Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 19ης Δεκεμβρίου 2012*

«Αίτηση αναιρέσεως — Κρατικές ενισχύσεις — Έννοια της "επιχειρήσεως" — Οικονομική δραστηριότητα — Κατασκευή αερολιμενικών υποδομών — Διάδρομος απογειώσεως και προσγειώσεως»

Στην υπόθεση C-288/11 P,

με αντικείμενο αίτηση αναιρέσεως δυνάμει του άρθρου 56 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ασκήθηκε στις 6 Ιουνίου 2011,

Mitteldeutsche Flughafen AG, με έδρα τη Λειψία (Γερμανία),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, με έδρα τη Λειψία,

εκπροσωπούμενες από τους M. Núñez Müller και J. Dammann, δικηγόρους,

αναιρεσείουσες,

όπου οι λοιποί διάδικοι είναι:

η **Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τους B. Martenczuk και T. Maxian Rusche, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής πρωτοδίκως,

η **Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας**,

η **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV)**, εκπροσωπούμενη από τους L. Giesberts και G. Kleve, δικηγόρους,

παρεμβαίνουσες πρωτοδίκως,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Jarašiūnas (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, A. Ó Caoimh και C. Toader, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: M. Aleksejev, υπάλληλος διοικήσεως,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 14ης Νοεμβρίου 2012,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την αίτησή τους αναιρέσεως, η Mitteldeutsche Flughafen AG (στο εξής: MF) και η Flughafen Leipzig-Halle GmbH (στο εξής: FLH) ζητούν τη μερική αναίρεση της αποφάσεως του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 24ης Μαρτίου 2011, T-443/08 και T-455/08, Freistaat Sachsen κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 2011, σ. II-1311, στο εξής: αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση), με την οποία το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφαση T-455/08, αφενός, ακύρωσε το άρθρο 1 της αποφάσεως 2008/948/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2008, για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιριών DHL και Flughafen Leipzig-Halle (ΕΕ L 346, σ. 1, στο εξής: επίδικη απόφαση), καθόσον καθορίζει σε 350 εκατομμύρια ευρώ το ύψος της κρατικής ενισχύσεως την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδίαζε να χορηγήσει στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle για την κατασκευή νέου νότιου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών υποδομών και, αφετέρου, απέρριψε την προσφυγή κατά τα λοιπά.

Ιστορικό της διαφοράς και επίδικη απόφαση

2 Από τις σκέψεις 1 έως 12 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι το αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle εκμεταλλεύεται η FLH, θυγατρική της MF, μέτοχοι της οποίας είναι τα ομόσπονδα κράτη της Σαξονίας και της Σαξονίας-Άνχαλτ, καθώς και οι Δήμοι Δρέσδης (Γερμανία), Halle (Γερμανία) και Λειψίας. Στις 4 Νοεμβρίου 2004, η MF αποφάσισε την κατασκευή ενός νέου διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως (στο εξής: νέος νότιος διάδρομος), ο οποίος επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί με εισφορά κεφαλαίου ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ, προς την MF ή την FLH, από τους μετόχους τους του δημοσίου τομέα.

3 Ο όμιλος DHL (στο εξής: DHL), ο οποίος δραστηριοποιείται στον τομέα της ταχείας αποστολής δεμάτων και ανήκει κατά 100 % στην Deutsche Post AG, αποφάσισε, αφού διαπραγματεύθηκε με διάφορα αεροδρόμια, να μεταφέρει από το 2008 τον ευρωπαϊκό κόμβο αερομεταφοράς δεμάτων από τις Βρυξέλλες (Βέλγιο) στη Λειψία-Halle. Στις 21 Σεπτεμβρίου 2005, οι FLH, MF και DHL Hub Leipzig GmbH (στο εξής: DHL Hub Leipzig) υπέγραψαν συμφωνία-πλαίσιο δυνάμει της οποίας η FLH υποχρεούτο να κατασκευάσει τον νέο νότιο διάδρομο και να τηρεί λοιπές υποχρεώσεις καθ' όλη τη διάρκεια της ισχύος της συμφωνίας, όπως να εγγυάται ότι η DHL θα μπορεί να χρησιμοποιεί συνεχώς τον εν λόγω διάδρομο και να διασφαλίζει ότι τουλάχιστον το 90 % των αερομεταφορών που πραγματοποιούνται από ή για την DHL θα μπορούν να πραγματοποιούνται ανά πάσα στιγμή από τον διάδρομο αυτό.

4 Στις 21 Δεκεμβρίου 2005, το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας προέβη σε δήλωση προθέσεων υπέρ των FLH και DHL Hub Leipzig (στο εξής: δήλωση προθέσεων). Με τη δήλωση αυτή, το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας εγγυάται την οικονομική αποδοτικότητα της FLH κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας-πλαισίου και δεσμεύεται να αποζημιώσει την DHL Hub Leipzig στην περίπτωση που το αεροδρόμιο Λειψίας-Halle δεν θα μπορούσε πλέον να χρησιμοποιηθεί όπως είχε προβλεφθεί.

5 Στις 5 Απριλίου 2006, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κοινοποίησε στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων τη συμφωνία-πλαίσιο και τη δήλωση προθέσεων, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου [88 ΕΚ] (ΕΕ L 83, σ. 1).

6 Με επιστολή της 23ης Νοεμβρίου 2006, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88, παράγραφος 2, ΕΚ. Η απόφαση αυτή αφορούσε τη συμφωνία-πλαίσιο, τη δήλωση προθέσεων καθώς και την εισφορά κεφαλαίου.

7 Στις 23 Ιουλίου 2008, η Επιτροπή εξέδωσε την επίδικη απόφαση. Με αυτήν έκρινε ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστούσε κρατική ενίσχυση συμβατή προς την κοινή αγορά, κατά το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ. Αντιθέτως, έκρινε ότι η δήλωση προθέσεων και οι προβλεπόμενες στη συμφωνία-πλαίσιο απεριόριστες εγγυήσεις συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις μη συμβατές προς την κοινή αγορά και ζήτησε από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να ανακτήσει το τμήμα της ενισχύσεως που είχε ήδη τεθεί στη διάθεση της DHL δυνάμει των εγγυήσεων αυτών.

8 Όπως προκύπτει από τις σκέψεις 62 και 67 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, η εισφορά κεφαλαίου είχε πραγματοποιηθεί πριν από την επίδικη απόφαση, γεγονός που επιβεβαίωσε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

Η διαδικασία ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση

9 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου [νυν Γενικού Δικαστηρίου] στις 6 Οκτωβρίου 2008, τα ομόσπονδα κράτη της Σαξονίας και της Σαξονίας-Άνχαλτ, στην υπόθεση Τα-443/08, και οι MF και FLH, στην υπόθεση Τ-455/08, άσκησαν προσφυγές με αίτημα την ακύρωση του άρθρου 1 της επίδικης αποφάσεως, στο μέτρο που η Επιτροπή αποφαίνεται με αυτό, αφενός, ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ και, αφετέρου, ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση ανέρχεται σε 350 εκατομμύρια ευρώ.

10 Με διατάξεις της 30ής Μαρτίου 2009 και της 24ης Ιουνίου 2010, ο πρόεδρος του όγδοου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου, αφενός, έκανε δεκτές τις αιτήσεις παρεμβάσεως της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (στο εξής: ADV) στις δύο υποθέσεις και, αφετέρου, αποφάσισε τη συνεκδίκαση των εν λόγω υποθέσεων προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας.

11 Προς στήριξη της προσφυγής τους, οι MF και FLH, υποστηριζόμενες από την ADV, προέβαλαν οκτώ λόγους ακυρώσεως, αντλούμενους, κατ' ουσίαν, ο πρώτος από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, ο δεύτερος από το ότι η FLH δεν μπορούσε να είναι αποδέκτης κρατικής ενισχύσεως, ο τρίτος από το ότι η FLH δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί συγχρόνως και ως πάροχος και ως αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων, ο τέταρτος από παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της ασφαλείας δικαίου, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ισότητας, ο πέμπτος από παράβαση του πρωτογενούς δικαίου από τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ 2005, C 312, σ. 1, στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2005), ο έκτος, που προβάλλεται επικουρικώς, από διαδικαστική πλημμέλεια, ο έβδομος από μη τήρηση της κατανομής των αρμοδιοτήτων που απορρέει από τη Συνθήκη ΕΚ, και ο όγδοος από τον αντιφατικό χαρακτήρα και την ανεπάρκεια της αιτιολογήσεως του ύψους της φερόμενης ενισχύσεως.

12 Με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, το Γενικό Δικαστήριο ένωσε τις υποθέσεις Τ-443/08 και Τ-455/08 προς έκδοση κοινής αποφάσεως, απέρριψε, στην πρώτη υπόθεση, την προσφυγή ως απαράδεκτη και ακύρωσε, στη δεύτερη, το άρθρο 1 της επίδικης αποφάσεως, καθόσον καθορίζει σε

350 εκατομμύρια ευρώ το ύψος της κρατικής ενισχύσεως την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδίαζε να χορηγήσει στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle για την κατασκευή νέου νοτίου διαδρόμου και συναφών αερολιμενικών υποδομών, απορρίπτοντας την προσφυγή κατά τα λοιπά.

13 Προς απόρριψη του πρώτου λόγου ακυρώσεως, προς στήριξη του οποίου οι νυν αναιρεσείουσες υποστήριζαν, στην υπόθεση T-455/08, μεταξύ άλλων, ότι η έννοια της «επιχειρήσεως», κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ, δεν εφαρμόζεται στα περιφερειακά αεροδρόμια όσον αφορά τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε καταρχάς, για τους λόγους που εκτίθενται στις σκέψεις 87 έως 100 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι, στον βαθμό που εκμεταλλευόταν τον νέο νότιο διάδρομο, η FLH ασκούσε οικονομική δραστηριότητα, από την οποία δεν μπορεί να αποσπασθεί η δραστηριότητα που συνίσταται στην κατασκευή του εν λόγω διαδρόμου.

14 Εν συνεχεία, στις σκέψεις 102 έως 107 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε το επιχείρημα των νυν αναιρεσειουσών, κατά το οποίο η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου αποτελούσε μέτρο εμπίπτον στην περιφερειακή πολιτική, στην οικονομική πολιτική και στην πολιτική των μεταφορών, το οποίο δεν μπορούσε να ελέγξει η Επιτροπή βάσει των περί κρατικών ενισχύσεων κανόνων της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων [87 ΕΚ] και [88 ΕΚ] και του άρθρου 61 της Συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών (ΕΕ 1994, C 350, σ. 5, στο εξής: ανακοίνωση του 1994). Το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε, συναφώς, ότι στον αερολιμενικό τομέα είχαν σημειωθεί εξελίξεις, οι οποίες αφορούσαν ειδικότερα την οργάνωσή του και την οικονομική κατάστασή του καθώς και την κατάσταση που επικρατούσε από πλευράς ανταγωνισμού, και ότι από τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. II-3929), που επιβεβαιώθηκε από την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002, C-82/01 P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-9297, στο εξής, από κοινού: αποφάσεις Aéroports de Paris), είχε αναγνωριστεί, από το 2000, ότι οι φορείς διαχειρίσεως αεροδρομίων ασκούσαν καταρχήν οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

15 Ομοίως, στις σκέψεις 108 έως 116 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματα των νυν αναιρεσειουσών αναφορικά με την υποτιθέμενη δυνατότητα διακρίσεως της δραστηριότητας κατασκευής αερολιμενικών υποδομών από εκείνη της εκμεταλλεύσεώς τους. Υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, πρώτον, ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου αποτελούσε προαπαιτούμενο για την εκμετάλλευσή του, δεύτερον, ότι οι εμπλεκόμενες οντότητες ήταν, εν προκειμένω, οι ίδιες, τρίτον, ότι, στηριζόμενη στο γεγονός ότι η FLH εκμεταλλευόταν την επίμαχη υποδομή για εμπορικούς σκοπούς και στο ότι επρόκειτο, συνεπώς, για εμπορικώς εκμεταλλεύσιμη υποδομή, η Επιτροπή είχε προσκομίσει επαρκή στοιχεία προς απόδειξη του συνδέσμου μεταξύ της κατασκευής και της εκμεταλλεύσεως του νέου νοτίου διαδρόμου και, τέταρτον, ότι η κατασκευή του νέου αυτού νοτίου διαδρόμου αποτελούσε δραστηριότητα άμεσα συνδεόμενη με τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών και ότι το γεγονός ότι μια δραστηριότητα δεν ασκείται από ιδιώτες επιχειρηματίες ή το ότι δεν είναι αποδοτική δεν αποτελούν προσφυή κριτήρια προκειμένου να απορριφθεί ο χαρακτηρισμός της ως οικονομικής δραστηριότητας.

16 Τέλος, στις σκέψεις 117 έως 119 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματα των νυν αναιρεσειουσών, με τα οποία αμφισβητείτο ο λυσιτελής χαρακτήρας των αποφάσεων Aéroports de Paris προτού καταλήξει στο συμπέρασμα, στη σκέψη 120 της εν λόγω αποφάσεως, ότι ορθώς είχε εκτιμήσει η Επιτροπή ότι η εισφορά κεφαλαίου αποτελούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

17 Προς απόρριψη του τέταρτου λόγου ακυρώσεως που προέβαλαν οι νυν αναιρεσείουσες στην υπόθεση T-455/08, ο οποίος αντλείτο από παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της ασφαλείας δικαίου, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ισότητας, το Γενικό Δικαστήριο τόνισε, στις σκέψεις 157 έως 164 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι, αντιθέτως προς ό,τι διατείνονταν οι νυν αναιρεσείουσες, η Επιτροπή δεν είχε εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του

2005, αλλά τις αρχές που απορρέουν από τις αποφάσεις Aéroports de Paris. Ως εκ τούτου, στις σκέψεις 166 έως 172, 181 και 182 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε επίσης τις αιτιάσεις σχετικά με την παραβίαση των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, της ασφαλείας δικαίου και της ισότητας, καθώς και τον πέμπτο προβληθέντα στην υπόθεση αυτή λόγο ακυρώσεως, ο οποίος αντλείτο από παραβίαση του πρωτογενούς δικαίου από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.

18 Το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε επίσης, στις σκέψεις 192 και 201 έως 209 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, τον αντλούμενο από διαδικαστική πλημμέλεια έκτο λόγο ακυρώσεως των νυν αναιρεσειουσών στην εν λόγω υπόθεση, στο πλαίσιο του οποίου υποστήριζαν, επικουρικώς, ότι η εισφορά κεφαλαίου έπρεπε να χαρακτηριστεί ως «υφιστάμενη ενίσχυση», κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο β′, περίπτωση v, του κανονισμού 659/1999, καθώς και τον έβδομο λόγο ακυρώσεως που προέβαλαν στην ίδια υπόθεση, ο οποίος αντλείτο από μη τήρηση της κατανομής των αρμοδιοτήτων που απορρέει από τη Συνθήκη ΕΚ.

19 Αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο έκανε δεκτό τον όγδοο λόγο ακυρώσεως που προέβαλαν οι νυν αναιρεσείουσες στην υπόθεση T-455/08, ο οποίος αντλείτο από τον αντιφατικό χαρακτήρα και την ανεπάρκεια της αιτιολογήσεως του ύψους της ενισχύσεως. Συναφώς, στη σκέψη 230 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το ποσό των 350 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο αναφέρεται στο διατακτικό της επίδικης αποφάσεως, ήταν εσφαλμένο λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων αυτής, στο μέτρο που προέκυπτε από τις αιτιολογικές αυτές σκέψεις ότι τα ποσά που καλύπτουν τις αποστολές δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση και έπρεπε, συνεπώς, να αφαιρεθούν από το ποσό της εισφοράς κεφαλαίου.

Αιτήματα των διαδίκων

20 Οι MF και FLH, καθώς και η ADV, ζητούν από το Δικαστήριο:

— να αναιρέσει το σημείο 4 του διατακτικού της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως με το οποίο απορρίπτεται η προσφυγή στην υπόθεση T-455/08 κατά τα λοιπά, καθώς και την απόφαση περί των δικαστικών εξόδων·

— να αποφανθεί οριστικώς επί της διαφοράς και να κάνει δεκτή την προσφυγή στην υπόθεση T-455/08, στο μέτρο που με αυτήν ζητείται η ακύρωση της επίδικης αποφάσεως, καθόσον η Επιτροπή έκρινε με αυτήν ότι η εισφορά κεφαλαίου που χορήγησε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας για την κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, και

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα της κατ' αναίρεση δίκης καθώς και της πρωτόδικης δίκης.

21 Η Επιτροπή ζητεί να απορριφθεί η αίτηση αναιρέσεως και να καταδικαστούν οι αναιρεσείουσες στα δικαστικά έξοδα της κατ' αναίρεση δίκης.

Επί της αιτήσεως αναιρέσεως

22 Προς στήριξη της αιτήσεώς τους αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες προβάλλουν πέντε λόγους οι οποίοι αντλούνται, πρώτον, από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, δεύτερον, από παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφαλείας δικαίου, τρίτον, από παράβαση των άρθρων 1, στοιχείο β′, περίπτωση v, 17 και 18 του κανονισμού 659/1999, τέταρτον, από μη τήρηση της κατανομής αρμοδιοτήτων που απορρέει από τη Συνθήκη ΕΚ και, πέμπτον, από μη τήρηση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως των αποφάσεων.

Επί του πρώτου λόγου αναιρέσεως που αντλείται από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ

Επιχειρήματα των διαδίκων

23 Οι αναιρεσείουσες προσάπτουν στο Γενικό Δικαστήριο ότι χαρακτήρισε ως κρατική ενίσχυση τη χρηματοδότηση της κατασκευής του νέου νοτίου διαδρόμου, καθότι εκτίμησε ότι η FLH έπρεπε, στο πλαίσιο αυτό, να εκληφθεί ως επιχείρηση στο μέτρο που η εν λόγω κατασκευή αποτελούσε οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

24 Κατά τις αναιρεσείουσες, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ δραστηριοτήτων κατασκευής αερολιμενικών υποδομών και δραστηριοτήτων εκμεταλλεύσεως αυτών. Αντιθέτως προς ό,τι επιτάσσει η πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, το Γενικό Δικαστήριο παρέλειψε να εξετάσει αυτοτελώς τις δραστηριότητες αυτές και τις εξέλαβε ως έχουσες αδιάρρηκτο χαρακτήρα, περιοριζόμενο στην περιεχόμενη στη σκέψη 96 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως διαπίστωση ότι οι διάδρομοι προσγειώσεως και απογειώσεως αποτελούν «ουσιώδη» στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητες που ασκεί ο φορέας εκμεταλλεύσεως ενός αεροδρομίου και ότι η κατασκευή τέτοιων διαδρόμων επιτρέπει στο αεροδρόμιο να ασκήσει την κύρια οικονομική του δραστηριότητα. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο δεν εξέτασε κατά πόσον οι δραστηριότητες αυτές μπορούσαν να διαφοροποιηθούν και παρέβλεψε το γεγονός ότι αφορούν διαφορετικούς παράγοντες και τομείς.

25 Προκειμένου να αξιολογηθεί ο οικονομικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας, ελάχιστη σημασία έχει το αν αυτή συνιστά «προαπαιτούμενο» άλλης δραστηριότητας και δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ κυρίων και παρεπόμενων δραστηριοτήτων της οικείας οντότητας, δεδομένου ότι η νομολογία απαιτεί να αξιολογείται κάθε δραστηριότητα που ασκείται από την εν λόγω οντότητα.

26 Επιπροσθέτως, η διάκριση μεταξύ κατασκευής και εκμεταλλεύσεως των υποδομών αποτελεί θεμελιώδη αρχή της πρακτικής της Επιτροπής και απορρέει, όσον αφορά τα αεροδρόμια, από το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994, η οποία δεν ακυρώθηκε, αλλά συμπληρώθηκε μόνον από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο εσφαλμένως έκρινε ότι η Επιτροπή δεν έπρεπε να εφαρμόσει την ανακοίνωση του 1994, εφόσον αυτή δεν αντιβαίνει στο πρωτογενές δίκαιο, δεδομένου ότι η Συνθήκη ΕΚ δεν παρέχει ιδία αρμοδιότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της πολιτικής των υποδομών.

27 Επιπλέον, στο πλαίσιο της ερμηνείας του πρωτογενούς δικαίου, τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης ουδόλως επιβάλλουν την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων σε μέτρα σχετικά με αερολιμενικές υποδομές και εκτιμούν ότι αυτοί πρέπει να εφαρμόζονται μόνον οσάκις πρόκειται περί εκμεταλλεύσεως αεροδρομίου. Ως προς τούτο, οι αναιρεσείουσες παραπέμπουν στις αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, και της 17ης Δεκεμβρίου 2008, T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής (Συλλογή 2008, σ. II-3643), υπογραμμίζοντας ότι τα πραγματικά περιστατικά επί των οποίων στηρίχθηκε η πρώτη εκ των αποφάσεων αυτών αφορούσαν τις δραστηριότητες ενός μεγάλου διεθνούς αεροδρομίου του οποίου η θέση, από οικονομικής απόψεως, είναι εκ διαμέτρου αντίθετη προς εκείνη ενός περιφερειακού αεροδρομίου όπως αυτού της Λειψίας-Halle.

28 Εξάλλου, στη σκέψη 115 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο εσφαλμένως έκρινε ότι το γεγονός ότι η δραστηριότητα κατασκευής υποδομών δεν ασκείται από ιδιώτες επιχειρηματίες δεν αποτελεί προσφυές κριτήριο, εφόσον η ύπαρξη μιας αγοράς προϋποθέτει ότι η κρίσιμη δραστηριότητα μπορεί κατ' αρχήν να ασκείται από τέτοιους επιχειρηματίες. Το Γενικό Δικαστήριο εξέλαβε ως δεδομένο τον οικονομικό χαρακτήρα της δραστηριότητας κατασκευής του νέου νοτίου διαδρόμου χωρίς να εξετάσει τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν προς αμφισβήτηση της υπάρξεως αγοράς για αυτήν τη δραστηριότητα ή την οικονομική πραγματικότητα.

29 Η δραστηριότητα, όμως, κατασκευής αερολιμενικών υποδομών δεν θα μπορούσε, ελλείψει προοπτικών κερδοφορίας, να έχει τον χαρακτήρα οικονομικής δραστηριότητας, δεδομένου ότι η μετακύλιση στους χρήστες του κόστους κατασκευής μέσω των αερολιμενικών τελών είναι αδύνατη, αντιθέτως προς ό,τι έκρινε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 94 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως. Συγκεκριμένα, οι ιδιώτες επενδυτές δεν θα μπορούσαν αυτοβούλως να μετακυλίσουν το κόστος αυτό στους χρήστες, διότι τα τέλη αυτά πρέπει να εγκριθούν από τις αρμόδιες αρχές του ομόσπονδου κράτους όπου βρίσκεται το οικείο αεροδρόμιο, οι οποίες θα εξαρτούσαν την έγκρισή τους από κριτήρια τα οποία ουδόλως σχετίζονται με το κόστος κατασκευής αερολιμενικών υποδομών. Η κατασκευή τέτοιων υποδομών εμπίπτει συνεπώς στις δραστηριότητες που πάντα ασκούνταν και εξακολουθούν κατ' ανάγκη να ασκούνται από δημόσιες οντότητες.

30 Συντασσόμενη με τις αναιρεσείουσες, η ADV, η οποία είναι ένωση επιχειρήσεων που εκμεταλλεύεται τα γερμανικά αεροδρόμια, εκτιμά ότι ο χαρακτηρισμός της χρηματοδοτήσεως ή της κατασκευής αερολιμενικών υποδομών ως οικονομικής δραστηριότητας αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης.

31 Κατά την εν λόγω διάδικο, είναι απαραίτητη η λειτουργική διάκριση μεταξύ της κατασκευής και της εκμεταλλεύσεως τέτοιων υποδομών τόσο από νομικής απόψεως όσο και από την άποψη των πραγματικών δεδομένων. Παρατηρεί, μεταξύ άλλων, ότι το συμπέρασμα του Γενικού Δικαστηρίου ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου είναι απαραίτητη για την εκμετάλλευση του αεροδρομίου και δεν μπορεί να εξεταστεί χωριστά από αυτήν είναι υπέρμετρα γενικό και έχει ως συνέπεια να θεωρείται ως οικονομική κάθε δραστηριότητα που προϋποθέτει δραστηριότητα ενός φορέα εκμεταλλεύσεως αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που εμπίπτουν στην άσκηση δημόσιας εξουσίας.

32 Εκ των πραγμάτων, δεν υφίσταται ιδιωτική χρηματοδότηση της κατασκευής νέων αερολιμενικών υποδομών, τουλάχιστον στα μικρά και στα μεσαία αεροδρόμια, η δε εμπλοκή ιδιωτικών επιχειρήσεων περιορίζεται στην απόκτηση και στην εκμετάλλευση υποδομών που ήδη υφίστανται ή έχουν ήδη κατασκευαστεί από το κράτος. Παρά την εξέλιξη του τομέα των αερολιμένων, εξακολουθεί να είναι αδύνατη η χρηματοδότηση της κατασκευής δαπανηρών αερολιμενικών υποδομών μέσω των εσόδων από την εκμετάλλευση. Ελλείψει αποδοτικότητας, δεν υφίσταται, συνεπώς, οικονομική δραστηριότητα.

33 Επιπλέον, η ADV υποστηρίζει ότι εσφαλμένως και κατά αντιφατικό τρόπο παρέπεμψε το Γενικό Δικαστήριο στις αποφάσεις Aéroports de Paris, συντασσόμενο ως προς τούτο με την Επιτροπή. Από τη νομολογία αυτή δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο οικονομικός χαρακτήρας της κατασκευής αερολιμενικής υποδομής απορρέει από την οικονομικό χαρακτήρα της εκμεταλλεύσεως. Ούτε η Επιτροπή ούτε το Γενικό Δικαστήριο εξέθεσαν κατά νομικώς βάσιμο τρόπο τον λόγο για τον οποίο, αντιθέτως προς την ανακοίνωση του 1994, η χρηματοδότηση της κατασκευής ενός αεροδρομίου πρέπει να υπόκειται στον έλεγχο της Επιτροπής. Στην πραγματικότητα, η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών αποτελεί βασικό στοιχείο των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, η οποία, ως εκ τούτου, αποτελεί τυπική περίπτωση ασκήσεως δημόσιας εξουσίας.

34 Κατά κύριο λόγο, η Επιτροπή διατείνεται ότι η άποψη των αναιρεσειουσών, κατά την οποία η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών συνιστά δραστηριότητα που πρέπει να αξιολογείται ανεξαρτήτως της εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου, είναι προδήλως ανακριβής. Κατά την Επιτροπή, από τις αποφάσεις Aéroports de Paris αποδεικνύεται πράγματι ότι η εξ επαχθούς αιτίας παραχώρηση αερολιμενικών εγκαταστάσεων συνιστά οικονομική δραστηριότητα εμπίπτουσα στους κανόνες ανταγωνισμού της Ένωσης. Το κόστος κατασκευής εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου είναι επομένως το κόστος επενδύσεως, το οποίο πρέπει κατά κανόνα να φέρει μια εμπορική επιχείρηση. Ως εκ τούτου, κατά το θεσμικό αυτό όργανο, το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο αποφαινόμενο ότι η FLH συνιστά επιχείρηση και ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου συνιστά στοιχείο αδιαρρήκτως συνδεόμενο με την οικονομική δραστηριότητα αυτής.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

35 Προς στήριξη του πρώτου τους λόγου αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την ADV, επαναλαμβάνουν κατ' ουσίαν την επιχειρηματολογία που ανέπτυξαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, κατά την οποία η κατασκευή ή η επέκταση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα εμπίπτουσα στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, άρα η μέσω κρατικών πόρων χρηματοδότησή τους δεν μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση.

36 Στο πλαίσιο της αιτήσεως αναιρέσεως, πρέπει να εξετασθεί αν, εν προκειμένω, το Γενικό Δικαστήριο παρέβη το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ, αποφαινόμενο έκρινε ότι η δραστηριότητα της FLH, φορέα εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle και αποδέκτριας από κοινού με την MF της προοριζόμενης για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του νέου νοτίου διαδρόμου εισφοράς κεφαλαίου, είχε, όσον αφορά την κατασκευή αυτή, οικονομικό χαρακτήρα και, επομένως, αν ορθώς η Επιτροπή έκρινε ότι η εν λόγω εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.

37 Σημειωτέον, προκαταρκτικώς, ότι, όπως προβάλλουν οι αναιρεσείουσες και η ADV, η ανακοίνωση του 1994 αναφέρει, στη σκέψη 12, ότι η «υλοποίηση σχεδίων υποδομών (αεροδρομίων, αυτοκινητοδρόμων, γεφυρών, κτλ.) συνιστά μέτρο γενικής οικονομικής πολιτικής το οποίο η Επιτροπή δεν μπορεί να ελέγξει βάσει των περί κρατικών ενισχύσεων κανόνων της Συνθήκης [...]».

38 Προς απόρριψη των αντλούμενων από την ανακοίνωση αυτή επιχειρημάτων των νυν αναιρεσειουσών, το Γενικό Δικαστήριο τόνισε, στις σκέψεις 104 έως 106 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, τα εξής:

«104
Πάντως, υπενθυμίζεται, αφενός, ότι το ζήτημα του κατά πόσον μια ενίσχυση αποτελεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια της Συνθήκης ΕΚ πρέπει να επιλύεται βάσει αντικειμενικών στοιχείων τα οποία εκτιμώνται σε σχέση προς τον χρονικό σημείο κατά το οποίο η Επιτροπή λαμβάνει την απόφασή της (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Ιουνίου 2006, C-182/03 και C-217/03, Βέλγιο και Forum 187 κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-5479, σκέψη 137, και [...] απόφαση [της 1ης Ιουλίου 2008, C-341/06 P και 42/06 P,] Chronopost και La Poste κατά UFEX κ.λπ., [Συλλογή 2008, σ. I-4777] σκέψη 95), και, αφετέρου, ότι, μολονότι η Επιτροπή δεσμεύεται από τα ρυθμιστικά πλαίσια που θεσπίζει και τις ανακοινώσεις που εκδίδει στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, τούτο ισχύει μόνο στο μέτρο που τα νομοθετήματα αυτά δεν παρεκκλίνουν από την ορθή εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης ΕΚ, δεν μπορούν δε αυτά να ερμηνεύονται κατά τρόπο περιορίζοντα το περιεχόμενο των άρθρων 87 ΕΚ και 88 ΕΚ ή αντίθετο προς τους στόχους που επιδιώκουν τα εν λόγω άρθρα (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2008, C-75/05 P και C-80/05 P, Γερμανία κ.λπ. κατά Kronofrance, Συλλογή 2008, σ. I-6619, σκέψη 65 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

105 Όμως, στον αερολιμενικό τομέα σημειώθηκαν εξελίξεις, στις οποίες αναφέρονται οι αιτιολογικές σκέψεις 169 έως 171 της [επίδικης αποφάσεως] και οι οποίες αφορούν ειδικότερα την οργάνωσή του και την οικονομική κατάστασή του καθώς και την κατάσταση που επικρατεί από πλευράς ανταγωνισμού. Επιπλέον, η νομολογία [Aéroports de Paris] αναγνώρισε, ήδη το 2000, ότι οι φορείς διαχειρίσεως αεροδρομίων ασκούν καταρχήν οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, η οποία εμπίπτει στις περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις, πράγμα που επιβεβαιώθηκε με την [προπαρατεθείσα] απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής (σκέψη 88).

106 Κατά συνέπεια, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που αναφέρθηκε ανωτέρω στη σκέψη 104, η Επιτροπή όφειλε, κατά την έκδοση της [επίδικης αποφάσεως], να λάβει υπόψη της αυτή την εξέλιξη και αυτή την ερμηνεία, καθώς και όσα αυτές συνεπάγονται όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ για τη χρηματοδότηση των υποδομών που συνδέονται με την

άσκηση των δραστηριοτήτων διαχειρίσεως αεροδρομίων, έστω και μη εφαρμόζοντας το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994. Επομένως, βάσει των προεκτεθεισών σκέψεων, η Επιτροπή δεν έσφαλε θεωρώντας, με την αιτιολογική σκέψη 174 της [επίδικης αποφάσεως], ότι, από το 2000 και μετά, δεν μπορούσε a priori να αποκλειστεί η εφαρμογή των περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεων στα αεροδρόμια.»

39 Οι εκτιμήσεις αυτές του Γενικού Δικαστηρίου δεν βαρύνονται με πλάνη περί το δίκαιο. Πράγματι, λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών και νομικών στοιχείων ως είχαν κατά τον χρόνο λήψεως της αποφάσεώς της, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να εξετάσει την εισφορά κεφαλαίου στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της απένεμε το άρθρο 88 ΕΚ. Ως εκ τούτου, ορθώς το Γενικό Δικαστήριο, αφενός, απέρριψε τα σχετικά με την ανακοίνωση του 1994 επιχειρήματα των νυν αναιρεσειουσών και, αφετέρου, εξέτασε τον ενώπιόν του προβληθέντα λόγο ακυρώσεως εξετάζοντας επακριβώς, με βάση τα στοιχεία αυτά και όχι την εν λόγω ανακοίνωση, αν η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου συνιστούσε οικονομική δραστηριότητα.

40 Ως προς τούτο, σε ό,τι αφορά τον αμφισβητούμενο από τις αναιρεσείουσες αδιάρρηκτο χαρακτήρα, εν προκειμένω, των δραστηριοτήτων εκμεταλλεύσεως και κατασκευής, το Γενικό Δικαστήριο, αφού υπενθύμισε, στη σκέψη 89 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διαθέσεως αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά (απόφαση της 1ης Ιουλίου 2008, C-49/07, MOTOE, Συλλογή 2008, σ. I-4863, σκέψη 21), ορθώς επισήμανε, καταρχάς, στη σκέψη 93 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι η FLH, στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle, ασκεί οικονομική δραστηριότητα δεδομένου ότι παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής προερχόμενης, μεταξύ άλλων, από τα αερολιμενικά τέλη (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2002, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, σκέψη 78), στην αγορά των περιφερειακών αερολιμενικών υπηρεσιών. Επί τούτου, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε, στο πλαίσιο της κυριαρχικής εκτιμήσεώς του των πραγματικών περιστατικών η οποία δεν αμφισβητήθηκε από τις αναιρεσείουσες στο πλαίσιο της υπό κρίση αναιρέσεως, ότι η ύπαρξη τέτοιας αγοράς αποδεικνυόταν, εν προκειμένω, από το γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle βρισκόταν σε κατάσταση ανταγωνισμού με άλλα περιφερειακά αεροδρόμια για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου εμπορευματικών αερομεταφορών της DHL.

41 Εν συνεχεία, στη σκέψη 94 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η εκμετάλλευση του νέου νότιου διαδρόμου θα αποτελούσε στοιχείο της οικονομικής δραστηριότητας της FLH, δεδομένου ότι η Επιτροπή ανέφερε, στην αιτιολογική σκέψη 177 της επίδικης αποφάσεως, ότι την υποδομή αυτή θα εκμεταλλευόταν για εμπορικούς σκοπούς η FLH, η οποία θα απαιτούσε τέλη ως αντίτιμο για τη χρήση της. Το Γενικό Δικαστήριο παρατήρησε, όπως τόνισε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 15 της επίδικης αποφάσεως, ότι τα τέλη αυτά θα αποτελούσαν την κύρια πηγή εσόδων για τη χρηματοδότηση του διαδρόμου αυτού, ο οποίος θα επέτρεπε στην FLH να αυξήσει τις δυνατότητές της και την οικονομική της δραστηριότητα εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle.

42 Τέλος, στις σκέψεις 95 έως 100 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι δεν έπρεπε να διακρίνεται η δραστηριότητα που συνίσταται στην κατασκευή του νέου νότιου διαδρόμου από τη μεταγενέστερη χρησιμοποίησή του, αναφέροντας, ειδικότερα, στη σκέψη 99 της αποφάσεως αυτής, ότι, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως και του σκοπού του, η κατασκευή του εν λόγω νότιου διαδρόμου δεν ενέπιπτε, αυτή καθαυτή, στην άσκηση προνομιών δημόσιας εξουσίας, πράγμα, εξάλλου, το οποίο δεν ισχυρίζονταν ρητώς οι αναιρεσείουσες. Σημειωτέον, ως προς τούτο, ότι, προκειμένου να κάνει δεκτό τον αντλούμενο από τον αντιφατικό χαρακτήρα και από την ανεπαρκή αιτιολογία του ύψους της ενισχύσεως λόγο ακυρώσεως, το Γενικό Δικαστήριο υπογράμμισε, στις σκέψεις 225 και 226 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι η Επιτροπή είχε δεχθεί, στις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183 της επίδικης αποφάσεως, ότι ορισμένες δαπάνες σχετικές με την εισφορά κεφαλαίου, τουτέστιν οι δαπάνες που αφορούσαν τις υπηρεσίες ασφαλείας και αστυνομίας, τα μέτρα πυροπροστασίας και δημόσιας ασφάλειας, την ασφάλεια λειτουργίας, τη γερμανική

μετεωρολογική υπηρεσία και την υπηρεσία ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, ενέπιπταν στην εκπλήρωση δημόσιων αποστολών και δεν μπορούσαν, συνεπώς, να χαρακτηρισθούν ως κρατικές ενισχύσεις.

43 Από τις σκέψεις αυτές είναι προφανές ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο αποφαινόμενο, κατ' ουσίαν, ότι ορθώς είχε κρίνει η Επιτροπή ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου από την FLH αποτελούσε οικονομική δραστηριότητα και ότι, συνεπώς, η εισφορά κεφαλαίου, υπό την επιφύλαξη ορισμένων δαπανών σχετικών με την εκπλήρωση δημόσιων αποστολών που έπρεπε να αφαιρεθούν από το ποσό αυτής, συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

44 Πράγματι, αντιθέτως προς ό,τι διατείνονται οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την ADV, είναι προφανές ότι, προκειμένου να καθορίσει κατά πόσον η κατασκευή του νέου νότιου διαδρόμου μπορούσε να χαρακτηρισθεί από την Επιτροπή ως οικονομική δραστηριότητα, το Γενικό Δικαστήριο προέβη, σύμφωνα με τη νομολογία (βλ. αποφάσεις της 19ης Ιανουαρίου 1994, C-364/92, SAT Fluggesellschaft, Συλλογή 1994, σ. I-43, σκέψη 19, της 24ης Οκτωβρίου 2002, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 75, και ΜΟΤΟΕ, προπαρατεθείσα, σκέψη 25), σε εξέταση της εν λόγω δραστηριότητας και διερεύνησε τη φύση της. Κατ' αυτόν τον τρόπο, όχι μόνον υπέθεσε, αλλά απέδειξε, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένες περιστάσεις και μη υποπίπτοντας σε πλάνη περί το δίκαιο, ότι η δραστηριότητα αυτή δεν μπορούσε να διακριθεί από την εκ μέρους της FLH εκμετάλλευση των αερολιμενικών υποδομών, η οποία συνιστά οικονομική δραστηριότητα, δεδομένου, εξάλλου, ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου δεν ενέπιπτε, αυτή καθαυτή, εκ της φύσεως ή του αντικειμένου της, στην άσκηση προνομιών δημόσιας εξουσίας.

45 Το συμπέρασμα αυτό δεν είναι δυνατόν να τεθεί εν αμφιβόλω μέσω των λοιπών επιχειρημάτων που προβάλλουν οι αναιρεσείουσες και η ADV.

46 Πράγματι, πρέπει, πρώτον, να απορριφθεί το επιχείρημα κατά το οποίο η κατασκευή των αερολιμενικών υποδομών και η εκμετάλλευση του αεροδρομίου αφορούν διαφορετικούς φορείς και τομείς, δεδομένου ότι, σε κάθε περίπτωση, όπως κυριαρχικώς διαπίστωσε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 111 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, χωρίς να αμφισβητηθεί τούτο στο στάδιο της υπό κρίση αναιρέσεως, οι εμπλεκόμενες οντότητες ήταν, εν προκειμένω, οι ίδιες.

47 Δεύτερον, ελάχιστη επιρροή ασκεί το γεγονός ότι το Γενικό Δικαστήριο υπογράμμισε, στις σκέψεις 96, 110 και 111 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως αντιστοίχως, ότι «οι διάδρομοι προσγειώσεως και απογειώσεως αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητες που ασκεί ο φορέας εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου», ότι «ο σκοπός της κατασκευής ενός διαδρόμου προσγειώσεως συνδέεται με την κύρια οικονομική δραστηριότητα ενός αεροδρομίου» και ότι η «η κατασκευή και η επέκταση του διαδρόμου αποτελούν προαπαιτούμενα για την εκμετάλλευσή του». Οι σκέψεις αυτές δεν είναι, ασφαλώς, ικανές, λόγω του γενικού τους χαρακτήρα και του γεγονότος ότι θα μπορούσαν να ισχύουν εξίσου για ορισμένες δραστηριότητες που εμπίπτουν στην άσκηση προνομιών δημόσιας εξουσίας, να αποδείξουν τον οικονομικό χαρακτήρα μιας δεδομένης δραστηριότητας κατασκευής αερολιμενικών υποδομών. Εντούτοις, δεν επηρεάζουν τη νομική ορθότητα των παρατεθεισών στις σκέψεις 40 έως 42 της παρούσας αποφάσεως διαπιστώσεων του Γενικού Δικαστηρίου, από τις οποίες προκύπτει ότι, εν προκειμένω, η κατασκευή του νέου νότιου διαδρόμου συνιστούσε οικονομική δραστηριότητα.

48 Τρίτον, προς απάντηση στη δήλωση της ADV ότι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών αποτελεί βασικό στοιχείο των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας και συνιστά, επομένως, κατεξοχήν δημόσια αποστολή, αρκεί να σημειωθεί ότι το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε, στη σκέψη 99 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι ίδιες οι αναιρεσείουσες δεν ισχυρίζονταν ρητώς ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου ενέπιπτε, αυτή καθαυτή, στην άσκηση προνομιών δημόσιας εξουσίας.

49 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα κατά το οποίο η δραστηριότητα κατασκευής αερολιμενικών υποδομών δεν θα μπορούσε να εξασφαλίζεται από ιδιώτες επιχειρηματίες, καθόσον δεν υφίσταται αγορά για αυτού του είδους τη δραστηριότητα λόγω της μη αποδοτικότητάς της, το Γενικό Δικαστήριο το απέρριψε τονίζοντας, στη σκέψη 114 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι η κατασκευή του νέου νοτίου διαδρόμου αποτελούσε δραστηριότητα άμεσα συνδεόμενη με τη διαχείριση του αεροδρομίου, η οποία συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Κατόπιν της διαπιστώσεως αυτής, το Γενικό Δικαστήριο δεν όφειλε, συνεπώς, να εξετάσει κατά πόσον υπήρχε ειδική αγορά για τη δραστηριότητα κατασκευής αερολιμενικών υποδομών.

50 Επίσης, στη σκέψη 115 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο ορθώς υπενθύμισε ότι, επιπλέον, το γεγονός ότι μια δραστηριότητα δεν ασκείται από ιδιώτες επιχειρηματίες ή το γεγονός ότι δεν είναι αποδοτική δεν αποτελούν προσφυή κριτήρια στο πλαίσιο του χαρακτηρισμού της ως οικονομικής δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, όπως ορθώς υπενθύμισε το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 88 και 89 της εν λόγω αποφάσεως, κατά πάγια νομολογία, αφενός, η έννοια της επιχειρήσεως, στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδοτήσεώς του, και, αφετέρου, συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διαθέσεως αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2002, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 75, MOTOE, προπαρατεθείσα, σκέψεις 21 και 22, καθώς και της 26ης Μαρτίου 2009, C-113/07 P, SELEX Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2207, σκέψη 69). Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι ο οικονομικός ή μη χαρακτήρας μιας δραστηριότητας δεν εξαρτάται από το αν η οντότητα που την ασκεί ανήκει στον ιδιωτικό ή στον δημόσιο τομέα, ή από την αποδοτικότητας της δραστηριότητας αυτής.

51 Επιπροσθέτως, προκειμένου να δοθεί απάντηση στα επιχειρήματα που προέβαλαν στο πλαίσιο αυτό οι αναιρεσείουσες σε σχέση με το ύψος των αερολιμενικών τελών, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως αναφέρθηκε στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε εν προκειμένω, στη σκέψη 94 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα αερολιμενικά τέλη θα αποτελούσαν την κύρια πηγή εσόδων για τη χρηματοδότηση του νέου νοτίου διαδρόμου, όπως παρατήρησε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 15 της επίδικης αποφάσεως. Η αφορώσα πραγματικά περιστατικά αυτή διαπίστωση, από την οποία προκύπτει ότι, αντιθέτως προς τα επιχειρήματα των αναιρεσειουσών, το κόστος κατασκευής του διαδρόμου αυτού μετακυλύεται εν μέρει στους χρήστες, δεν συνιστά, υπό την επιφύλαξη τυχόν παραμορφώσεως των πραγματικών περιστατικών ή των αποδεικτικών στοιχείων, η οποία δεν προβάλλεται εν προκειμένω, νομικό ζήτημα υποκείμενο, ως τέτοιο, στον αναιρετικό έλεγχο του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, συναφώς, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-487/06 P, British Aggregates κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. I-10515, σκέψη 97 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

52 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι ο πρώτος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει απαράδεκτος και εν μέρει αβάσιμος.

Επί του δεύτερου λόγου αναιρέσεως που αντλείται από παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφαλείας δικαίου

Επιχειρήματα των διαδίκων

53 Οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την ADV, εκτιμούν ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθότι έκρινε ότι η Επιτροπή δεν είχε εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Κατά την άποψή τους, δεδομένου ότι η Επιτροπή εφάρμοσε de facto τις εν λόγω γραμμές, το Γενικό Δικαστήριο, αρνούμενο να το αναγνωρίσει, παραβίασε τις αρχές της μη αναδρομικότητας, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφαλείας δικαίου.

54 Όσον αφορά, κατ' αρχάς, την πρώτη εξ αυτών των αρχών, υπογραμμίζουν ότι η απόφαση σχετικά με την εισφορά κεφαλαίου υπέρ της FLH ελήφθη σε περίοδο κατά την οποία εφαρμοζόταν αποκλειστικώς η ανακοίνωση του 1994. Η αλλαγή στην πολιτική της Επιτροπής επήλθε μόλις στα τέλη του 2005, το δε εν λόγω θεσμικό όργανο δεν ακύρωσε, αλλά συμπλήρωσε την προαναφερθείσα ανακοίνωση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Οι τελευταίες αποκλείουν ρητώς κάθε αναδρομική εφαρμογή.

55 Σε ό,τι αφορά, εν συνεχεία, την υποτιθέμενη παραβίαση των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφαλείας δικαίου, οι αναιρεσείουσες διατείνονται, αντιθέτως προς τις εκτεθείσες στη σκέψη 167 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως εκτιμήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, ότι, πριν τη λήψη της αποφάσεως της 4ης Νοεμβρίου 2004 σχετικά με την κατασκευή και τη χρηματοδότηση του νέου νοτίου διαδρόμου, δεν υφίστατο ούτε πρακτική λήψεως αποφάσεων αποκλίνουσα από την ανακοίνωση του 1994 ούτε νομολογία περί της δυνατότητας εφαρμογής των περί κρατικών ενισχύσεων κανόνων στη χρηματοδότηση της κατασκευής αερολιμενικών υποδομών, έτσι ώστε να μην μπορούσε να προβλεφθεί η αιφνίδια μεταβολή της προσεγγίσεως της Επιτροπής.

56 Συγκεκριμένα, η ανάλυση των αποφάσεων που έλαβε η Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα χρηματοδοτήσεως αερολιμενικών υποδομών επιβεβαιώνει ότι, πριν τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, το θεσμικό αυτό όργανο δεν είχε λάβει οιαδήποτε απόφαση προς αυτήν την κατεύθυνση. Προηγουμένως είχε ρητώς αντιμετωπίσει τα μέτρα αυτά ως γενικά μέτρα οικονομικής πολιτικής μη εμπίπτοντα στο πεδίο εφαρμογής των περί κρατικών ενισχύσεων κανόνων, τούτο δε ακόμα και μετά τη δημοσίευση των αποφάσεων Aéroports de Paris. Η Επιτροπή προέβλεψε για πρώτη φορά την εφαρμογή των κανόνων αυτών στην κατασκευή και στην ανάπτυξη αερολιμενικών υποδομών μόλις με τις αποφάσεις της από 19 Ιανουαρίου 2005 σχετικά με την υπ' αριθ. N 644i/2002 κρατική ενίσχυση (Γερμανία – Κατασκευή ή ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων) και από 20 Απριλίου 2005 σχετικά με την υπ' αριθ. N 355/2004 κρατική ενίσχυση αναφορικά με το αεροδρόμιο της Αμβέρσας, υπενθυμίζοντας ταυτόχρονα την αρχή περί μη εφαρμογής τους. Εντούτοις, ακόμα και αν οι αποφάσεις αυτές ήταν λυσιτελείς, δεν ήταν δυνατόν να κλονίσουν τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη των οικείων οικονομικών φορέων, δεδομένου ότι το πλήρες κείμενό τους δημοσιεύθηκε όχι στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, αλλά, μεταγενέστερα, στον ιστότοπο της Επιτροπής και μόνο στη γλώσσα διαδικασίας.

57 Ως προς τούτο, το Γενικό Δικαστήριο παρέπεμψε εσφαλμένως, κατ' αρχάς, στις αποφάσεις Aéroports de Paris και στην προπαρατεθείσα απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, οι οποίες αφορούσαν μόνον την εκμετάλλευση τέτοιων υποδομών, εν συνεχεία, στην απόφαση της Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2001 αναφορικά με την υπ' αριθ. N 58/2000 κρατική ενίσχυση (Ιταλία – Προώθηση του αερολιμενικού συστήματος του Piemonte, στο εξής: απόφαση της Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2001), με την οποία ουδόλως αμφισβητήθηκε ότι τα μέτρα χρηματοδοτήσεως αερολιμενικών υποδομών συνιστούν γενικά μέτρα, και, τέλος, στην κοινοποίηση εκ μέρους της Γερμανικής Κυβερνήσεως της υπ' αριθ. N 644i/2002 κρατικής ενισχύσεως, η οποία δεν αφορούσε αυτοτελές μέτρο, αλλά καθεστώς ενισχύσεων. Τα κράτη μέλη, προβαίνουν συχνά σε κοινοποίηση της εθνικής τους νομοθεσίας, για λόγους ασφαλείας δικαίου, ακόμα και όταν εκτιμούν ότι η νομοθεσία αυτή δεν προβλέπει κάποια ενίσχυση.

58 Στην επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι αναιρεσείουσες προσέθεσαν ότι οι αποφάσεις Aéroports de Paris και η απόφαση της Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2001 έτυχαν περιορισμένης μόνον δημοσιεύσεως στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ότι δεν ήταν διαθέσιμες στη γερμανική γλώσσα στον ιστότοπο της Επιτροπής και ότι η αλληλογραφία μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών ουδόλως είχε δημοσιευθεί.

59 Τέλος, οι αναιρεσείουσες προσάπτουν στο Γενικό Δικαστήριο ότι παρέλειψε να εξετάσει τα επιχειρήματα που προέβαλαν κατά της νομιμότητας των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005. Τουτέστιν, πέραν του ότι αντιβαίνουν στο πρωτογενές δίκαιο καθόσον χαρακτηρίζουν ως οικονομική

δραστηριότητα την κατασκευή αερολιμενικών υποδομών, οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές είναι εγγενώς αντιφατικές στο μέτρο που επιβεβαιώνουν την ανακοίνωση του 1994 αποκλίνοντας ταυτόχρονα από αυτήν και παραβιάζουν, επομένως, την αρχή της ασφαλείας δικαίου.

60 Η Επιτροπή αντιτίθεται σε όλα τα ανωτέρω επιχειρήματα τα οποία, κατά την άποψή της, καταρρίπτονται μέσω μιας απλής και μόνον ανάγνωσης της επίδικης αποφάσεως, από την οποία προκύπτει ότι, προκειμένου να αποδείξει την ύπαρξη ενισχύσεως, βασίσθηκε όχι στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, αλλά στο άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ, όπως ερμηνεύθηκε στις αποφάσεις Aéroports de Paris. Σημειώνει ότι, λαμβανομένων υπόψη των διασαφηνίσεων που παρέσχον οι αποφάσεις αυτές ως προς την έννοια της κρατικής ενισχύσεως, η οποία αποτελεί αντικειμενική νομική έννοια, δεν μπορούσε πλέον να εφαρμόσει το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994 χωρίς να παραβεί το άρθρο αυτό.

61 Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη των αποφάσεων Aéroports de Paris και της πρακτικής που ακολουθήθηκε μετά τις εν λόγω αποφάσεις, κατά την Επιτροπή, δεν υφίστατο πλέον θεμιτός λόγος ώστε να γίνει δεκτό, στα τέλη του 2004, ότι η χρηματοδότηση από το κράτος ενός διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως αεροδρομίου δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να συνιστά κρατική ενίσχυση. Επομένως, δεν είχε παραβιασθεί η αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης. Εξάλλου, δεδομένου ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν εφαρμόσθηκαν, το σχετικό με την παραβίαση της αρχής της ασφαλείας δικαίου σκέλος του λόγου ακυρώσεως στερείται προδήλως αντικειμένου.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

62 Σε ό,τι αφορά, πρώτον, την αιτίαση σχετικά με την παραβίαση της αρχής της μη αναδρομικότητας, στις σκέψεις 157 έως 160 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο υπογράμμισε τα εξής:

«157
[…] πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, κανένα στοιχείο της [επίδικης αποφάσεως] δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή εφάρμοσε τις διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005.

158 Πράγματι, όσον αφορά, καταρχάς, το κριτήριο της επιχειρήσεως και της οικονομικής δραστηριότητας, η Επιτροπή παρατήρησε, στην αιτιολογική σκέψη 173 της [επίδικης αποφάσεως], ότι από τη νομολογία [Aéroports de Paris] προκύπτει ότι οι φορείς διαχειρίσεως αεροδρομίων ασκούν καταρχήν οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, η οποία υπόκειται στις περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις. Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα αυτόν, η Επιτροπή εκτίμησε, όπως αναφέρει στην αιτιολογική σκέψη 174 της [επίδικης αποφάσεως], ότι, από το 2000, έτος της προμνησθείσας […] αποφάσεως [της 12ης Δεκεμβρίου 2000,] Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, δεν ήταν πλέον δυνατόν να αποκλείεται a priori η εφαρμογή στα αεροδρόμια των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων. Συνεπώς, η Επιτροπή κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 176 της [επίδικης αποφάσεως], ότι, από την ημερομηνία της αποφάσεως αυτής, οι περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις έπρεπε να εφαρμόζονται στον τομέα αυτόν, τονίζοντας ότι αυτό δεν συνιστούσε αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, δεδομένου ότι επρόκειτο απλώς για διευκρίνιση, εκ μέρους του Δικαστηρίου, της έννοιας της κρατικής ενισχύσεως.

159 Η προσέγγιση αυτή πρέπει να επικροτηθεί, δεδομένου ότι η εκ μέρους του Δικαστηρίου ερμηνεία μιας διατάξεως του δικαίου της Ένωσης περιορίζεται στο να διαφωτίσει και να διευκρινίσει την έννοια και το περιεχόμενο της διατάξεως αυτής, όπως θα έπρεπε να νοείται και να εφαρμόζεται

αφότου τέθηκε σε ισχύ (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Φεβρουαρίου 2008, T-289/03, BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-81, σκέψη 159 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

160 Επομένως, προκειμένου για την εκτίμηση του κριτηρίου της οικονομικής δραστηριότητας, η Επιτροπή μπορούσε εγκύρως να εφαρμόσει τις αρχές που απορρέουν από τη νομολογία [Aéroports de Paris], εφαρμόζοντάς τες στις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, ιδίως όσον αφορά τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών, πράγμα που δεν συνιστά αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005.»

63 Στη σκέψη 161 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο σημείωσε επίσης ότι η περιεχόμενη στην αιτιολογική σκέψη 174 της επίδικης αποφάσεως δήλωση ότι, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στον αερολιμενικό τομέα, η Επιτροπή, με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, «επεξέτεινε» την προσέγγιση που είχε ακολουθήσει στις αποφάσεις Aéroports de Paris στα αεροδρόμια κάθε είδους δεν επιτρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή είχε εν προκειμένω εφαρμόσει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές. Διαπιστώνοντας, στη σκέψεις 162 και 163 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι η Επιτροπή δεν είχε εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ούτε στο πλαίσιο της εκ μέρους της εξετάσεως των κριτηρίων του οικονομικού πλεονεκτήματος και της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος, το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε, στη σκέψη 164 της αποφάσεως αυτής, στο συμπέρασμα ότι, όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως «κρατικής ενισχύσεως» κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, η Επιτροπή δεν είχε εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Ως εκ τούτου, απέρριψε την αιτίαση.

64 Κρίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο, το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο. Συγκεκριμένα, αφενός, όπως προκύπτει από την εξέταση του πρώτου λόγου αναιρέσεως, ορθώς έκρινε κατ' ουσίαν, για τους λόγους που παρατίθενται στη σκέψη 38 της παρούσας αποφάσεως, ότι η Επιτροπή βασίμως παρέκκλινε από την ανακοίνωση του 1994. Αφετέρου, εξίσου ορθώς, διαπίστωσε κατ' ουσίαν ότι η Επιτροπή δεν είχε εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 προκειμένου να χαρακτηρίσει την εισφορά κεφαλαίου ως κρατική ενίσχυση, αλλά την είχε αξιολογήσει βασιζόμενη στα συμπεράσματα που είχε αντλήσει από τις αποφάσεις Aéroports de Paris ως προς την εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

65 Ως εκ τούτου, εξίσου ορθώς δεν εξέτασε το Γενικό Δικαστήριο τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες αναφορικά με τη νομιμότητα των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, κρίνοντας αλυσιτελείς, στη σκέψη 182 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, τις σχετικές αιτιάσεις.

66 Σε ό,τι αφορά, δεύτερον, τις αιτιάσεις σχετικά με την παραβίαση των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφαλείας δικαίου, το Γενικό Δικαστήριο τις απέρριψε στη σκέψη 166 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως με την αιτιολογία ότι στηρίζονται στην εσφαλμένη προκείμενη ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 είχαν εφαρμοσθεί αναδρομικώς. Στη σκέψη 167 της εν λόγω αποφάσεως τόνισε επίσης τα εξής:

«Εν πάση περιπτώσει, οι αιτιάσεις αυτές δεν είναι βάσιμες. Πράγματι, η νομολογία [Aéroports de Paris], από την οποία προκύπτει ότι η εκμετάλλευση αεροδρομίου συνιστά οικονομική δραστηριότητα, χρονολογείται από το 2000. Επιπλέον, η προμνησθείσα […] απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, η οποία αφορούσε την προ της θεσπίσεως των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 κατάσταση, επιβεβαίωσε τη νομολογία [Aéroports de Paris], στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως περιφερειακού αεροδρομίου. Εξάλλου, από την απόφαση της Επιτροπής [της 13ης Μαρτίου 2001] προκύπτει ότι, κατά την ημερομηνία αυτή, η Επιτροπή δεν απέκλειε το ενδεχόμενο ένα μέτρο υπέρ της αναπτύξεως περιφερειακών αερολιμενικών υποδομών να συνιστά κρατική ενίσχυση. Πράγματι, στην απόφαση αυτή, η οποία, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, αφορούσε και τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών, η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων από την αιτιολογική σκέψη 17, ότι, αν το επίμαχο μέτρο έπρεπε να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, θα ήταν συμβατό με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ.

Τέλος, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, αν οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν, το 2002, την κρατική ενίσχυση N 644i/2002 για λόγους ασφαλείας δικαίου όπως αναφέρουν οι προσφεύγουσες […], αυτό συνέβη διότι αντιμετώπιζαν το ενδεχόμενο τα επίμαχα μέτρα, που αποσκοπούσαν στη βελτίωση της περιφερειακής αερολιμενικής υποδομής, να συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Εξάλλου, στο πλαίσιο της διαδικασίας σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση, η Επιτροπή επισήμανε κατ' ουσίαν στις γερμανικές αρχές, στις 30 Ιουνίου 2003, παραπέμποντας στη νομολογία [Aéroports de Paris], ότι δεν ήταν βέβαιο ότι «η ενίσχυση για την κατασκευή ή την ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων μπορεί να […] θεωρηθεί ως γενικό μέτρο που αφορά τις υποδομές άσχετο με τους περί κρατικών ενισχύσεων κανόνες.»

67 Σημειωτέον, ως προς τούτο, ότι, όπως ορθώς διαπίστωσε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 166 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, η επιχειρηματολογία των αναιρεσειουσών ως προς τις αιτιάσεις αυτές στηρίζεται στην εσφαλμένη προκείμενη ότι, στην επίδικη απόφαση, η Επιτροπή προέβη σε αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2005. Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο ορθώς απέρριψε τις αιτιάσεις αυτές στη σκέψη 169 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

68 Κατά τα λοιπά, στο μέτρο που η ίδια αυτή επιχειρηματολογία αποσκοπεί στην αμφισβήτηση της σκέψεως 167 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής δεδομένου ότι αφορά αιτιολογίες της εν λόγω αποφάσεως που παρατίθενται επαλλήλως (βλ., συναφώς, απόφαση της 2ας Απριλίου 2009, C-431/07 P, Bouygues και Bouygues Télécom κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2665, σκέψη 148 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

69 Κατά συνέπεια, ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει αλυσιτελής και εν μέρει αβάσιμος.

Επί του τρίτου λόγου αναιρέσεως που αντλείται από παράβαση των άρθρων 1, στοιχείο β', περίπτωση v, 17 και 18 του κανονισμού 659/1999

Επιχειρήματα των διαδίκων

70 Κατά τις αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την ADV, εάν η εισφορά κεφαλαίου πρέπει να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε, σε κάθε περίπτωση, να χαρακτηρισθεί ως υφιστάμενη κρατική ενίσχυση, διότι, κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως περί επεκτάσεως του αεροδρομίου Λειψίας-Halle το 2004, δεν υφίστατο αγορά, τα περιφερειακά αεροδρόμια δεν ασκούσαν οικονομική δραστηριότητα και δεν ανταγωνίζονταν άλλα αεροδρόμια. Ως εκ τούτου, το επίμαχο μέτρο κατέστη ενίσχυση μόνον εξαιτίας της μεταγενέστερης εξελίξεως της αγοράς των αερολιμενικών υπηρεσιών. Απορρίπτοντας, επομένως, τον επικουρικώς προβληθέντα σχετικό λόγο, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο.

71 Η Επιτροπή εκτιμά ότι ο εν λόγω λόγος αναιρέσεως είναι προδήλως αβάσιμος. Αφενός, οι συνθήκες της αγοράς είχαν ήδη υποστεί ριζική μεταβολή κατά τον χρόνο πραγματοποιήσεως της εισφοράς κεφαλαίου, με αποτέλεσμα να έπρεπε να εκληφθεί αυτή ως νέα ενίσχυση. Αφετέρου, τα άρθρα 1, στοιχείο β', περίπτωση v, 17 και 18 του κανονισμού 659/1999 εφαρμόζονται μόνο στα καθεστώτα ενισχύσεων.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

72 Σημειωτέον ότι, στις σκέψεις 191 έως 193 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο, αφού εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους εκτιμούσε ότι η επίμαχη εισφορά κεφαλαίου είχε πραγματοποιηθεί σε χρόνο κατά τον οποίο η Επιτροπή είχε ήδη δηλώσει ότι θεωρούσε ότι μια τέτοια χρηματοδότηση μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση, τόνισε τα εξής:

«191
Όσον αφορά την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών σύμφωνα με την οποία, προκειμένου για αεροδρόμια όπως αυτό της Λειψίας-Halle, δεν υπήρχε αγορά κατά τον χρόνο λήψεως της αποφάσεως περί διαμορφώσεως του νότιου διαδρόμου, καθόσον τα αεροδρόμια αυτά δεν ασκούν οικονομική δραστηριότητα και δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους, αρκεί να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως, αποδείχθηκε ότι η FLH ασκεί οικονομική δραστηριότητα και βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλα αεροδρόμια, καθώς και να παρατηρηθεί ότι κανένα στοιχείο δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι αυτό δεν συνέβαινε κατά τον χρόνο της εισφοράς κεφαλαίου. Όσον αφορά την εξέλιξη την οποία επικαλείται η Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, η εξέλιξη αυτή είναι προγενέστερη της αποφάσεως του 2004 περί χρηματοδοτήσεως του νότιου διαδρόμου. Πράγματι, η Επιτροπή, στο σημείο 5 αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, αναφέρεται σε εξελίξεις που σημειώθηκαν “τα τελευταία χρόνια”. Κατά τα λοιπά, η Επιτροπή αναφερόταν ήδη στην εξέλιξη αυτή το 2001 στην απόφασή [της 13ης Μαρτίου 2001], ειδικότερα στην αιτιολογική σκέψη 11.

192 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η εισφορά κεφαλαίου δεν συνιστούσε ενίσχυση κατά τον χρόνο χορηγήσεώς της, αλλά έγινε ενίσχυση στη συνέχεια λόγω της εξελίξεως της κοινής αγοράς.

193 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η εισφορά κεφαλαίου δεν αποτελούσε υφιστάμενη ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο β′, [περίπτωση] v, του κανονισμού 659/1999.»

73 Με τον υπό κρίση λόγο αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες ουδόλως προβάλλουν ότι η συλλογιστική αυτή βαρύνεται με πλάνη περί το δίκαιο ή παραμόρφωση πραγματικών στοιχείων, αλλά αμφισβητούν απλώς και μόνον, επαναλαμβάνοντας κατ’ ουσίαν τα επιχειρήματα που ήδη προβλήθηκαν πρωτοδίκως, τις περιεχόμενες στη σκέψη 191 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως εκτιμήσεις του Γενικού Δικαστηρίου ως προς τα πραγματικά περιστατικά, υποστηρίζοντας ότι δεν υφίστατο αγορά κατά την έκδοση της αποφάσεως περί επεκτάσεως του αεροδρομίου Λειψίας-Halle το 2004.

74 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι, με τα επιχειρήματα αυτά, οι αναιρεσείουσες επιδιώκουν στην πραγματικότητα επανεξέταση της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου ασκηθείσας προσφυγής, καθώς και της εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών που πραγματοποίησε αυτό στην αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, πράγμα που δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου στο πλαίσιο αναιρέσεως (βλ. νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 51 της παρούσας αποφάσεως και αποφάσεις της 4ης Ιουλίου 2000, C-352/98 P, Bergaderm και Goupil κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-5291, σκέψεις 34 και 35, καθώς και της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, C-76/01 P, Eurocoton κ.λπ. κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2003, σ. I-10091, σκέψεις 46 και 47).

75 Ως εκ τούτου, ο τρίτος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος.

Επί του τέταρτου λόγου αναιρέσεως που αντλείται από μη τήρηση της κατανομής των αρμοδιοτήτων που απορρέει από τη Συνθήκη ΕΚ

Επιχειρήματα των διαδίκων

76 Οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την ADV, προβάλλουν ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθόσον έκρινε, στη σκέψη 203 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι η Επιτροπή δεν είχε υπερβεί τις αρμοδιότητές της χαρακτηρίζουσα ως κρατική ενίσχυση την εισφορά κεφαλαίου. Το Γενικό Δικαστήριο δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η απόφαση σχετικά με την κατασκευή μεταφορικών υποδομών συνιστά απόφαση στον τομέα της χωροταξίας η οποία λαμβάνεται βάσει διατάξεων δημοσίου δικαίου του κράτους μέλους. Διά της υπαγωγής της χρηματοδοτήσεως των επεκτάσεων υποδομών στο δίκαιο περί κρατικών ενισχύσεων, το Γενικό Δικαστήριο απένειμε στην Επιτροπή αρμοδιότητες που περιορίζουν τις εξουσίες των κρατών μελών στον τομέα της χωροταξίας. Τούτο αντιβαίνει, επίσης, στην αρχή της επικουρικότητας.

77 Κατά την Επιτροπή, ορθώς διαπίστωσε το Γενικό Δικαστήριο ότι το άρθρο 88 ΕΚ την εξουσιοδοτεί, και δη την υποχρεώνει να εξετάζει και να ελέγχει τις κρατικές ενισχύσεις και ότι ο έλεγχος του συμβατού των ενισχύσεων προς την κοινή αγορά εμπίπτει στην αποκλειστική της αρμοδιότητα. Κατά την Επιτροπή, τα επιχειρήματα των αναιρεσειουσών είναι, επομένως, αβάσιμα.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

78 Από την εξέταση του πρώτου λόγου αναιρέσεως προκύπτει ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο αποφαινόμενο ότι η Επιτροπή είχε θεμιτώς εκτιμήσει ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Επομένως, προς απόρριψη του ενώπιόν του προβληθέντος λόγου περί μη τηρήσεως της κατανομής των αρμοδιοτήτων που απορρέει από τη Συνθήκη ΕΚ, το Γενικό Δικαστήριο, χωρίς να υποπέσει σε πλάνη περί το δίκαιο στην απόφασή του, υπογράμμισε, στις σκέψεις 203 έως 205 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, τα ακόλουθα:

«203 Εν προκειμένω, όσον αφορά [...] την αιτίαση ότι η Επιτροπή παραβίασε τις αρμοδιότητες των κρατών μελών, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όπως προκύπτει από την εξέταση του πρώτου λόγου ακυρώσεως, η Επιτροπή θεώρησε χωρίς να σφάλει ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Κατά συνέπεια, είχε την εξουσία να προβεί στην εκτίμησή της δυνάμει των άρθρων 2 και 3 του εν λόγω άρθρου [...]. Επομένως, δεν παραβίασε τις αρμοδιότητες των κρατών μελών ως προς το θέμα αυτό.

204 Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι η περιφερειακή και η οικονομική πολιτική, στις οποίες εντάσσεται η διαμόρφωση του νότιου διαδρόμου, εμπίπτουν αποκλειστικά στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η περίσταση αυτή, ακόμα και αν αποδειχθεί, δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να στερήσει την Επιτροπή από την εξουσία ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων την οποία της απονέμουν τα άρθρα 87 ΕΚ και 88 ΕΚ, στην περίπτωση κατά την οποία οι χρηματοδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο των εν λόγω πολιτικών συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

205 Τέλος, όσον αφορά το ότι η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει καλύτερο έλεγχο από αυτόν που μπορεί να ασκηθεί σε εθνικό επίπεδο, όπως απαιτεί το άρθρο 5, παράγραφος 2, ΕΚ, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το επιχείρημα αυτό δεν είναι λυσιτελές, καθόσον είναι αποδεδειγμένο ότι η Επιτροπή είχε, δυνάμει της Συνθήκης ΕΚ, την εξουσία να ελέγξει το επίδικο εν προκειμένω μέτρο, εφόσον επρόκειτο για κρατική ενίσχυση.»

79 Πράγματι, μετά τη διαπίστωση ότι η Επιτροπή ορθώς είχε κρίνει ότι το επίμαχο μέτρο συνιστούσε κρατική ενίσχυση, το Γενικό Δικαστήριο θεμιτώς συνήγαγε ότι η Επιτροπή είχε ασκήσει ως προς το μέτρο αυτό τον έλεγχο που της ανέθετε το άρθρο 88 ΕΚ και δεν είχε, επομένως, υπερβεί τις αρμοδιότητές της ούτε, κατά συνέπεια, εκείνες που απονέμονται στην Ένωση. Επιπροσθέτως, δεδομένου ότι η εκτίμηση του συμβατού μιας ενισχύσεως προς την κοινή αγορά εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητά της, υπό τον έλεγχο του δικαστή της Ένωσης (βλ., μεταξύ άλλων, συναφώς, αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 1992, C-17/91, Lornoy κ.λπ., Συλλογή 1992, σ. I-6523, σκέψη 30, καθώς και της 23ης Μαρτίου 2006, C-237/04, Enirisorse, Συλλογή 2006, σ. I-2843, σκέψη 23), το Γενικό Δικαστήριο ορθώς έκρινε ότι η Επιτροπή δεν ήταν δυνατόν να έχει παραβιάσει την αρχή της επικουρικότητας.

80 Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι ο τέταρτος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επί του πέμπτου λόγου αναιρέσεως που αντλείται από μη τήρηση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως των αποφάσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

81 Οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την ADV, προβάλλουν ότι η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση παρουσιάζει κενά, στο μέτρο που το Γενικό Δικαστήριο εικάζει την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας παραπέμποντας αποκλειστικώς στην επίμαχη απόφαση, χωρίς να εξετάσει τα αντίθετα επιχειρήματα που αυτές προέβαλαν ή την οικονομική πραγματικότητα.

82 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε ενδελεχώς τα επιχειρήματα που αντλούνταν από υποτιθέμενη παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Συνεπώς, κατά την άποψή της, τήρησε την υποχρέωση αιτιολογήσεως των αποφάσεων.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

83 Πρέπει να υπομνησθεί ότι η υποχρέωση αιτιολογήσεως των δικαστικών αποφάσεων απορρέει από το άρθρο 36 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ισχύει για το Γενικό Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 53, πρώτο εδάφιο, του εν λόγω Οργανισμού και του άρθρου 81 του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου. Κατά πάγια νομολογία, από το σκεπτικό μιας αποφάσεως πρέπει να προκύπτει κατά τρόπο σαφή και μη επιδεχόμενο αμφισβήτηση η συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου ώστε να μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να γνωρίζουν τους λόγους της αποφάσεώς του και να μπορεί το Δικαστήριο να ασκεί τον δικαστικό του έλεγχο (απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 2010, C-280/08 P, Deutsche Telekom κατά Επιτροπής, Συλλογή 2010, σ. I-9555, σκέψεις 135 και 136).

84 Το Γενικό Δικαστήριο τήρησε την απαίτηση αυτή καθότι εξέθεσε με σαφήνεια και κατά τρόπο μη επιδεχόμενο αμφισβήτηση, στις σκέψεις 87 έως 121 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, τους λόγους για τους οποίους απέρριψε τα επιχειρήματα των αναιρεσειουσών και έκρινε ότι η Επιτροπή ορθώς είχε εκτιμήσει ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

85 Κατά συνέπεια, ο πέμπτος και τελευταίος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος και, ως εκ τούτου, πρέπει να απορριφθεί η αίτηση αναιρέσεως στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

86 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, το οποίο εφαρμόζεται στην αναιρετική διαδικασία δυνάμει του άρθρου 184, παράγραφος 1, του εν λόγω Κανονισμού, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι οι αναιρεσείουσες ηττήθηκαν ως προς την αίτησή τους αναιρέσεως, φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή, σύμφωνα με τα αιτήματα της τελευταίας.

87 Κατά το άρθρο 184, παράγραφος 4, του ίδιου Κανονισμού, η ADV, παρεμβαίνουσα που συμμετέσχε στη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου, φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την αίτηση αναιρέσεως.

2) Η Mitteldeutsche Flughafen AG και η Flughafen Leipzig-Halle GmbH φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα έξοδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

3) Η Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

(υπογραφές)