εκπαίδευσης αντικαθιστούν τις προηγούμενες εγγραφές για το Ηνωμένο Βασίλειο προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πτυχιούχοι που έχουν πραγματοποιήσει εκπαίδευση στο Ηνωμένο Βασίλειο θα έχουν το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης χωρίς να πρέπει να εγγραφούν στο σχετικό μητρώο, αφού αυτή η εγγραφή δεν αποτελεί τμήμα της διαδικασίας απόκτησης επαγγελματικών προσόντων.».

3. Τα σημεία 5.3.2 και 5.3.3 αντικαθίστανται από τα εξής:

«5.3.2. Τίτλοι βασικής εκπαίδευσης οδοντιάτρου

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/Belgien	Diploma van tandarts/Diplôme licencié en science dentaire	— De universiteiten/ Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		Licentiaat in de tandheelkunde/Licencié en science dentaire	28.1.1980
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен “Магистър” по “Дентална медицина” с професионална квалификация “Магистър-лекар по дентална медицина”	Университет		Лекар по дентална медицина	1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu zubní lékařství (doktor zubního lékařství, MDDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		Zubní lékař	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i odontologi (cand.odont.)	Universitet	1. Autorisation som tandlæge, udstedt af Sundhedsstyrelsen 2. Tilladelse til selvstændig virke som tandlæge	Tandlæge	28.1.1980
Deutschland	Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung	Zuständige Behörden		Zahnarzt	28.1.1980
Eesti	Hambaarstikraad Degree in Dentistry (DD) Diplom hambaarstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1.5.2004
Ελλάδα	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρουργός οδοντίατρος	1.1.1981
España	Título de Licenciado en Odontología	El rector de una universidad		Licenciado en Odontología	1.1.1986
	Título de Graduado/a en Odontología	El rector de una Universidad		Graduado/a en Odontología	1.1.1986
France	Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire	Universités		Chirurgien-dentiste	28.1.1980
Hrvatska	Diploma “doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine”	Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	1.7.2013
Ireland	— Bachelor in Dental Science (B.Dent. Sc.)	— Universities		— Dentist	28.1.1980
	— Bachelor of Dental Surgery (BDS)	— Royal College of Surgeons in Ireland		— Dental practitioner	
	— Licentiate in Dental Surgery (LDS)			— Dental surgeon	
Italia	Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra	Odontoiatra	28.1.1980
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντίατρου	Οδοντιατρικό Συμβούλιο		Οδοντίατρος	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes tipa augstskola	Sertifikāts — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā	Zobārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (odontologijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo odontologo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (gydytojo odontologo profesinė kvalifikacija)	Gydytojas odontologas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire	Jury d'examen d'Etat		Médecin-dentiste	28.1.1980
Magyarország	Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent)	Egyetem		Fogorvos	1.5.2004
Malta	Lawrja fil-Kirurgija Dentali	Universita` ta Malta		Kirurgu Dentali	1.5.2004
Nederland	Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen	Faculteit Tandheelkunde		Tandarts	28.1.1980
Österreich	Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades "Doktor der Zahnheilkunde"	— Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität		Zahnarzt	1.1.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarsko-dentystycznym lekarskim z tytułem "lekarz dentysta"	Szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarsko — Dentystycznego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ / Świadectwo złożenia Lekarsko-Dentystycznego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	Lekarz dentysta	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária — - Mestrado integrado em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1.1.1986 24.3.2006
România	Diplomă de licență de medic dentist	— Universități		Medic dentist	1.10.2003
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov “doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine”	— Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva (“MDDr.”)	Univerzita		Zubný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Hammaslääketieteen lisensiaatin tutkinto/Odontologie licentia-texamen	— Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto	Sosiaali- ja terveystieteiden lupa- ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av praktisk tjänstgöring	Hammaslääkäri/Tandläkare	1.1.1994
Sverige	Tandläkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Tandläkare	1.1.1994
United Kingdom	— Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.) — Licentiate in Dental Surgery	— Universities — Royal Colleges		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28.1.1980

(1) Έως το 2012.

(2) Από το 2013.

(3) Έως την 1η Οκτωβρίου 2016, ο τίτλος εκπαίδευσης θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται από πιστοποιητικό ολοκλήρωσης μεταπτυχιακής πρακτικής άσκησης (“staż podyplomowy”).

5.3.3. Τίτλοι εκπαίδευσης ειδικευμένου οδοντιάτρου

Στοματική χειρουργική

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
België/ Belgique/ Belgien			
България	Свидетелство за призната специалност по “Орална хирургия”	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru orální a maxilofaciální chirurgie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i tand-, mund- og kæbekirurgi	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Oralchirurgie/ Mundchirurgie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980
Eesti			
Ελλάδα	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Γναθοχειρουργικής (έως τις 31 Δεκεμβρίου 2002)	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.2003
España			
France			
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Chirurgia Orale	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Στοματική Χειρουργική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija			
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (burnos chirurgo profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Luxembourg			
Magyarország	Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurgija tal-halq	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als kaakchirurg in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie chirurgii stomatologicznej	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Cirurgia Oral	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Chirurgie dento-alveolară	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz oralne kirurgije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore maxilofaciálna chirurgia	— Slovenská zdravotnícka univerzita — Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkäarin tutkinto, suu- ja leukakirurgia / Specialtandläkareexamen, oral och maxillofacial kirurgi	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i oral kirurgi	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of completion of specialist training in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980

Ορθοδοντική

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
België/ Belgique/ Belgien	Titre professionnel particulier de dentiste spécialiste en orthodontie/ Bijzondere beroepstitel van tandarts specialist in de orthodontie	Ministre de la Santé publique/ Minister bevoegd voor Volksgezondheid	27.1.2005
България	Свидетелство за призната специалност по "Ортодонтия"	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru ortodontie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i ortodonti	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Kieferorthopädie	Landes Zahnärztekammer	28.1.1980
Eesti	Residentuuri lõputunnistus ortodontia erialal Ortodontia residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάδα	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Ορθοδοντικής	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.1981
España			
France	Titre de spécialiste en orthodontie	Conseil National de l'Ordre des chirurgiens dentistes	28.1.1980
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Ortognatodonzia	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Ορθοδοντική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	“Sertifikāts” – kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu ortodontijā	Latvijas Ārstu biedrība	1.5.2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo ortodonto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo ortodonto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004
Luxembourg			

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Magyarország	Fogszabályozás szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fl-Ortodonzja	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als orthodontist in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie ortodoncji	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Ortodontia	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Ortodonție și Ortopedie dento-facială	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz čeljustne in zobne ortopedije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore čelustná ortopédia	Slovenská zdravotnícka univerzita	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, hampaiston oikomishoito/ Specialtandläkarexamen, tandreglering	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i ortodonti	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of specialist training in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980».

4. Το σημείο 5.4.2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«5.4.2. Τίτλοι εκπαίδευσης κτηνιάτρου

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/ Belgien	Diploma van dierenarts/Diplôme de docteur en médecine vétérinaire	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		21.12.1980

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен магистър по специалност Ветеринарна медицина с професионална квалификация Ветеринарен лекар	— Лесотехнически университет София Факултет Ветеринарна медицина — Тракийски университет Стара Загора, Ветеринарно-медицински факултет		1.1.2007
Česká republika	— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární lékařství (doktor veterinární medicíny, MVDr.) — Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární hygiena a ekologie (doktor veterinární medicíny, MVDr.)	Veterinární fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.)	Københavns Universitet		21.12.1980
Deutschland	— Zeugnis über das Ergebnis des Dritten Abschnitts der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung — Zeugnis über das Ergebnis der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung	Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses für die Tierärztliche Prüfung einer Universität oder Hochschule		21.12.1980 1.1.2006
Eesti	Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava Loomaarstikraad <i>Degree in Veterinary Medicine (DVM)</i>	Eesti Põllumajandusülikool Eesti Maaülikool		1.5.2004
Ελλάδα	Πτυχίο Κτηνιατρικής	1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης 2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας		1.1.1981
España	Título de Licenciado en Veterinaria Título de Graduado/a en Veterinaria	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1.1.1986 1.1.1986

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
France	Diplôme d'Etat de docteur vétérinaire	— L'Institut d'enseignement supérieur et de recherche en alimentation, santé animale, sciences agronomiques et de l'environnement (Vet Agro Sup); — L'Ecole nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation, Nantes-Atlantique (ONIRIS); — L'Ecole nationale vétérinaire d'Alfort; — L'Ecole nationale vétérinaire de Toulouse.		21.12.1980
Hrvatska	Diploma "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu		1.7.2013
Ireland	— Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS)			21.12.1980
Italia	Diploma di laurea in medicina veterinaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria	1.1. 1985
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου	Κτηνιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	Veterinārārsta diploms	Latvijas Lauksaimniecības Universitāte		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas (veterinarijos gydytojo (DVM)) 2. Magistro diplomas (veterinarinės medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir veterinarijos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1. Lietuvos Veterinarijos Akademija 2. Lietuvos sveikatos mokslų universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire	Jury d'examen d'Etat		21.12.1980
Magyarország	Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet)	Felsőoktatási intézmény		1.5.2004
Malta	Licenzja ta' Kirurgu Veterinarju	Kunsill tal-Kirurġi Veterinarji		1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen			21.12.1980
Österreich	— Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae	Universität		1.1.1994
Polska	Dyplom lekarza weterynarii	1. Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie 2. Akademia Rolnicza we Wrocławiu ⁽¹⁾ 3. Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu ⁽²⁾ 4. Akademia Rolnicza w Lublinie ⁽³⁾ 5. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie ⁽⁴⁾ 6. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie		1.5.2004
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária	Universidade		1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic veterinar	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Univerza	Spričevalo o opravljenem državnem izpitu s področja veterinarstva	1.5.2004
Slovensko	Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu "doktor veterinárskeho lekárstva" ("MVDr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Veterinärexamen	Sveriges Lantbruksuniversitet		1.1.1994
United Kingdom	1. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 2. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 3. Bachelor of Veterinary Medicine (Vet MB)	1. University of Bristol 2. University of Liverpool 3. University of Cambridge		21.12.1980

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
	4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S)	4. University of Edinburgh		
	5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS)	5. University of Glasgow		
	6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed)	6. University of London		
	7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B.V.S.)	7. University of Nottingham		

⁽¹⁾ Ισχύει έως τις 22.11.2006.

⁽²⁾ Από τις 23.11.2006.

⁽³⁾ Ισχύει έως τις 10.4.2008.

⁽⁴⁾ Από τις 11.4.2008.».

5. Το σημείο 5.5.2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«5.5.2 Τίτλοι εκπαίδευσης μαιας/μαιευτή

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
België/Belgique/ Belgien	Diploma van vroedvrouw/Diplôme d'accoucheuse	— De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française	Vroedvrouw/Accoucheuse	23.1.1983
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен “Бакалавър” с професионална квалификация “Акушерка”	Университет	Акушерка	1.1.2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná porodní asistentka (diplomovaný specialista, DiS.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	Porodní asistentka/porodní asistent	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkundska	Professionshøjskole	Jordemoder	23.1.1983
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung für Hebammen und Entbindungspfleger	Staatlicher Prüfungsausschuss	— Hebamme — Entbindungspfleger	23.1.1983
Eesti	Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom	— Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrgkool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool	Ämmaemand	1.5.2004
Ελλάδα	1. Πτυχίο Τμήματος Μαιευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 2. Πτυχίο του Τμήματος Μαιών της Ανωτέρας Σχολής Στελεχών Υγείας και Κοινων. Πρόνοιας (ΚΑΤΕΕ) 3. Πτυχίο Μαίας Ανωτέρας Σχολής Μαιών	1. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.) 2. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Μαία Μαιευτής	23.1.1983
España	— Título de matrona — Título de asistente obstétrico (matrona) — Título de enfermería obstétrica-ginecológica	Ministerio de Educación y Cultura	— Matrona — Asistente obstétrico	1.1.1986
France	Diplôme de sage-femme	L'Etat	Sage-femme	23.1.1983
Hrvatska	Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) primaljstva/sveučilišna prvostupnica (baccalaurea) primaljstva"	— Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Veleučilišta i visoke škole u Republici Hrvatskoj	Prvostupnik (baccalaureus) Primaljstva/Prvostupnica (baccalaurea) primaljstva	1.7.2013
Ireland	1. Certificate in Midwifery ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland, NMBI) [from 2 October 2012]. 2. A third-level Institution delivering a Midwifery education programmes approved by the NMBI	Registered Midwife (RM)	23.1.1983

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
	3. Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾	3. third-level Institution delivering Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI		
Italia	1. Diploma d'ostetrica 2. Laurea in ostetricia	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università	Ostetrica	23.1.1983
Κύπρος	Δίπλωμα στο μεταβασικό πρόγραμμα Μαιευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένη Μαία	1.5.2004
Latvija	Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu	Māsu skolas	Vecmāte	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją 4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Kolegija 4. Universitetas	Akušeris	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
	5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	5. Kolegija		
	6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)	6. Kolegija		
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23.1.1983
Magyarország	1. Szülészniő bizonyítvány 2. Szülészniő oklevél	1. Iskola/főiskola 2. Felsőoktatási intézmény	Szülészniő	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl- Istudji tal-Qwiebel	Universita` ta' Malta	Qabla	1.5.2004
Nederland	Diploma van verloskundige	Door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidings-instellingen	Verloskundige	23.1.1983
Österreich	1. Hebammen-Diplom 2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Hebamme"	1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt 2. Fachhochschulrat	Hebamme	1.1.1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku położnictwo z tytułem "magister położnictwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności położnictwo z tytułem "licencjat położnictwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze (Higher education institution recognised by the competent authorities)	Położna	1.5.2004

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Επαγγελματικός τίτλος	Ημερομηνία αναφοράς
Portugal	1. Diploma de enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica 2. Diploma/carta de curso de estudos superiores especializados em enfermagem de saúde materna e obstétrica 3. Diploma (do curso de pós-licenciatura) de especialização em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1. Ecolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. — Escolas Superiores de Enfermagem — Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1.1.1986
România	Diplomă de licență de moașă	Universități	Moașă	1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov “diplomirana babica/diplomirani babičar”	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	diplomirana babica/diplomirani babičar	1.5.2004
Slovensko	1. DIPLOM pôrodná asistencia “bakalár” (“Bc.”) 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola	Pôrodná asistentka	1.5.2004
Suomi/Finland	1. Kättilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, kättilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveystieteiden tutkimuslaitokset/hälsöförhållningsanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Kättilö/Barnmorska	1.1.1994
Sverige	Barnmorskeexamen	Universitet eller högskola	Barnmorska	1.1.1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies as attesting to the completion of training as required for midwives by article 40 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Midwife in its register ⁽³⁾	Education institution approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies	Registered Midwife	23.1.1983

(1) Ο εν λόγω τίτλος εκπαίδευσης δίνει στον κάτοχό του το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης όταν χορηγείται σε υπηκόους κρατών μελών οι οποίοι πραγματοποιήσαν εκπαίδευση στην Ιρλανδία.

(2) Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τον τίτλο εκπαίδευσης συμπεριλήφθηκαν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πτυχιούχοι που έχουν πραγματοποιήσει εκπαίδευση στην Ιρλανδία θα έχουν το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης χωρίς να πρέπει να εγγραφούν στο σχετικό μητρώο στην Ιρλανδία, αφού αυτή η εγγραφή δεν αποτελεί τμήμα της διαδικασίας απόκτησης επαγγελματικών προσόντων.

(3) Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τον τίτλο εκπαίδευσης συμπεριλήφθηκαν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πτυχιούχοι που έχουν πραγματοποιήσει εκπαίδευση στο Ηνωμένο Βασίλειο θα έχουν το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης χωρίς να πρέπει να εγγραφούν στο σχετικό μητρώο, αφού αυτή η εγγραφή δεν αποτελεί τμήμα της διαδικασίας απόκτησης επαγγελματικών προσόντων.

6. Το σημείο 5.6.2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«5.6.2. Τίτλοι εκπαίδευσης φαρμακοποιού

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker / Di- plôme de pharmacien	— De universiteiten/Les uni- versities — De bevoegde Examencom- missie van de Vlaamse Ge- meenschap/Le Jury compé- tent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987
България	Диплома за висше образование на образователно-квалифика- ционна степен “Магистър” по “Фармация” с професионална квалификация “Магистър-фар- мацевт”	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univer- zity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.)	Det Farmaceutiske Fakultet, Københavns Universitet Syddansk Universitet		1.10.1987
Deutschland	Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung	Zuständige Behörden		1.10.1987
Eesti	Diplom proviisori õppekava lõbimisest Farmaatsiamagister <i>Master of Science in Pharmacy</i> (MSc)	Tartu Ülikool		1.5.2004
Ελλάδα	Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση		1.10.1987
España	Título de Licenciado en Far- macia Título de Graduado/a en Far- macia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universi- dad — El rector de una Universi- dad		1.10.1987 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat de pharma- cien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Hrvatska	Diploma 'magistar farmacije/ magistra farmacije'	— Farmaceutsko- biokemijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu — Medicinski fakultet Sveučilišta u Splitu — Kemijsko- tehnološki fakultet Sveučilišta u Splitu		1.7. 2013
Ireland	1. Certificate of Registered Pharmaceutical Chemist ⁽¹⁾ Certificate of Registration as a Pharmacist ⁽¹⁾ 2. A degree in Pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland ⁽²⁾	1. Cumann Cógaiseoirí na hÉireann (Pharmaceutical Society of Ireland) 2. Universities delivering degrees in pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland	2. Notification from the Pharmaceutical Society of Ireland that the person named therein is the holder of a qualification appropriate for practicing as pharmacist	1.10.1987
Italia	Diploma o certificato di abilitazione all'esercizio della professione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato	Università		1.11.1993
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού	Συμβούλιο Φαρμακευτικής		1.5.2004
Latvija	Farmaceita diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaistinininko profesinę kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (farmacijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistinininko profesinė kvalifikacija)	Universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de pharmacien	Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation nationale		1.10.1987
Magyarország	Okleveles gyógyszerész oklevél (magister pharmaciae, abbrev: mag. Pharm)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja fil-farmacija	Universita` ta' Malta		1.5.2004
Nederland	Getuigsschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersexamen	Faculteit Farmacie		1.10.1987

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ημερομηνία αναφοράς
Österreich	Staatliches Apothekerdiplom	Österreichische Apothekerkammer		1.10.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku farmacja z tytułem magistra	1. Akademia Medyczna 2. Uniwersytet Medyczny 3. Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego		1.5.2004
Portugal	— Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987
	Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas			1.1.2007
România	Diplomă de licență de farmacist	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naziv “magister farmacije/magistra farmacije”	Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic magister farmacije/magistra farmacije	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM farmácia magister (“Mgr.”)	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Proviisorin tutkinto/Provisorexamen	Yliopisto		1.10.1994
Sverige	Apotekarexamen	Universitet och högskolor		1.10.1994
United Kingdom	1. Certificate of Registered Pharmacist ⁽³⁾ 2. A degree in pharmacy approved by either the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland ⁽⁴⁾	Universities delivering pharmacy degrees approved by the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland	Notification from the General Pharmaceutical Council or Pharmaceutical Society of Northern Ireland confirming successful completion of the approved pharmacy degree, 12 months practical training and a pass of the registration assessment.	1.10.1987

(1) Ο εν λόγω τίτλος εκπαίδευσης δίνει στον κάτοχό του το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης όταν χορηγείται σε υπηκόους κρατών μελών οι οποίοι πραγματοποιήσαν εκπαίδευση στην Ιρλανδία.

(2) Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τον τίτλο εκπαίδευσης συμπεριλήφθηκαν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πτυχιούχοι που έχουν πραγματοποιήσει εκπαίδευση στην Ιρλανδία θα έχουν το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης χωρίς να πρέπει να εγγραφούν στο σχετικό μητρώο στην Ιρλανδία. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, το συνοδευτικό πιστοποιητικό πιστοποιεί την ολοκλήρωση όλων των απαιτήσεων σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα.

(3) Ο εν λόγω τίτλος εκπαίδευσης δίνει στον κάτοχό του το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης των επαγγελματικών του προσόντων όταν χορηγείται σε υπηκόους κρατών μελών οι οποίοι πραγματοποιήσαν εκπαίδευση στο Ηνωμένο Βασίλειο.

(4) Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τον τίτλο εκπαίδευσης συμπεριλήφθηκαν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πτυχιούχοι που έχουν πραγματοποιήσει εκπαίδευση στο Ηνωμένο Βασίλειο θα έχουν το δικαίωμα αυτόματης αναγνώρισης χωρίς να πρέπει να εγγραφούν στο σχετικό μητρώο. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, το συνοδευτικό πιστοποιητικό πιστοποιεί την ολοκλήρωση όλων των απαιτήσεων σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα.».

7. Το σημείο 5.7.1 αντικαθίσταται από τα εξής:

«5.7.1. Τίτλοι εκπαίδευσης αρχιτέκτονα που αναγνωρίζονται βάσει του άρθρου 46

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
België/Belgique/ Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture		1988/1989
	2. Architect/Architecte	2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect/Architecte	3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt		
	4. Architect/Architecte	4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/Académies royales des Beaux-Arts		
	5. Architect/Architecte	5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc		
	6. Burgerlijke ingenieur-architect	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — “Faculté Polytechnique” van Mons		
	7. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	7. K.U. Leuven, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005
	8. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	8. Vrije Universiteit Brussel, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005
България	Магистър-Специалност архитектура	— Университет по архитектура, строителство и геодезия — София, Архитектурен факултет	Свидетелство, издадено от компетентната Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрацията като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011
		— Варненски свободен университет “Черноризец Храбър”, Варна, Архитектурен факултет		2007/2008

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Висше строително училище “Любен Каравелов”, Архитектурен факултет		2009/2010
Česká republika	Architektura a urbanismus	— Fakulta architektury, České vysoké učení technické (ČVUT) v Praze — Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury	Osvědčení o splnění kvalifikačních požadavků pro samostatný výkon profese architekta vydané Českou komorou architektů	2007/2008
	Inženýr architekt (Ing. Arch.)	— Technická univerzita v Liberci, Fakulta umění a architektury		
	Magistr umění v oboru architektura (MgA.)	— Vysoká škola umělecko-průmyslová v Praze		
	Magistr umění v oboru Architektonická tvorba, MgA	— Akademie výtvarných umění v Praze		2007/2008
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand. arch.)	— Kunsthøgskolen i København — Arkitektenskolens i Århus		1988/1989
Deutschland	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur Univ.	— Universitäten (Architektur/Hochbau) — Technische Hochschulen (Architektur/Hochbau) — Technische Universitäten (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) — Hochschulen für bildende Künste — Hochschulen für Künste	Bescheinigung einer zuständigen Architektenkammer über die Erfüllung der Qualifikationsvoraussetzungen im Hinblick auf eine Eintragung in die Architektenliste	1988/1989
	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH	— Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen		

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	Master of Arts — M.A.	— Hochschule Bremen — University of applied Sciences, Fakultät Architektur, Bau und Umwelt — School of Architecture Bremen — Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences) — Muenster School of Architecture — Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur — Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation — Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur — Technische Universität München, Fakultät für Architektur — Hochschule Lausitz, Studiengang Architektur, Fakultät für Bauen “seit Juli 2013: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg” — Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen — Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Fakultät Bauingenieurwesen/Architektur — Fachhochschule Erfurt/University of Applied Sciences — Hochschule Augsburg/Augsburg University of Applied Sciences — Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen — Hochschule München/Fakultät für Architektur		2003/2004 2000/2001 2005/2006 2010/2011 2007/2008 2009/2010 2009/2010 2004/2005 2005/2006 2006/2007 2005/2006 2004/2005 2005/2006

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur)	Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung — Fachrichtung Architektur		2007/2008
	Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering)	Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen		2010/2011
	Bachelor of Arts — B.A.	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation — Technische Universität München, Fakultät für Architektur — Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn		2010/2011 2009/2010 2007/2008
	Bachelor of Sciences (B. Sc.)	Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur		2003/2004
	Master of Science	Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft		2011/2012
Ελλάδα	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού	— Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών — Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής	Βεβαίωση που χορηγεί το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	1988/1989
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού	— Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής		2003/2004
España	Título oficial de arquitecto	Rectores de las universidades enumeradas a continuación: — Universidad politécnica de Cataluña, escuelas técnicas superiores de arquitectura de Barcelona o del Vallès		1988/1989

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Universidad politécnica de Madrid, escuela técnica superior de arquitectura de Madrid — Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria — Universidad politécnica de Valencia, escuela técnica superior de arquitectura de Valencia — Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla — Universidad de Valladolid, escuela técnica superior de arquitectura de Valladolid — Universidad de Santiago de Compostela, escuela técnica superior de arquitectura de La Coruña — Universidad del País Vasco, escuela técnica superior de arquitectura de San Sebastián — Universidad de Navarra, escuela técnica superior de arquitectura de Pamplona — Universidad de A Coruña — Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada. — Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante — Universidad Europea de Madrid — Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle — Universidad de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona		1991/1992 1994/1995 1997/1998 1998/1999 1999/2000

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Universidad Alfonso X El Sabio, centro politécnico superior de Villanueva de la Cañada — Universidad de Alcalá (Escuela de Arquitectura) — Universidad Internacional de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura — Universidad S.E.K. de Segovia, centro de estudios integrados de arquitectura de Segovia		
		— Universidad Camilo José Cela de Madrid		2000/2001
		— Universidad San Pablo CEU		2001/2002
		— Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas		2002/2003
		— Universidad Rovira i Virgili		2005/2006
		— Universidad Francisco de Vitoria		2006/2007
		— IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2009/2010
	Título de Graduado/a en Arquitectura	— IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2008/2009
		— Universidad Europea de Madrid		2009/2010
		— Universitat Internacional de Catalunya		
		— Universidad San Jorge (Zaragoza)		
		— Universidad de Navarra		
		— Universidad San Pablo CEU — Madrid		2010/2011
		— Universitat Politècnica de València		

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura	— Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña — Universidad Rovira i Virgili — Universidad Cardenal Herrera CEU — Universidad Francisco de Vitoria — Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid — Universidad Antonio de Nebrija		2010/2011 2011/2012
France	1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale. 2. Diplôme d'architecte ESA 3. Diplôme d'architecte ENSAIS 4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA)	1. Le ministre chargé de l'architecture 2. Ecole spéciale d'architecture de Paris 3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture 4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP) (Ministère chargé de l'architecture)	1988/1989 2005/2006 2005/2006 2004/2005 2004/2005

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
	Diplôme d'Etat d'architecte (DEA), dans le cadre de la formation professionnelle continue	Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
	5. Diplôme d'études de l'école spéciale d'architecture Grade 2 équivalent au diplôme d'Etat d'architecte	5. Ecole spéciale d'architecture (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Diplôme d'architecte de l'ESA habilitant à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre, équivalent à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre, reconnu par le Ministère chargé de l'architecture	2006/2007
	6. Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours architecte)	6. Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, reconnue par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
	Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours d'architecte pour ingénieur)	Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, délivrée par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
Hrvatska				
Ireland	1. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch. NUI) 2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) — (Previously, until 2002 — Degree standard diploma in architecture (Dip. Arch))	1. National University of Ireland to architecture graduates of University College Dublin 2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin)	Certificate of fulfilment of qualifications requirements for professional recognition as an architect in Ireland issued by the Royal Institute of Architects of Ireland (RIAI)	1988/1989

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	3. Certificate of association (ARIAI)	3. Royal Institute of Architects of Ireland		
	4. Certificate of membership (MRIA)	4. Royal Institute of Architects of Ireland		
	5. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) UL)	5. University of Limerick		2005/2006
	6. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) WIT)	6. Waterford Institute of Technology		2005/2006
Italia ⁽¹⁾	Laurea in architettura	— Università di Camerino — Università di Catania — Sede di Siracusa — Università di Chieti — Università di Ferrara — Università di Firenze — Università di Genova — Università di Napoli Federico II — Università di Napoli II — Università di Palermo — Università di Parma — Università di Reggio Calabria — Università di Roma “La Sapienza” — Università di Roma III — Università di Trieste — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano — Politecnico di Torino — Istituto universitario di architettura di Venezia	Diploma di abilitazione all'esercizio indipendente della professione che viene rilasciato dal ministero della Pubblica istruzione (ora Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) dopo che il candidato ha sostenuto con esito positivo l'esame di Stato davanti ad una commissione competente	1988/1989
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2000/2001
	Laurea in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma “La Sapienza”		1998/1999

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	Laurea specialistica in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma "La Sapienza" — Università di Ancona — Università di Basilicata — Potenza — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano		2000/2001
		— Università degli studi di Brescia — Università degli Studi di Cagliari		2001/2002
		— Università Politecnica delle Marche		2002/2003
		— Università degli studi della Calabria		2003/2004
		— Università degli studi di Salerno		2005/2006
	Laurea magistrale in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma "La Sapienza" — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano		2004/2005
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Università degli studi della Calabria		2004/2005
		— Università degli studi di Brescia		2004/2005
		— Università Politecnica delle Marche		2004/2005
		— Università degli Studi di Perugia		2006/2007
		— Università degli Studi di Padova		2008/2009
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		1998/1999
		— Università di Ferrara		1999/2000
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Milano		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		2004/2005
		— Università di Ferrara		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		
		— Politecnico di Milano		
	Laurea specialistica in architettura (Progettazione architettonica)	— Università di Roma Tre		2001/2002
		Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006
	Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea specialistica in Architettura	— Università di Napoli II		2001/2002
		— Politecnico di Milano II		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Trieste — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Università di Firenze — Università IUAV di Venezia		2002/2003
		— Facoltà di Architettura Valle Giulia, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" — Università degli Studi di Camerino — Università di Napoli Federico II		2004/2005
	Laurea magistrale in Architettura	— Politecnico di Milano II — Università di Napoli II — Università di Napoli Federico II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi di Trieste		2004/2005

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Università degli Studi di Trieste		2014/2015
		— Università degli Studi di Camerino		2006/2007
		— Università degli Studi di Enna “Kore”		2004/2005
		— Università degli Studi di Firenze		2008/2009
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università degli Studi di Udine		2009/2010
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2010/2011
		— Università degli Studi della Basilicata		
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà “Ludovico Quaroni” dell’Università degli Studi “La Sapienza” di Roma		2000/2001
	Laurea Magistrale in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà “Ludovico Quaroni” dell’Università degli Studi “La Sapienza” di Roma		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2001/2002
	Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2001/2002
	Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell’Università degli Studi “La Sapienza” di Roma		2004/2005
		— Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura		2001/2002

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Università degli Studi di Napoli “Federico II”		2005/2006
	Laurea Magistrale in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell’Università degli Studi “La Sapienza” di Roma — Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura		2009/2010
		— Università degli Studi di Napoli “Federico II”		2004/2005
	Laurea Specialista in Architettura (costruzione)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Magistrale in Architettura — Progettazione architettonica	Università degli Studi di Napoli “Federico II” — Politecnico di Torino		2004/2005 2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli “Federico II”		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli “Federico II”		2007/2008
	Laurea Magistrale in Architettura — Arredamento e Progetto	Università degli Studi di Napoli “Federico II”		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione	Università degli Studi di Napoli “Federico II”		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l’Antico	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura — Restauro	Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2013/2014

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
Κύπρος	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα — Μηχανικού στην Αρχιτεκτονική	— Πανεπιστήμιο Κύπρου	Βεβαίωση που εκδίδεται από το επιστημονικό και τεχνικό επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ), η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της Αρχιτεκτονικής	2005/2006
	Professional Diploma in Architecture	— University of Nicosia		2006/2007
	Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
Latvija	Arhitekta diploms	Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Arhitektu savienības sertificēšanas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008
Lietuva	Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija	Architekto kvalifikacijos atestatas, suteikiantis teisę užsiimti veikla architektūros srityje (Atestuotas architektas) išduodamas po architektūros bakalauro studijų baigimo ir trejų metų praktinės veiklos atestuoto architekto priežiūroje.	2008/2009
	Magistro diplomas (Architektūros magistras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija		
Magyarország	Okleveles építészmérnök MSc	— Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem — Építészmérnöki Kar	A területi illetékes építész-kamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról.	2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Széchenyi István Egyetem, Győr — Műszaki Tudományi Kar		2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Pécsi Tudományegyetem — Pollack Mihály Műszaki Kar		2007/2008
Malta	Degree in Bachelor of Engineering and Architecture (Hons)	Universita' ta' Malta	Warrant b'titlu ta' "Perit" mahrug mill-Bord tal-Warrant	2007/2008

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
Nederland	1. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, afstudeerrichting architectuur	1. Technische Universiteit te Delft	Verklaring van de Stichting Bureau Architectenregister die bevestigt dat de opleiding voldoet aan de normen van artikel 46. As of 2014/2015: Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan	1988/1989
	2. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, differentiatie architectuur en urbanistiek	2. Technische Universiteit te Eindhoven		1988/1989
	3. Het getuigschrift hoger beroepsonderwijs, op grond van het met goed gevolg afgelegde examen verbonden aan de opleiding van de tweede fase voor beroepen op het terrein van de architectuur, afgegeven door de betrokken examencommissies van respectievelijk: — de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam — de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam — de Hogeschool Katholieke Leerangen te Tilburg — de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem — de Rijkshogeschool Groningen te Groningen — de Hogeschool Maastricht te Maastricht			
	4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture — Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture)	4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Eindhoven		2003/2004 2002/2003

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	Master of Architecture	ArtEZ hogeschool voor de kunsten/ArtEZ Academie van Bouwkunst Amsterdamse Hogeschool van de Kunsten/Academie van Bouwkunst Amsterdam Hanze Hogeschool Groningen/Academie van Bouwkunst Groningen Hogeschool Rotterdam/Rotterdamse Academie van Bouwkunst Fontys Hogeschool voor de Kunsten/Academie voor Architectuur en Stedenbouw in Tilburg		2003/2004 2003/2004 2003/2004 2003/2004 2003/2004
Österreich	1. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. 2. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. 3. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. 4. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch. 5. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch. 6. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch. 7. Bachelor of Science in Engineering (BSc) (aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc) 8. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	1. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz) 2. Technische Universität Wien 3. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck) 4. Universität für Angewandte Kunst in Wien 5. Akademie der Bildenden Künste in Wien 6. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung in Linz 7. Fachhochschule Kärnten 8. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)	Bescheinigung des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft über die Erfüllung der Voraussetzung für die Eintragung in die Architektenkammer/Bescheinigung einer Bezirksverwaltungsbehörde über die Ausbildung oder Befähigung, die zur Ausübung des Baumeistergewerbes (Berechtigung für Hochbauplanung) berechtigt	1998/1999 2004/2005 2008/2009

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)		2008/2009
	10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	10. Technische Universität Wien		2006/2007
	11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz		2008/2009
		11. Akademie der bildenden Künste Wien		2008/2009
	12. Masterstudium der Architektur	12. Universität für angewandte Kunst Wien		2011/2012
Polska	magister inżynier architekt (mgr inż. arch.)	— Politechnika Białostocka — Politechnika Gdańska — Politechnika Łódzka — Politechnika Śląska — Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie — Politechnika Warszawska — Politechnika Krakowska — Politechnika Wrocławska	Zaświadczenie o członkostwie w okręgowej izbie architektów/Zaświadczenie Krajowej Rady Izby Architektów RP potwierdzające posiadanie kwalifikacji do wykonywania zawodu architekta zgodnych z wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej osoby nie będącej członkiem Izby	2007/2008
		— Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego		2003/2004
	dypłom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie		2011/2012
		— Politechnika Lubelska		2008/2009
	dypłom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	Politechnika Świętokrzyska		2012/2013

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
Portugal	Carta de curso de licenciatura em Arquitectura	— Faculdade de Arquitectura da Universidade técnica de Lisboa	Certificado de cumprimento dos pré-requisitos de qualificação para inscrição na Ordem dos Arquitectos, emitido pela competente Ordem dos Arquitectos	1988/1989
		— Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto		
		— Escola Superior Artística do Porto		
		— Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra		
		— Universidade Lusíada de Lisboa		1986/1987
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		1993/1994
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia		1995/1996
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		1997/1998
		— Universidade do Minho		1997/1998
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa		1998/1999
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1998/1999
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Escola Superior Gallaecia		2002/2003
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		1991/1992
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002
		— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002
	Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade do Minho		1997/1998
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000
		— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias		1995/1996
		— Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa		2008/2009
		— Universidade de Évora		2007/2008
		— Escola Superior Artística do Porto (ESAP)		1988/1989 (Licenciatura) 2007/2008 (Mestrado)
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		2006/2007
		Universidade Lusíada do Porto		2006/2007
	Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo	— Universidade Fernando Pessoa		2006/2007
		— ESG/Escola Superior Galileia		2002/2003
	Diploma de Mestre em Arquitectura	— Universidade Lusíada de Lisboa		1988/1989
	Carta de Curso, Grau de Licenciado	— Universidade de Évora		2001/2002
	Carta de curso de mestre em Arquitectura	— Universidade do Porto		2003/2004
	Certidão de Licenciatura em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
	Diploma de Mestrado Integrado em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
România	Diploma de arhitect	— Universitatea de arhitectură și urbanism “ION MINCU” — la propunerea Facultății de Arhitectură	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011
		— Universitatea “Politehnică” din Timișoara	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2011/2012
		— Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca		2010/2011
		— Universitatea Tehnică “Gheorghe Asachi” din Iași		2007/2008

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
Slovenija	Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrđilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008
Slovensko	Diplom inženiera Architekta (titul Ing. arch.)	— Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, študijný odbor 5.1.1 Architektúra a urbanizmus	Certifikát vydaný Slovenskou komorou architektov na základe 3-ročnej praxe pod dohľadom a vykonania autorizačnej skúšky	2007/2008
		— Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Architektúra a urbanizmus		2004/2005
	Diplom magistra umení (titul Mgr. art.)	— Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 'Architektonická tvorba'		2007/2008
Suomi/Finland	Arkkitehdin tutkinto/Arkitektexamen	— Teknillinen korkeakoulu/ Tekniska högskolan (Helsinki)		1998/1999
		— Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola		
		— Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet		
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		
		— Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet		
Sverige	Arkitektexamen	— Oulun yliopisto		2010/2011
		— Tampereen teknillinen yliopisto		2010/2011
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		2010/2011
		— Chalmers Tekniska Högskola AB		1998/1999
		— Kungliga Tekniska Högskolan		
		— Lunds Universitet		
		— Umeå universitet		2009/2010

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board.	1988/1989
		— Colleges of Art		
		— Schools of Art		
		— Cardiff University	The diploma and degree courses in architecture of the universities, schools and colleges of art should have met the requisite threshold standards as laid down in Article 46 of this Directive and in Criteria for validation published by the Validation Panel of the Royal Institute of British Architects and the Architects Registration Board.	2006/2007
		— University for the Creative Arts		2008/2009
		— Birmingham City University		2008/2009
	2. Degrees in architecture	— University of Nottingham		2008/2009
		— University of Nottingham		2008/2009
	3. Final examination	2. Universities		1988/1989
		3. Architectural Association		
	— Final Examination (ARB/RIBA Part 2)	— Architectural Association		2011/2012
	4. Examination in architecture	4. Royal College of Art	EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their standard and length of education has met the requisite threshold standards of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation.	2006/2007
	5. Examination Part II	5. Royal Institute of British Architects		2006/2007
				2007/2008
	6. Master of Architecture	— University of Liverpool		2009/2010
		— Cardiff University		2009/2010
		— University of Plymouth		2010/2011
		— Queens University, Belfast		2010/2011
		— Northumbria University		2006/2007
		— University of Brighton		2008/2009
		— Birmingham City University		2009/2010
		— University of Kent		2011/2012
		— University of Ulster		2011/2012
		— University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2011/2012
		— Leeds Metropolitan University		2012/2013
		— University of Newcastle upon Tyne		2011/2012
		— University of Lincoln		2011/2012
		— University of Huddersfield		2011/2012
		— University of the West of England		2011/2012

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
		— University of Westminster		2011/2012
		— University for the Creative Arts		2013/2014
	7. Graduate Diploma in Architecture	7. University College London		2006/2007
	8. Professional Diploma in Architecture	8. University of East London		2007/2008
		— Northumbria University		2008/2009
	9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture	9. University College London		2008/2009
	10. Postgraduate Diploma in Architecture	10. — Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University)		2007/2008
		— University of Edinburgh		2008/2009
		— Sheffield Hallam University		2009/2010
	11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2)	11. University College London		2011/2012
		— University of Nottingham		2013/2014
		— University of East London		2013/2014
	12. Master of Architecture (MArch)	12. Liverpool John Moores University		2011/2012
		— De Montfort University		2011/2012
		— Arts University Bournemouth		2011/2012
		— Nottingham Trent University		2012/2013
		— Sheffield Hallam University		2013/2014
	13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation	13. University of Edinburgh		2008/2009
	14. Postgraduate Diploma in Architecture and Urban Design	14. University of Edinburgh		2008/2009
	15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B)	15. University of Cambridge		2009/2010
	— MPhil in Architecture and Urban Design	— University of Cambridge		2013/2014

Χώρα	Τίτλος εκπαίδευσης	Οργανισμός που χορηγεί τον τίτλο εκπαίδευσης	Πιστοποιητικό που συνοδεύει τον τίτλο εκπαίδευσης	Ακαδημαϊκό έτος αναφοράς
	16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies	16. University of East London/Centre for Alternative Technology		2008/2009
	17. MArchD in Applied Design in Architecture	17. Oxford Brookes University		2011/2012
	18. M'Arch	18. University of Portsmouth		2011/2012
	19. Master of Architecture (International)	19. University of Huddersfield		2012/2013
	20. Master of Architecture with Honours	20. Cardiff University		2015/2016
	21. MArch (Architecture)	21. Kingston University		2013/2014
	22. MArch in Architecture	22. University of Greenwich		2013/2014
	23. The degree of Master of Architecture in the College of Humanities and Social Science	23. University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2012/2013

(¹) Οι δύο ονομασίες "Università degli studi di (ονομασία της πόλης)" και "Università di (ονομασία της πόλης)" είναι ισοδύναμοι όροι που ταυτοποιούν το ίδιο πανεπιστήμιο.».

