II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/1469 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 5071]

(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 προαναφερόμενες διατάξεις ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 12ης Απριλίου 2010 η Γερμανία κοινοποίησε στην Επιτροπή, για λόγους ασφάλειας δικαίου, τις σχεδιαζόμενες εισφορές κεφαλαίου στη Mitteldeutsche Flughafen AG (εφεξής «MFAG») και στη Flughafen Leipzig/Halle GmbH (εφεξής «FLH»). Η Γερμανία ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι οι κοινοποιηθείσες εισφορές κεφαλαίου υπόκεινται στην έγκρισή της. Στο μεταξύ, το σχέδιο θα χρηματοδοτηθεί από δάνεια μετόχων, τα οποία υποτίθεται ότι χορηγήθηκαν υπό όρους αγοράς.

(2) Με επιστολές της 10ης Ιουνίου 2010, της 26ης Νοεμβρίου 2010 και της 3ης Μαρτίου 2011 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες για τα κοινοποιηθέντα μέτρα (μεταξύ άλλων, για τους όρους των δανείων των μετόχων). Στις 29 Σεπτεμβρίου 2010, στις 4 Ιανουαρίου 2011 και στις 26 Απριλίου 2011 η Γερμανία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες.

(3) Με επιστολή της 15ης Ιουνίου 2011 η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης (εφεξής «απόφαση κίνησης της διαδικασίας») σχετικά με τα δάνεια των μετόχων και τις εισφορές κεφαλαίου υπέρ της FLG. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 15 Αυγούστου 2011.

(4) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([3]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το υπό εξέταση μέτρο εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

([1]) Από την 1η Δεκεμβρίου 2009 τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ αντικαταστάθηκαν, αντιστοίχως, από τα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (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 αντίστοιχα άρθρα 87 και 88 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». Στο κείμενο της παρούσας απόφασης χρησιμοποιείται η ορολογία της Συνθήκης.

([2]) ΕΕ C 284 της 28.9.2011, σ. 6.

([3]) Βλέπε υποσημείωση 2.

(5) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις επί του θέματος αυτού από 34 ενδιαφερόμενα μέρη, τις οποίες και διαβίβασε στη Γερμανία στις 21 Νοεμβρίου 2011. Η Γερμανία είχε τη δυνατότητα να απαντήσει στις εν λόγω παρατηρήσεις εντός προθεσμίας ενός μηνός. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Γερμανίας στις 20 Δεκεμβρίου 2011.

(6) Στις 14 Μαρτίου 2012 η Επιτροπή απέστειλε αίτημα παροχής πληροφοριών. Η Επιτροπή έλαβε την απάντηση της Γερμανίας στις 26 Απριλίου 2012.

(7) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 15 Μαΐου 2012, στις 20 Ιουλίου 2012 και στις 21 Δεκεμβρίου 2012. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο αίτημα αυτό με επιστολές της 28ης Ιουνίου 2012, της 10ης Σεπτεμβρίου 2012 και της 15ης Ιανουαρίου 2013.

(8) Στις 31 Μαρτίου 2014, η Επιτροπή εξέδωσε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([4]) που «αντικαθιστούν τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 ([5]) και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005 ([6])». Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ανακοίνωση με την οποία τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνταν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην προκειμένη περίπτωση εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης των κατευθυντήριων γραμμών ([7]).

(9) Στις 14 Απριλίου 2014 η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή κοινών αρχών για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της ενίσχυσης βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο αίτημα με επιστολές της 19ης Μαΐου 2014, της 26ης Μαΐου 2014, της 10ης Ιουλίου 2014 και της 11ης Ιουλίου 2014.

(10) Με επιστολή της 17ης Ιουλίου 2014 η Γερμανία συμφώνησε με την έκδοση και την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στην αγγλική γλώσσα.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

2.1.1. **Αερολιμένας Leipzig/Halle**

(11) Ο αερολιμένας Leipzig/Halle βρίσκεται στο κρατίδιο της Σαξονίας, στην κεντρική Γερμανία. Τον αερολιμένα εκμεταλλεύεται η FLH ([8]), η οποία είναι θυγατρική της MFAG ([9]). Η MFAG είναι εταιρεία χαρτοφυλακίου με τρεις θυγατρικές (FLH, Dresden Airport GmbH και PortGround GmbH).

(12) Μετά την επανένωση της Γερμανίας τέθηκε σε εφαρμογή γενικό σχέδιο για την ανάπτυξη του αερολιμένα. Στο εν λόγω σχέδιο προβλεπόταν η μελλοντική κατασκευή ενός συστήματος δύο διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης. Η κατασκευή του βόρειου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης εγκρίθηκε το 1997. Το 2004 οι μέτοχοι αποφάσισαν να χρηματοδοτήσουν την κατασκευή του νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης ([10]).

(13) Μετά την έναρξη λειτουργίας του νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης το 2007, η DHL Express προχώρησε στη μετεγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου δραστηριοτήτων της από τις Βρυξέλλες στη Λειψία. Εκτός από την DHL Express, ο αερολιμένας Leipzig/Halle εξυπηρετείται επίσης από τη Lufthansa Cargo και άλλες εταιρείες εμπορευματικών αερομεταφορών. Κατά συνέπεια, ο αερολιμένας Leipzig/Halle κατέστη το 2011 ο δεύτερος μεγαλύτερος αερολιμένας εμπορευματικών αερομεταφορών [μετά τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main)] στη Γερμανία. Στον πίνακα 1 παρουσιάζεται συνοπτικά η εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα από το 2006.

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

([5]) 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).

([6]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — 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).

([7]) ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

([8]) Ο κύριος μέτοχος της FLH είναι η Mitteldeutsche Flughafen AG, η οποία κατέχει το 94 % της FLH. Οι υπόλοιπες μετοχές ανήκουν στους εξής: Freistaat Sachsen (ομόσπονδο κρατίδιο της Σαξονίας), Landkreis Nordsachen (περιφέρεια της Βόρειας Σαξονίας) και Stadt Schkeuditz (Δήμος του Schkeuditz). Δεν υπάρχουν ιδιώτες μέτοχοι.

([9]) Οι μέτοχοι της MFAG είναι οι εξής: Freistaat Sachsen (ομόσπονδο κρατίδιο της Σαξονίας) κατά 76,64 %, Land Sachsen-Anhalt (ομόσπονδο κρατίδιο της Σαξονίας-Άνχαλτ) κατά 18,54 %, Stadt Dresden (Δήμος της Δρέσδης) κατά 2,52 %, Stadt Halle (Δήμος του Halle) κατά 0,2 % και Stadt Leipzig (Δήμος της Λειψίας) κατά 2,1 %. Δεν υπάρχουν ιδιώτες μέτοχοι.

([10]) Οι εισφορές κεφαλαίου από τους δημόσιους μετόχους της FLG για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του νέου νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, καθώς και άλλα μέτρα που ανέρχονται στο ποσό των 350 εκατ. ευρώ και αποφασίστηκαν έως το 2006, έχουν ήδη αξιολογηθεί και έχει κριθεί ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά στην απόφαση 2008/948/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2008, για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιρειών DHL και Flughafen Leipzig/Halle C 48/06 (πρώην N 227/06) (ΕΕ L 346 της 23.12.2008, σ. 1) και συνεπώς δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας έρευνας.

Πίνακας 1

Εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα Leipzig/Halle κατά την περίοδο 2006-2013

Έτος	Εξέλιξη επιβατικής κίνησης	Εξέλιξη των αεροπορικών εμπορευματικών και ταχυδρομικών υπηρεσιών σε τόνους	Κινήσεις αεροσκαφών (εμπορευματικών και επιβατικών)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Πηγή: Αερολιμένας Leipzig/Halle (https://www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Επισκόπηση του προγράμματος επενδύσεων υποδομής**

(14) Τα δάνεια των μετόχων και οι εισφορές κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση της υποδομής και των σχετικών με τις υποδομές μέτρων συνοψίζονται στον πίνακα 2 και ανέρχονται στο ποσό των 255,6 εκατ. ευρώ.

Πίνακας 2

Επισκόπηση του προγράμματος επενδύσεων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle

Αριθμός	Περιγραφή	Προϋπολογισθέν κόστος/προβλεπόμενο κόστος (σε ευρώ)
M1	Αγορά εκτάσεων γης/μετεγκατάσταση/μείωση της ηχορύπανσης/συνοδευτικός σχεδιασμός διατήρησης του τοπίου	[…] (*)
M2	Δομή δοκιμής κινητήρων	[…]
M3	Διάδρομος τροχοδρόμησης και γέφυρα τροχοδρόμησης E7	[…]
M4	Επέκταση του βόρειου διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης: έξοδα σχεδιασμού	[…]
M5	Εκκαθάριση εργοταξίου ενόψει της κατασκευής του διαδρόμου τροχοδρόμησης Victor και νέων κτιρίων πυροσβεστικού σταθμού / υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων	[…]
M6	Παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης Victor	[…]
M7	Επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης	[…]
M8	Ελικοδρόμιο	[…]
M9.1-M9.4	Συμπληρωματικά μέτρα υποδομής: Ανακατασκευή σημείου ελέγχου I Κτίριο λειτουργικής ασφάλειας Προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού Χώρος υποδοχής ζώων	[…]

Αριθμός	Περιγραφή	Προϋπολογισθέν κόστος/προβλεπόμενο κόστος (σε ευρώ)
M10	Επιπρόσθετα μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης	[…]
M11	Φάση I της ανάπτυξης υποδομής εδάφους στη νοτιοανατολική ζώνη	[…]
M12	Διαδικασία έγκρισης του σχεδιασμού για την επέκταση του νότιου τμήματος	[…]
M13	Επέκταση του βόρειου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	[…]
M14	Επέκταση ανατολικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	[…]
M15	Προσαρμογή υποδομής	[…]
M16	Συμπληρωματικά μέτρα υποδομής: Επέκταση του υπόστεγου της βόρειας ζώνης (M16.1) Κατασκευή νέου τερματικού σταθμού και υπόστεγου μικρών αεροσκαφών (M16.2)	[…]
	Σύνολο	**255,625 εκατ. ευρώ**

(*) Εμπίπτει στην υποχρέωση επαγγελματικού απορρήτου.

(15) M1 — Εκτεταμένα μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης (συμπεριλαμβανομένης της αγοράς εκτάσεων γης, της μετεγκατάστασης, του συνοδευτικού σχεδιασμού διατήρησης του τοπίου): βάσει της απόφασης έγκρισης του σχεδιασμού για τον νότιο διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης και τους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών ([11]), ο αερολιμένας Leipzig/Halle υποχρεούται να θέσει σε εφαρμογή μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης στη ζώνη νυκτερινής προστασίας. Η εν λόγω ζώνη νυκτερινής προστασίας υποτίθεται ότι θα καλύπτει περιοχή με εμβαδόν περίπου 211 km^2 με περίπου 6 000 πολυκατοικίες. Μετά τον πρώτο επανυπολογισμό της ζώνης νυκτερινής προστασίας που πραγματοποιήθηκε στα τέλη Φεβρουαρίου του 2009, συνάγεται ότι η αρχική ζώνη νυκτερινής προστασίας πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει περίπου 4 000 επιπλέον πολυκατοικίες.

(16) M2 — Δομή δοκιμής κινητήρων: κατά την περίοδο 2007-2008 κατασκευάστηκε στον αερολιμένα Leipzig/Halle νέα δομή δοκιμής κινητήρων. Ο αερολιμένας Leipzig/Halle λειτουργεί 24 ώρες την ημέρα και, ως εκ τούτου, πρέπει να παρέχει εγκαταστάσεις για τη διεξαγωγή δοκιμών στους κινητήρες των αεροσκαφών τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας όσο και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η δομή δοκιμής κινητήρων δημιουργήθηκε ως κλειστή κατασκευή για τον περιορισμό των εκπομπών θορύβου.

(17) M3 — Διάδρομος τροχοδρόμησης και γέφυρα τροχοδρόμησης «E7»: ο διάδρομος τροχοδρόμησης και η γέφυρα τροχοδρόμησης «E7» κατασκευάστηκαν στο ανατολικό τμήμα του αερολιμένα για την αποσυμφόρηση των υφιστάμενων διαδρόμων και γεφυρών τροχοδρόμησης, καθώς και για την παροχή εναλλακτικής λύσης σε περίπτωση ατυχήματος ή βλαβών. Για τεχνικούς λόγους, το συγκεκριμένο έργο υποδομής διαιρείται σε τρία υποέργα: γέφυρα τροχοδρόμησης ([12]), διάδρομος τροχοδρόμησης και τεχνικός εξοπλισμός (φωτισμός). Οι εργασίες για το έργο ξεκίνησαν το 2008.

(18) M4 — Επέκταση του βόρειου διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης (έξοδα σχεδιασμού) από το σημερινό μήκος του των 3 600 μέτρων σε μήκος 3 800 μέτρων: η επέκταση του βόρειου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης αποσκοπεί στην εξασφάλιση της δυνατότητας απογείωσης των εμπορευματικών αεροσκαφών με υψηλό μέγιστο βάρος απογείωσης («MTOW») χωρίς περιορισμούς ως προς το ωφέλιμο φορτίο. Οι εργασίες σχεδιασμού του εν λόγω έργου υποδομής ξεκίνησαν το 2008.

(19) M5 — Έγκαιρη εκκαθάριση του εργοταξίου για την κατασκευή του διαδρόμου τροχοδρόμησης «Victor», νέου κτιρίου πυροσβεστικού σταθμού, υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων I: απαιτείται η κατεδάφιση και η εκ νέου ανέγερση του πυροσβεστικού σταθμού και του υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων. Οι εργασίες ανακατασκευής του υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων I και του πυροσβεστικού σταθμού ξεκίνησαν τον Μάιο του 2009. Το νέο υπόστεγο πολλαπλών χρήσεων θα χρησιμοποιείται για τον εξοπλισμό χειμερινών υπηρεσιών. Οι εργασίες θα περιλαμβάνουν επίσης την κατασκευή εγκαταστάσεων εκπαίδευσης της πυροσβεστικής υπηρεσίας.

([11]) Η απόφαση έγκρισης του σχεδιασμού για τον νότιο διάδρομο απογείωσης και προσγείωσης και τους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, που εκδόθηκε από αρμόδια γερμανική αρχή σχεδιασμού στις 4 Νοεμβρίου 2004, και πρώτη τροποποίηση της εν λόγω απόφασης, της 9ης Δεκεμβρίου 2005.

([12]) Ο αερολιμένας Leipzig/Halle διαθέτει δύο διαδρόμους τροχοδρόμησης οι οποίοι διασχίζουν αρτηρίες κυκλοφορίας (αυτοκινητόδρομος A14, σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας, εθνική οδός με 4 λωρίδες κυκλοφορίας), που σημαίνει ότι πρέπει να κατασκευαστούν γέφυρες για τους διαδρόμους τροχοδρόμησης.

(20) M6 — Παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης «Victor»: σύμφωνα με την κοινοποίηση, η κατασκευή του διαδρόμου τροχοδρόμησης «Victor» μεταξύ δύο υφιστάμενων διαδρόμων τροχοδρόμησης είναι κρίσιμης σημασίας για την κάλυψη της περαιτέρω αυξανόμενης χωρητικότητας του αερολιμένα Leipzig/Halle, καθώς και για την κάλυψη της χωρητικότητας στο νοτιοδυτικό τμήμα του αερολιμένα σε ώρες αιχμής και υπό καιρικές συνθήκες ανατολικών ανέμων.

(21) M7 — Επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης: οι επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης είναι απαραίτητοι για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας αποπάγωσης των αεροσκαφών και για την αποφυγή των καθυστερήσεων που προκύπτουν λόγω ανεπάρκειας υποδομών.

(22) M8 — Ελικοδρόμιο: κατά την περίοδο 2008-2009, στον αερολιμένα Leipzig/Halle δημιουργήθηκε χώρος στάθμευσης ελικοπτέρων με κατάλληλη προσαρμογή της επιφανειακής δομής και την οριοθέτησή της· χρησιμοποιείται ως βάση για επιχειρήσεις αεροδιάσωσης και έκτακτης ανάγκης.

(23) M9.1 — Ανακατασκευή σημείου ελέγχου I: το σημείο ελέγχου I πρέπει να ανακατασκευαστεί, ούτως ώστε να συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]). Θα αποτελεί τη βάση για όλες τις οργανωτικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια του αερολιμένα (διαχείριση αδειών και κλειδιών εισόδου, εκπαίδευση στον τομέα της ασφάλειας, καθήκοντα διαχείρισης), τους ελέγχους (π.χ. προσώπων και φορτίου) και τις υπηρεσίες ασφαλείας [π.χ. υπηρεσία επισκεπτών, πολύ σημαντικά πρόσωπα (VIP)].

(24) M9.2 — Κτίριο λειτουργικής ασφάλειας: ένα νέο κτίριο ασφάλειας θα χρησιμοποιείται από τις ομοσπονδιακές και περιφερειακές αστυνομικές αρχές, τις τελωνειακές αρχές και τη Γερμανική Μετεωρολογική Υπηρεσία.

(25) M9.3 — Προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού: για την προσαρμογή στη νέα υποδομή, ο αερολιμένας Leipzig/Halle πρέπει επίσης να αγοράσει επιπρόσθετο εξοπλισμό χειμερινών υπηρεσιών και επιπρόσθετο εξοπλισμό πυρόσβεσης. Θα απαιτηθεί επίσης ο εκσυγχρονισμός της περίφραξης του αερολιμένα μέσω εκ των υστέρων τοποθέτησης ανιχνευτών και ψηφιακού εξοπλισμού επιτήρησης με βίντεο και έξυπνη ανίχνευση κίνησης.

(26) M9.4 — Χώρος υποδοχής ζώων: το έργο αφορά την ανέγερση ανεξάρτητου κτιρίου στον αερολιμένα για την εισαγωγή/εξαγωγή ζώων από τρίτες χώρες, το οποίο θα διαθέτει κτηνιατρικές εγκαταστάσεις.

(27) M10 — Επιπρόσθετα μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης: σύμφωνα με την προβλεπόμενη αύξηση ιδίως της εμπορευματικής κίνησης στον αερολιμένα Leipzig/Halle, αναμένεται να κριθεί αναγκαία μεσοπρόθεσμα, λόγω της επέκτασης του αερολιμένα, η λήψη περαιτέρω μέτρων (και η εκτέλεση σχετικών εργασιών) για τη μείωση της ηχορύπανσης.

(28) M11 — Φάση I της ανάπτυξης υποδομής εδάφους της νοτιοανατολικής ζώνης: οι παρακείμενοι χώροι της ανατολικής πλευράς των υφιστάμενων εγκαταστάσεων εδάφους (υπόστεγο και επιχειρησιακό κτίριο) στον αερολιμένα Leipzig/Halle πρέπει να έχουν εξοπλιστεί πλήρως έως το 2010 με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού, καθώς και με εγκαταστάσεις αποχέτευσης λυμάτων και απορροής ομβρίων υδάτων· οι σχετικές εργασίες ξεκίνησαν το 2008. Αμέσως μετά τη σύνδεση του υφιστάμενου κυκλικού κόμβου στον τερματικό σταθμό μεταφόρτωσης αερομεταφερόμενου φορτίου με το δημόσιο οδικό δίκτυο, θα πρέπει να ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα για τη μείωση της ηχορύπανσης.

(29) M12 — Διαδικασία έγκρισης του σχεδιασμού για την επέκταση του νότιου τμήματος: μακροπρόθεσμα θα χρειαστεί να επεκταθούν ο νότιος διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης (μήκους 3 600 μέτρων) και ο χώρος στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα Leipzig/Halle. Για τις σχετικές εργασίες θα απαιτηθεί διαδικασία έγκρισης του σχεδιασμού.

(30) M13 — Επέκταση του βόρειου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών: έως το 2020 σχεδιάζεται η κατασκευή δώδεκα επιπλέον θέσεων στάθμευσης. Η ανάπτυξη των εγκαταστάσεων τερματικού σταθμού στο βόρειο τμήμα του αερολιμένα θα καταστήσει δυνατή τη διασφάλιση ακόμη περισσότερο ισόρροπης κατανομής των κινήσεων αεροσκαφών μεταξύ των δύο διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης.

(31) M14 — Επέκταση του ανατολικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών: τα όρια του ανατολικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών προβλέπεται να μετατοπιστούν προς τα νότια, ούτως ώστε να εξασφαλιστούν περιοχές ελεύθερες από εμπόδια για τις επιχειρήσεις στον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης. Κρίνεται επίσης αναγκαία η σύνδεση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών με το σύστημα διαδρόμων τροχοδρόμησης και τους χώρους αποπάγωσης.

(32) M15 — Προσαρμογή υποδομής: οι εγκαταστάσεις τερματικού σταθμού στη βόρεια ζώνη πρέπει να προσαρμοστούν καταλλήλως ώστε να ληφθεί υπόψη ο νεόδμητος χώρος στάθμευσης αεροσκαφών στη βόρεια ζώνη, καθώς και η μετεγκατάσταση εμπορευματικών δραστηριοτήτων στην εν λόγω ζώνη. Προς τον σκοπό αυτόν, το υπόστεγο και οι αναγκαίες επικουρικές λειτουργίες πρέπει να προσαρμοστούν καταλλήλως για αεροσκάφη της κατηγορίας F.

(33) M16.1 — Επέκταση του υπόστεγου της βόρειας ζώνης: πρόκειται για την κατασκευή νέου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών στη βόρεια ζώνη, μεταξύ άλλων με τη μετεγκατάσταση εμπορευματικών λειτουργιών στην εν λόγω ζώνη και την πρόβλεψη θέσεων συντήρησης.

([13]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1).

(34) M16.2 — Κατασκευή νέου τερματικού σταθμού και υπόστεγου μικρών αεροσκαφών: θα πρέπει να κατασκευαστεί νέος τερματικός σταθμός, καθώς και ένα υπόστεγο για μικρά αεροσκάφη. Ο προηγούμενος τερματικός σταθμός κατεδαφίστηκε όταν κατασκευάστηκε ο νέος νότιος διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης.

2.2. ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

(35) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διερευνήθηκαν τα ακόλουθα μέτρα χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου (δηλαδή της υποδομής και των σχετικών με τις υποδομές μέτρων) στον αερολιμένα Leipzig/Halle:

i) δάνεια των μετόχων υπέρ της FLH τα οποία ανέρχονται, δυνητικά, έως το ποσό των 255,6 εκατ. ευρώ («ενδιάμεση χρηματοδότηση που έχει εν μέρει ήδη χορηγηθεί»)·

ii) εισφορές κεφαλαίου στην FLH οι οποίες ανέρχονται στο ποσό των 255,6 εκατ. ευρώ.

(36) Όσον αφορά τα κοινοποιηθέντα μέτρα υποδομής, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον μπορεί πράγματι να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής και, ως εκ τούτου, κατά πόσον η χρηματοδότησή τους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(37) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια των μετόχων και οι εισφορές κεφαλαίου υπέρ της MFAG δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, διότι αμφότερες οι χρηματοδοτήσεις πρόκειται να μεταβιβαστούν στην FLH. Η MFAG μπορεί μόνον να εκληφθεί ότι συνιστά μηχανισμό για τη μεταφορά χρηματοδοτικών πόρων στην FLH και δεν μπορεί, επομένως, να θεωρηθεί ότι είναι η ίδια δικαιούχος της ενίσχυσης.

2.2.1. **Δάνεια των μετόχων υπέρ της FLH**

(38) Η υποδομή και τα σχετικά με τις υποδομές έργα χρηματοδοτήθηκαν κατά πρώτον από δάνεια των μετόχων, τα οποία θα μετατραπούν σε κεφάλαιο μόνο μετά την έγκριση των εν λόγω μέτρων χρηματοδότησης από την Επιτροπή. Κατά την περίοδο μεταξύ του 2006 και του 2011 ([14]) το συνολικό ποσό των δανείων των μετόχων που χορηγήθηκαν στην FLH ανήλθε σε […] εκατ. ευρώ.

(39) Οι όροι των δανείων των μετόχων κατά την περίοδο 2006-2008 είχαν καθοριστεί στο πλαίσιο σύμβασης δανείου μεταξύ της Sachsen LB και της MFAG. Το βασικό επιτόκιο της δανειοδότησης είναι το Euribor τριμήνου, συν περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης. Για το έτος 2009 το βασικό επιτόκιο της δανειοδότησης είναι το Euribor τριμήνου, συν περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης. Για το έτος 2010 το βασικό επιτόκιο της δανειοδότησης είναι το Euribor τριμήνου, συν περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης.

Αρχική εκτίμηση της ύπαρξης ενίσχυσης από την Επιτροπή

(40) Όσον αφορά τον χαρακτήρα ενίσχυσης των δανείων των μετόχων υπέρ της FLH, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον τα δάνεια των μετόχων της FLH χορηγήθηκαν με όρους που θα μπορούσαν υπό κανονικές συνθήκες να εξασφαλιστούν στην αγορά. Ειδικότερα όσον αφορά τις συγκρίσιμες συμβάσεις δανείου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον μπορούν να θεωρηθούν αξιόπιστο κριτήριο αναφοράς της αγοράς ενδεικτικές προτάσεις οι οποίες υποβλήθηκαν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου χωρίς να αποσκοπούν στη σύναψη νομικά δεσμευτικών συμβάσεων δανείου και χωρίς την υποκείμενη αξιολόγηση της πιθανότητας αθέτησης και της παροχής εξασφαλίσεων για τις πιστώσεις.

(41) Ελλείψει συγκριτικών κριτηρίων αναφοράς της αγοράς, η εκτίμηση της Επιτροπής βασίστηκε στην αντιπροσωπευτική τιμή αναφοράς που καθορίζεται στην ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς ([15]). Κατά συνέπεια, ελλείψει αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας της FLH και των υποκείμενων εξασφαλίσεων, φαίνεται ότι οι όροι των δανείων των μετόχων της FLH είναι ευνοϊκότεροι από την αντιπροσωπευτική τιμή αναφοράς που έχει καθορίσει η Επιτροπή για τα επιτόκια της αγοράς κατ εφαρμογή της ανακοίνωσης του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς.

(42) Το πιθανό στοιχείο ενίσχυσης αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του επιτοκίου της αγοράς και του πραγματικού επιτοκίου.

2.2.2. **Εισφορές κεφαλαίου στην FLH**

(43) Οι εισφορές κεφαλαίου στην FLH, οι οποίες αποσκοπούν στη χρηματοδότηση της υποδομής και των σχετικών με τις υποδομές μέτρων (βλέπε πίνακα 2), υπόκεινται σε έγκριση από την Επιτροπή. Κατά συνέπεια, μόνο μετά την έγκριση της ενίσχυσης προβλέπεται η μετατροπή των δανείων των μετόχων της FLH σε μετοχικό κεφάλαιο.

(44) Το συνολικό ύψος της χρηματοδότησης που προορίζεται για την επιστροφή των δαπανών της υποδομής και των σχετικών με τις υποδομές μέτρων ανέρχεται στο ποσό των 255,6 εκατ. ευρώ. Συνολικό ποσό ύψους 240,3 εκατ. ευρώ θα κατατεθεί στο αποθεματικό κεφάλαιο της MFAG και θα δεσμευθεί για τη μεταφορά του στην FLH, ούτως ώστε να αυξηθεί το μετοχικό της κεφάλαιο (δηλαδή στο αποθεματικό της εταιρείας). Από την πλευρά τους, οι μέτοχοι της FLH θα συνεισφέρουν το υπόλοιπο ποσό απευθείας στο αποθεματικό της FLH.

([14]) Έως την 1η Απριλίου 2011.

([15]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6).

(45) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι εισφορές κεφαλαίου θα πραγματοποιηθούν χωρίς να στηρίζονται σε υποκείμενο επιχειρηματικό σχέδιο και μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας.

(46) Παρά το γεγονός ότι ορισμένα από τα έργα υποδομής που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν από τις προβλεπόμενες εισφορές κεφαλαίου έχουν ήδη ξεκινήσει, πριν από την έναρξη των έργων, ο μέτοχος από τον δημόσιο τομέα ανακοίνωσε σε κάθε περίπτωση την πρόθεσή του να προβεί σε χρηματοδότηση των εν λόγω μέτρων πριν από την έναρξη οποιωνδήποτε εργασιών. Οι εισφορές κεφαλαίου, αυτές καθαυτές, δεν έχουν πραγματοποιηθεί ακόμη.

Αρχική εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης

(47) Όσον αφορά τον χαρακτήρα ενίσχυσης των εισφορών κεφαλαίου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον, ελλείψει μακροπρόθεσμων προσδοκιών αποδοτικότητας, οι μέτοχοι της FLH ενήργησαν ως ιδιώτης επενδυτής της οικονομίας της αγοράς. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή αμφέβαλλε κατά πόσον θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι εισφορές κεφαλαίου δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

2.2.3. **Συμβιβάσιμο της ενίσχυσης**

(48) Δεδομένου ότι τα δάνεια των μετόχων της FLH και οι επακόλουθες εισφορές κεφαλαίου ενδέχεται να συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει εάν η εν λόγω ενίσχυση μπορούσε να χαρακτηριστεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Ως προς το σημείο αυτό, στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές συνοψίζονται οι κοινές αρχές σχετικά με την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση της αερολιμενικής υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

(49) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή συνήγαγε το συμπέρασμα ότι στην προκειμένη περίπτωση πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή συμπέρανε ότι η ενίσχυση ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος, εάν ληφθεί ιδίως υπόψη το γεγονός ότι ενισχύει τη συνδεσιμότητα της περιφέρειας για την παροχή εμπορευματικών υπηρεσιών και ότι έχει θετικό αντίκτυπο στην τοπική ανάπτυξη. Συνεκτιμώντας τις θετικές προοπτικές σχετικά με την ανάπτυξη του αερολιμένα, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αερολιμένας προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα και ότι το πρόγραμμα υποδομής είναι απαραίτητο.

(50) Ωστόσο, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον τα υπό εξέταση μέτρα υποδομής είναι ανάλογα του καθορισμένου στόχου. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εξέφρασε την ανησυχία ότι η πρόσβαση στον αερολιμένα δεν είναι ανοικτή σε όλους τους χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η Επιτροπή ανέφερε επίσης ότι, εφόσον η FLH, ως εξειδικευμένος εμπορευματικός αερολιμένας, βρίσκεται σε ανταγωνισμό με αερολιμένες άλλων κρατών μελών, δεν είναι σε θέση να αποφανθεί στο παρόν στάδιο ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον. Επιπλέον, η Επιτροπή είχε επίσης αμφιβολίες σε ό,τι αφορά την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της ενίσχυσης.

(51) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της για το κατά πόσον η χρηματοδότηση των κοινοποιηθέντων μέτρων δύναται να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ**

3.1. ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΕΤΡΩΝ

(52) Η Γερμανία ξεκίνησε τις παρατηρήσεις της με περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με το πλαίσιο των υπό εξέταση μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι στη συνθήκη επανένωσης του 1990 είχε ήδη προβλεφθεί η περαιτέρω ανάπτυξη του αερολιμένα Leipzig/Halle. Σύμφωνα με τη Γερμανία, είχε καταρτιστεί γενικό σχέδιο για την ανάπτυξη του αερολιμένα και είχε ληφθεί η απόφαση να αναπτυχθεί ένα σύστημα δύο παράλληλων διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης. Η Γερμανία διευκρίνισε περαιτέρω ότι η κατασκευή του βόρειου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης είχε εγκριθεί το 1997 και η λειτουργία του ξεκίνησε το 2000, ενώ η κατασκευή του νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης είχε εγκριθεί το 2004 και η λειτουργία του ξεκίνησε το 2007.

(53) Βάσει των προαναφερομένων, η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι, χάρη στο σύστημα των παράλληλων διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης και τη μετεγκατάσταση αρκετών μεγάλων εμπορευματικών αερομεταφορέων, ο αερολιμένας Leipzig/Halle έχει πλέον καταστεί ο δεύτερος μεγαλύτερος κομβικός αερολιμένας εμπορευματικών μεταφορών της Γερμανίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία ανέφερε ότι, από το 2010, ο αερολιμένας έχει καταφέρει να εδραιωθεί ως ένα από τα σημαντικότερα κέντρα μεταφόρτωσης αερομεταφερόμενου φορτίου στην Ευρώπη. Η Γερμανία συμπλήρωσε επίσης ότι επί του παρόντος δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα 133 εταιρείες, οι οποίες απασχολούσαν συνολικά 5 106 εργαζόμενους το 2010 (ήτοι αύξηση της τάξης του 14,4 % σε σύγκριση με το 2009).

(54) Συνεπώς, ο αερολιμένας αποτελεί, κατά την άποψη της Γερμανίας, αποφασιστικό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη στην περιφέρεια και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην περιφερειακή απασχόληση. Η Γερμανία τόνισε ότι το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από την αύξηση των εσόδων και του όγκου των φορτίων που διακινούνται στον αερολιμένα. Πράγματι, κατά την περίοδο από το 2005 έως το 2009 τα έσοδα της FLH αυξήθηκαν από 47 εκατ. ευρώ σε 80 εκατ.

ευρώ. Όσον αφορά τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών, η Γερμανία ανέφερε ότι, σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες, ο αερολιμένας Leipzig/Halle καταγράφει σταθερούς ρυθμούς ανάπτυξης (ενώ το 2007 διακινήθηκαν 101 364 τόνοι φορτίου, το μέγεθος αυτό αυξήθηκε σε 442 453 τόνους το 2008, σε 524 084 τόνους το 2009 και σε 663 059 τόνους το 2010). Η Γερμανία ολοκλήρωσε τον ισχυρισμό της επισημαίνοντας ότι ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών αυξήθηκε κατά 18,5 % το 2009 και κατά 26,5 % το 2010. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αναμένεται περαιτέρω αύξηση του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία διευκρίνισε ότι έως το 2020 προβλέπεται να διακινηθούν περίπου 820 000 τόνοι αερομεταφερόμενου φορτίου ([16]). Εντούτοις, η Γερμανία υποστήριξε ότι η πρόβλεψη αυτή θα έχει ήδη επιβεβαιωθεί έως το 2015 ([17]).

(55) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι κατά τα τελευταία έτη έχει σημειωθεί σταδιακή αύξηση του αριθμού επιβατών (από 1 988 854 επιβάτες το 2002 σε 2 723 748 επιβάτες το 2007). Παρ' ότι, κατά την άποψη της Γερμανίας, έχει σημειωθεί μείωση της επιβατικής κίνησης από το 2007 και μετά (μόνο 2 352 827 επιβάτες το 2010), η Γερμανία αναμένει ότι θα υπάρξει μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα αύξηση της επιβατικής κίνησης έως και σε 4,6 εκατ. επιβάτες μέχρι το 2020.

(56) Η Γερμανία επισήμανε ότι, σε αντίθεση με πολλούς άλλους αερολιμένες της Ένωσης, όπως οι τρεις μείζονες γερμανικοί εμπορευματικοί αερολιμένες, ήτοι οι αερολιμένες της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main), της Κολωνίας/Βόννης και του Μονάχου, ο αερολιμένας Leipzig/Halle διαθέτει άδεια απεριόριστων νυκτερινών πτήσεων για τις εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτός είναι ο ένας από τους λόγους για τους οποίους ο αερολιμένας προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές για το μέλλον. Η Γερμανία επισήμανε επίσης ότι το γερμανικό ομοσπονδιακό διοικητικό δικαστήριο (Bundesverwaltungsgericht) επιβεβαίωσε, με απόφαση που εξέδωσε στις 4 Απριλίου 2012, την απαγόρευση νυκτερινών πτήσεων στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main), τον μεγαλύτερο κομβικό εμπορευματικό αερολιμένα της Γερμανίας. Η Γερμανία ανέφερε ότι, συνεπεία τούτου, όλες οι αναχωρήσεις και οι αφίξεις στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main) απαγορεύθηκαν πλήρως από τις 23:00 έως τις 5:00.

(57) Η Γερμανία υποστήριξε επίσης ότι η FLH δεν ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τα προβλεπόμενα μέτρα υποδομής με ιδίους πόρους. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία τόνισε ότι, λόγω της καθυστέρησης στις επενδύσεις που ανάγεται στην περίοδο της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας, ο αερολιμένας έπρεπε να πραγματοποιήσει επενδύσεις σε πολύ συντομότερο χρονικό διάστημα από ό,τι οι αερολιμένες που βρίσκονται στα δυτικά τμήματα της Γερμανίας. Κατά την άποψη της Γερμανίας, ειδικότερα, οι σημαντικές βραχυπρόθεσμες επενδύσεις δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από ιδίους πόρους της FLH, διότι υπάρχει σημαντικό έλλειμμα μεταξύ του όγκου των επενδύσεων (225,6 εκατ. ευρώ) και των ετήσιων εσόδων του αερολιμένα (80 εκατ. ευρώ το 2009).

3.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

3.2.1. **Η έννοια της οικονομικής δραστηριότητας και η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αερολιμενική υποδομή**

(58) Η Γερμανία υπενθύμισε καταρχάς ότι δεν συμφωνεί με τη θέση της Επιτροπής ότι η κατασκευή της αερολιμενικής υποδομής αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστήριξε ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

(59) Ως προς αυτό, η Γερμανία ανέφερε ότι η έννοια της «επιχείρησης» κατά το άρθρο 107, παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν έχει εφαρμογή στους αερολιμένες, τουλάχιστον όσον αφορά τη χρηματοδότηση αερολιμενικής υποδομής. Η Γερμανία τόνισε ότι η εγκατάσταση αερολιμενικής υποδομής δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα, αλλά, απεναντίας, γενικό μέτρο στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, της περιφερειακής και της οικονομικής πολιτικής. Παρέπεμψε δε στο σημείο 12 των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές, το οποίο ορίζει ότι «η κατασκευή ή η επέκταση έργων υποδομής […] αποτελεί ένα γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής το οποίο δεν μπορεί να ελεγχθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με τους κανόνες της Συνθήκης όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Οι αποφάσεις ανάπτυξης υποδομών δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης» και ισχυρίστηκε ότι το σημείο αυτό δεν αντικαθίσταται από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(60) Επιπλέον, η Γερμανία υποστήριξε ότι η κατασκευή αερολιμενικής υποδομής δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα διότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα επέλεγε να ασκήσει αυτήν τη δραστηριότητα. Εν προκειμένω, η Γερμανία επισήμανε ότι δεν υπάρχει καμία πιθανότητα η επένδυση να είναι επικερδής, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατή η ανάκτηση του κόστους κατασκευής από τους χρήστες του αερολιμένα μέσω των αερολιμενικών τελών. Η αδυναμία αυτή οφείλεται, κατά την άποψη της Γερμανίας, στο γεγονός ότι τα τέλη αυτά υπόκεινται σε έγκριση από την αρμόδια αερολιμενική αρχή του ομόσπονδου κρατιδίου στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας, οι δε ιδιώτες επενδυτές δεν ασκούν καμία επιρροή ως προς το ύψος των τελών αυτών. Συνεπώς, τα εν λόγω τέλη δεν μπορεί, σύμφωνα με τη Γερμανία, να καθοριστούν ελεύθερα από τον φορέα εκμετάλλευσης βάσει οικονομικών εκτιμήσεων, και, στην πραγματικότητα, καθορίζονται εντελώς ανεξάρτητα από το κόστος της επένδυσης. Οι χώροι που παραχωρούνται για άλλους εμπορικούς σκοπούς πέραν των δραστηριοτήτων των αεροπορικών εταιρειών είναι, κατά την άποψη της Γερμανίας, άνευ σημασίας.

(61) Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία επισήμανε περαιτέρω ότι οι αερολιμένες έχουν υψηλότερα πάγια έξοδα από τον μέσο όρο σε ό,τι αφορά την υποδομή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία. Εξάλλου, το περιθώριο ελιγμού τους περιορίζεται από επιβαρύνσεις και αυστηρούς νομικούς όρους.

([16]) Σύμφωνα με εκτιμήσεις που χρονολογούνται πριν από το 2011.
([17]) Σύμφωνα με εκτιμήσεις του 2011.

(62) Περαιτέρω, κατά τη θεώρηση της Γερμανίας, οι παραπομπές στις δικαστικές αποφάσεις στις υποθέσεις Aéroports de Paris ([18]) και Leipzig/Halle ([19]) είναι άνευ αντικειμένου. Όσον αφορά την απόφαση στην υπόθεση Aéroports de Paris, η Γερμανία επισήμανε ότι η εν λόγω απόφαση δεν αφορά την κατασκευή αερολιμενικής υποδομής, αλλά την εκμετάλλευση ενός αερολιμένα. Επιπροσθέτως, κατά την εκτίμηση της Γερμανίας, η απόφαση στην υπόθεση Aéroports de Paris δεν αφορά την ερμηνεία της έννοιας της «επιχείρησης» κατά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, αλλά αφορά παραβίαση της απαγόρευσης της καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 102 της Συνθήκης. Όσον αφορά την απόφαση στην υπόθεση Leipzig/Halle, κατά την εκτίμηση της Γερμανίας, η απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου δεν έχει καμία επίπτωση ως νομικό προηγούμενο, διότι αποτελεί αντικείμενο αίτησης αναίρεσης.

3.2.2. **Αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής**

(63) Σύμφωνα με τη Γερμανία, ακόμη και αν η χρηματοδότηση των μέτρων υποδομής υπόκειτο στους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, δεν θα συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, διότι η χρηματοδότηση των μέτρων υποδομής αποτελούσε κατά κύριο λόγο την αναγκαία και αναλογική επιστροφή των δαπανών για την εκτέλεση καθηκόντων που εμπίπτουν στις προνομιακές εξουσίες του κράτους. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία επισήμανε ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι δραστηριότητες οι οποίες κανονικά εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του κράτους ως δημόσιας αρχής δεν ήταν οικονομικής φύσεως και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

(64) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, σε ό,τι αφορά την άσκηση καθηκόντων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής, η πρακτική της Επιτροπής κάνει τη διάκριση τουλάχιστον μεταξύ των ακόλουθων κατηγοριών μέτρων που σχετίζονται με την ασφάλεια: προστασία της εναέριας κυκλοφορίας από εξωτερικές απειλές, όπως αεροπειρατείες και άλλες πράξεις βίας κατά της εναέριας κυκλοφορίας, προστασία της εναέριας κυκλοφορίας από λειτουργικούς κινδύνους και προστασία τρίτων από λειτουργικούς κινδύνους της εναέριας κυκλοφορίας. Κατά την άποψη της Γερμανίας, όσον αφορά την προστασία της εναέριας κυκλοφορίας από λειτουργικούς κινδύνους, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα έχει καθήκον να προβαίνει σε ανακαίνιση, εκσυγχρονισμό και επέκταση της αερολιμενικής υποδομής με σκοπό την πρόληψη των λειτουργικών κινδύνων. Η Γερμανία επισήμανε ότι η τρίτη κατηγορία μέτρων καλύπτει κατά κανόνα την προστασία τρίτων από την ηχορύπανση των αεροσκαφών και άλλες επιβλαβείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

(65) Όσον αφορά τα διάφορα επίμαχα μέτρα υποδομής, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι τα εν λόγω μέτρα αποτελούν κυρίως αποζημίωση για την άσκηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στο τομέα των αρμοδιοτήτων δημοσίας πολιτικής, δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά προστατεύουν τρίτους από τους λειτουργικούς κινδύνους που συνεπάγεται η εναέρια κυκλοφορία.

(66) Αναφορικά με τα μέτρα για τη μείωση της ηχορύπανσης, η Γερμανία επισήμανε ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης του σχεδιασμού, θα έπρεπε να τεθούν σε εφαρμογή μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης περίπου για 10 000 πολυκατοικίες. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του προσφάτως τροποποιηθέντος νόμου Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (νόμος σχετικά με τον θόρυβο των αεροσκαφών, «FluglärmG»), τα μέτρα για τη μείωση της ηχορύπανσης θα κάλυπταν μόνο περιοχή συνολικής έκτασης μόλις 78 km^2 με περίπου 3 000 πολυκατοικίες και το σχετικό κόστος θα ανερχόταν στο ποσό των […] εκατ. ευρώ. Ωστόσο, κατά την άποψη της Γερμανίας, η FLH δεν επωφελήθηκε από την εν λόγω τροποποίηση του νόμου FluglärmG, και εξακολουθεί να ισχύει η υποχρέωση συμμόρφωσης με αυστηρότερες ρυθμίσεις προστασίας της περιοχής. Εν προκειμένω, η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle πρέπει να επιβαρύνεται με σημαντικά υψηλότερες δαπάνες από ό,τι οι ανταγωνιστές του (στη Γερμανία και εκτός της Ένωσης).

(67) Επιπλέον, ο αερολιμένας αγόρασε επίσης ιδιοκτησίες σοβαρά πληγέντων κατοίκων, στους οποίους και κατέβαλε χρηματική αποζημίωση. Περαιτέρω, η Γερμανία ανέφερε ότι ο αερολιμένας πραγματοποίησε ορισμένες δραστηριότητες διατήρησης της φύσης εν είδει αντιστάθμισης των δραστηριοτήτων του για την ανέγερση κτιρίων. Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι εν λόγω δραστηριότητες αποσκοπούσαν στην αποτροπή ή τη μείωση των επιπτώσεων του θορύβου των αεροσκαφών και των κατασκευαστικών εργασιών σε τρίτους, και αποτελούν, συνεπώς, λειτουργία δημόσιας τάξης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η προστασία τρίτων από την ηχορύπανση, ιδίως από τον θόρυβο των αεροσκαφών, συγκαταλέγεται μεταξύ των θεμελιωδών επίσημων καθηκόντων και λειτουργιών του κράτους.

(68) Η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι οι εγκαταστάσεις δοκιμής του θορύβου των κινητήρων, δηλαδή το μέτρο Μ2, συνιστά μέτρο που εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Επισήμανε δε ότι τα όρια θορύβου που καθορίστηκαν στο πλαίσιο της απόφασης έγκρισης του σχεδιασμού για την κατασκευή του νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης μπορούσαν να τηρηθούν κατά τη διάρκεια της ημέρας (από τις 6:00 έως τις 22:00) χωρίς τη χρήση κλειστής δομής δοκιμής κινητήρων. Εντούτοις, κατά την άποψη της Γερμανίας, σύμφωνα με την άδεια λειτουργίας της 31ης Ιουλίου 2007, ο αερολιμένας ήταν υποχρεωμένος να εκτελεί τις δοκιμές στην κλειστή δομή δοκιμής και κατά τη διάρκεια της ημέρας. Επιπροσθέτως, η Γερμανία εξήγησε ότι η δοκιμή των κινητήρων συνιστούσε απαίτηση στο πλαίσιο της διατήρησης της επιχειρησιακής ασφάλειας των αεροσκαφών και θα υπερέβαινε τα επιτρεπόμενα όρια θορύβου εάν διεξαγόταν κατά τη διάρκεια της νύχτας εκτός της κλειστής δομής. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της Γερμανίας, η κατασκευή της εγκατάστασης δοκιμής κινητήρων υπό τη μορφή κλειστής κτιριακής δομής χρησιμεύει για την προστασία των περιοίκων από τυχόν μη αποδεκτά επίπεδα θορύβου των αεροσκαφών.

([18]) Υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929.

([19]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig Halle GmbH κατά Επιτροπής, (απόφαση «Αεροδρόμιο της Leipzig-Halle»), Συλλογή 2011, σ. II-1311.

(69) Όσον αφορά το μέτρο Μ3, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η κατασκευή αυτών των στοιχείων υποδομής εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής διότι πραγματοποιήθηκε με σκοπό την προστασία της εναέριας κυκλοφορίας από λειτουργικούς κινδύνους. Ανεξαρτήτως του όγκου της κίνησης που εικάζεται ότι θα εξυπηρετείται στο μέλλον, οι υφιστάμενες συνδέσεις των διαδρόμων τροχοδρόμησης ήταν ήδη ανεπαρκείς κατά το παρελθόν ώστε να εγγυώνται την ασφαλή και ομαλή εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι ο νέος διάδρομος τροχοδρόμησης αποτελεί για την πυροσβεστική υπηρεσία την οδό ταχείας πρόσβασης έκτακτης ανάγκης από τον ανατολικό πυροσβεστικό σταθμό προς το βόρειο τμήμα του αερολιμένα. Κατά την άποψη της Γερμανίας, ακόμη και αν είχαν εφαρμογή οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ορισμένες από τις εν λόγω δαπάνες για τον διάδρομο τροχοδρόμησης αφορούσαν τον φωτισμό. Όσον αφορά τον φωτισμό, η Γερμανία επισήμανε ότι η Επιτροπή είχε ήδη αποφανθεί στην απόφασή της στην υπόθεση Memmingen ([20]) ότι ο φωτισμός αποτελεί στοιχείο καθοδήγησης και ελέγχου των αεροσκαφών και μπορεί, ως εκ τούτου, να συμπεριληφθεί στις δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής και διαφεύγουν από το πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

(70) Κατά την άποψη της Γερμανίας, το μέτρο Μ4 θα εφαρμοζόταν επίσης στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα δημόσιας πολιτικής, διότι η επιχειρησιακή ικανότητα και λόγοι ασφάλειας επέβαλλαν την υποχρεωτική χρήση αεροσκαφών ευρείας ατράκτου που λειτουργούν με το επιτρεπόμενο μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) υπό ορισμένες κλιματικές συνθήκες με επιπρόσθετη απόσταση απογείωσης, περιλαμβανομένου επιπρόσθετου χώρου επιβράδυνσης σε περίπτωση διακοπής απογείωσης.

(71) Όσον αφορά το μέτρο Μ5, κατά την άποψη της Γερμανίας, η έγκαιρη εκκαθάριση του εργοταξίου για την κατασκευή του διαδρόμου τροχοδρόμησης Victor πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής, δεδομένου ότι ο διάδρομος τροχοδρόμησης Victor ήταν αναγκαίος για την εγγύηση της ασφαλούς λειτουργίας και για την πρόληψη ατυχημάτων, κινδύνων ασφαλείας και δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Σύμφωνα με τη Γερμανία, σε αντίθεση με την άποψη της Επιτροπής, η κατασκευή του διαδρόμου τροχοδρόμησης Victor δεν αποσκοπούσε στην αύξηση της χωρητικότητας και, εμμέσως, του κύκλου εργασιών. Η Γερμανία ανέφερε ότι κατασκευάστηκε αποκλειστικά και μόνο για λόγους επιχειρησιακής ασφάλειας και για περιβαλλοντικούς σκοπούς.

(72) Περαιτέρω, κατά την άποψη της Γερμανίας, η κατασκευή των δύο νέων κτιρίων πυροσβεστικού σταθμού πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής διότι, σύμφωνα με την πάγια πρακτική της Επιτροπής, θεωρείται ότι τα μέτρα που σχετίζονται με την πυρασφάλεια, ιδίως η κατασκευή και λειτουργία των κτιρίων πυροσβεστικού σταθμού και η προμήθεια του σχετικού εξοπλισμού, εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Η Γερμανία επισήμανε ότι η κατασκευή εγκαταστάσεων πυρόσβεσης χρηματοδοτείται συνήθως από δημόσιους πόρους στους γερμανικούς αερολιμένες.

(73) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, η κατασκευή του υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων πραγματοποιήθηκε επίσης στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής διότι το υπόστεγο θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την αποθήκευση του εξοπλισμού χειμερινών υπηρεσιών και ως καταφύγιο έκτακτης ανάγκης. Η Γερμανία εξήγησε ότι η πρόβλεψη χώρων για τον εξοπλισμό χειμερινών υπηρεσιών αποτελεί επίσημο καθήκον του κράτους διότι εγγυάται την ασφαλή λειτουργία του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Επιπροσθέτως, η Γερμανία ανέφερε ότι επέτρεψε στον αερολιμένα να ανταποκρίνεται στη νομική του υποχρέωση περί αδιάλειπτης λειτουργίας του αερολιμένα.

(74) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι η πρόβλεψη του καταφυγίου έκτακτης ανάγκης εντάσσεται στο πλαίσιο του γενικού συμφέροντος διότι εξυπηρετεί τους σκοπούς της διαφύλαξης της ανθρώπινης ζωής. Η Γερμανία επικαλέστηκε τις διατάξεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σύμφωνα με τις οποίες οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων υποχρεούνται να παρέχουν χώρο για την περίθαλψη τραυματισμένων ανθρώπων και για την αποθήκευση πτωμάτων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Κατά την άποψη της Γερμανίας, εξάλλου, το υπόστεγο πολλαπλών χρήσεων μπορεί επίσης να φιλοξενεί επιβάτες οι οποίοι δεν μπορούν να συνεχίσουν το ταξίδι τους λόγω φυσικών φαινομένων (για παράδειγμα, το νέφος ηφαιστειακής τέφρας το 2010).

(75) Περαιτέρω, η Γερμανία τόνισε ότι η κατασκευή του νέου υπόστεγου ήταν αναγκαία διότι δεν θα ήταν δυνατή η επέκταση του υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων στην προηγούμενη θέση του.

(76) Όσον αφορά το μέτρο Μ6, η Γερμανία παρέπεμψε στα επιχειρήματα που διατυπώθηκαν σχετικά με το μέτρο Μ5. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η κατασκευή του διαδρόμου τροχοδρόμησης Victor αναβλήθηκε.

(77) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η επέκταση των χώρων αποπάγωσης (μέτρο Μ7) πραγματοποιήθηκε επίσης στο πλαίσιο της άσκησης επίσημου καθήκοντος του κράτους δεδομένου ότι οι εν λόγω εγκαταστάσεις ήταν αναγκαίες για λόγους επιχειρησιακής ασφάλειας και για περιβαλλοντικούς λόγους. Η Γερμανία διευκρίνισε, περαιτέρω, ότι οι επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης δεν ήταν αναγκαίοι για την εξασφάλιση επαρκούς χωρητικότητας σε περίπτωση αυξημένης κίνησης, διότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle θα μπορούσε να εξυπηρετήσει την αυξημένη κίνηση ακόμη και χωρίς επιπρόσθετους χώρους αποπάγωσης. Ισχυρίστηκε ότι η επέκταση των χώρων αποπάγωσης κατέστη αναγκαία λόγω των δυσχερειών που αντιμετωπίστηκαν κατά τη χειμερινή λειτουργία της περιόδου 2008-2009. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επιπρόσθετες

([20]) Απόφαση της Επιτροπής της 7ης Μαρτίου 2007 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 620/06 — Γερμανία — Περιφερειακός αερολιμένας Memmingen/Allgäu (ΕΕ C 133 της 15.6.2007, σ. 8).

εγκαταστάσεις αποπάγωσης χρησιμεύουν για τη διασφάλιση της ομαλής αποπάγωσης των αεροσκαφών και για την αποτροπή των καθυστερήσεων που προκαλούνται λόγω ανεπαρκούς υποδομής αποπάγωσης στον αερολιμένα. Εν προκειμένω, η Γερμανία υποστήριξε ότι οι καθυστερήσεις θα είχαν, με τη σειρά τους, αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως η κατανάλωση κηροζίνης, οι επιβλαβείς εκπομπές και η ηχορύπανση.

(78) Όσον αφορά το μέτρο Μ8, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η κατασκευή ελικοδρομίου διευκολύνει τις υπηρεσίες αεροδιάσωσης τόσο στον αερολιμένα όσο και γενικότερα.

(79) Όσον αφορά το μέτρο Μ9.1, η Γερμανία ανέφερε ότι η ανακατασκευή του σημείου ελέγχου Ι ήταν απολύτως αναγκαία υπό το πρίσμα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([21]). Η Γερμανία επισήμανε ότι η εν λόγω ανακατασκευή εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής και ότι η χρηματοδότησή της περιορίστηκε στην κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν.

(80) Επιπροσθέτως, η Γερμανία είναι επίσης της άποψης ότι η κατασκευή του κτιρίου λειτουργικής ασφάλειας (μέτρο Μ9.2) εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής και ότι η χρηματοδότηση περιορίστηκε στην κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν. Η Γερμανία επισήμανε ότι το νέο κτίριο λειτουργικής ασφάλειας συνέβαλε επίσης στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και ήταν αναγκαίο για την κάλυψη των αναγκών των ομοσπονδιακών και περιφερειακών αστυνομικών αρχών, των τελωνειακών αρχών και της Γερμανικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.

(81) Όσον αφορά το μέτρο Μ9.3, το οποίο αφορούσε την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού, δηλαδή την προμήθεια επιπρόσθετου εξοπλισμού χειμερινών υπηρεσιών, συμπληρωματικού εξοπλισμού πυρόσβεσης και του εκσυγχρονισμού της περίφραξης του αερολιμένα με εκ των υστέρων τοποθέτηση ανιχνευτών και ψηφιακού εξοπλισμού επιτήρησης με βίντεο, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι τα τρία μέτρα εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

(82) Όσον αφορά τον νέο εξοπλισμό χειμερινών υπηρεσιών, η Γερμανία ανέφερε ότι ο εξοπλισμός κατέστησε δυνατό τον παράλληλο καθαρισμό των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, δυνατότητα που εξασφάλισε την ασφαλή λειτουργία του αερολιμένα, και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

(83) Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του γερμανικού νόμου Luftsicherheitsgesetz (νόμος σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας, «LuftSiG»), με τον οποίο μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008, ο αερολιμένας έπρεπε να περιβάλλεται από περίφραξη. Η Γερμανία τόνισε ότι, σύμφωνα με την πάγια πρακτική της Επιτροπής, η υποδομή ασφαλείας των αερολιμένων, όπως η περίφραξη, εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

(84) Όσον αφορά το μέτρο Μ9.4 (δηλαδή την κατασκευή νέου κτιρίου για τη μεταφορά ζώων, συμπεριλαμβανομένων κτηνιατρικών εγκαταστάσεων), η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι η ανέγερση του εν λόγω κτιρίου εμπίπτει στη αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής διότι αποσκοπούσε στη διασφάλιση της πρόληψης κατά της εισαγωγής ζωονόσων ή άλλων ασθενειών στη Γερμανία και την Ένωση.

(85) Όσον αφορά το μέτρο Μ12, η Γερμανία ανέφερε ότι η άδεια σχεδιασμού ήταν αναγκαία προκειμένου να είναι σε θέση να προβεί σε περαιτέρω αύξηση της εμπορευματικής κίνησης και σε μείωση του κινδύνου ατυχημάτων στο έδαφος.

(86) Όσον αφορά τα μέτρα Μ11 και Μ13 έως Μ16, η Γερμανία επισήμανε ότι στην κοινοποίησή της δεν ισχυρίστηκε ότι τα εν λόγω μέτρα τέθηκαν σε εφαρμογή για την άσκηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν την ανάπτυξη υποδομής εδάφους στη νοτιοανατολική ζώνη, την επέκταση του βόρειου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, την επέκταση του ανατολικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, την προσαρμογή της υποδομής στη βόρεια ζώνη, καθώς και συμπληρωματικά μέτρα υποδομής στη βόρεια ζώνη.

3.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΔΑΝΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ FLH

3.3.1. **Όροι χρηματοδότησης**

(87) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των επίμαχων μέτρων υποδομής, η Γερμανία επισήμανε ότι τα εν λόγω μέτρα χρηματοδοτήθηκαν από δάνεια των μετόχων τα οποία χορηγήθηκαν υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η Γερμανία επισήμανε ότι τα εν λόγω δάνεια δεν έχουν μετατραπεί μέχρι στιγμής σε μετοχικό κεφάλαιο και ότι η μετατροπή των δανείων των μετόχων υπόκειται σε απόφαση έγκρισης από την Επιτροπή.

(88) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι τα δάνεια χορηγούνται σε συνάρτηση με τις κατασκευαστικές ανάγκες και ότι το συνολικό ποσό τους μεταβάλλεται σε μηνιαία βάση. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ως ημερομηνία έναρξης της διάρκειας του δανείου ορίζεται η ημερομηνία εκταμίευσης του δανείου. Η Γερμανία εξήγησε περαιτέρω ότι ως ημερομηνία λήξης κάθε δανείου ορίζεται το τέλος του έτους (31η Δεκεμβρίου) κατά τη διάρκεια του οποίου χορηγείται. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία επισήμανε ότι τα εν λόγω δάνεια παρατάθηκαν για πρόσθετη περίοδο ενός έτους. Κατά την άποψη της Γερμανίας, προβλέπεται η δυνατότητα πολλαπλών παρατάσεων της διάρκειας των δανείων έως ότου ληφθεί από την Επιτροπή η προσδοκώμενη έγκριση των εισφορών κεφαλαίου.

([21]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72).

(89) Η Γερμανία ανέφερε περαιτέρω ότι η καταβολή του ποσού του δανείου και των πληρωτέων τόκων οφείλει να πραγματοποιηθεί στην καταληκτική ημερομηνία (δηλαδή την 31η Δεκεμβρίου εκάστου έτους), αλλά η διάρκεια του δανείου μπορεί να παραταθεί κατά ένα επιπλέον έτος. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι αυτή η δυνατότητα παράτασης επέτρεψε την επιμήκυνση του δανείου έως την ημερομηνία έκδοσης της τελικής απόφασης από την Επιτροπή.

(90) Όσον αφορά το επιτόκιο για κάθε δάνειο, η Γερμανία εξήγησε ότι καθορίστηκε βάσει του Euribor που εφαρμόζεται κατά τη χρονική στιγμή χορήγησης της κάθε δόσης, συν το περιθώριο κινδύνου. Κατά την άποψη της Γερμανίας, εάν ένα δάνειο χορηγείται την 1η Ιουλίου, η διάρκειά του (έως το τέλος του έτους) θα είναι έξι μήνες και το επιτόκιο θα ισούται με το άθροισμα του Euribor εξαμήνου και του περιθωρίου κινδύνου. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι, εάν ένα δάνειο χορηγείται την 1η Μαΐου (και είναι συνεπώς οκτάμηνης διάρκειας έως το τέλος του έτους), το βασικό επιτόκιο αναφοράς θα υπολογιστεί με παρεμβολή του επιτοκίου του Euribor εξαμήνου και εννεαμήνου. Η Γερμανία διευκρίνισε ακόμη ότι, από τον Ιανουάριο του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο παρατάθηκε το δάνειο, το ισχύον επιτόκιο ισούται με το Euribor δωδεκαμήνου συν το περιθώριο κινδύνου. Η Γερμανία υπέβαλε επισκόπηση των συγκεντρωτικών ποσών των δανείων και των όρων δανειοδότησης, όπως συνοψίζονται στον πίνακα 3.

Πίνακας 3

Επισκόπηση των δανείων των μετόχων της FLH κατά την περίοδο 13.12.2006 – 1.1.2012

Ημερομηνία	Ποσό σε εκατ. ευρώ (συγκεντρωτικά)	Euribor	Περιθώριο κινδύνου	Συνολικό επιτόκιο (Euribor + περιθώριο)
13.12.2006	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2007	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2008	[…]	4,73	[…]	[…]
1.1.2009	[…]	3,03	[…]	[…]
1.1.2010	[…]	1,25	[…]	[…]
1.1.2011	[…]	1,50	[…]	[…]
1.1.2012	[…]	1,94	[…]	[…]

Πηγή: Στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, της 26ης Απριλίου 2012, παράρτημα 14.

(91) Όσον αφορά τα ποσοστά του περιθωρίου κινδύνου για τα έτη από το 2006 έως το 2008, η Γερμανία επισήμανε ότι χρησιμοποιήθηκε περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι το εν λόγω ποσοστό καθορίστηκε βάσει σύγκρισης των όρων δανειοδότησης των ακόλουθων συμβάσεων δανείου:

α) σύμβαση δανείου μεταξύ της MFAG και της Sachsen LB της 19/22.8.2003 στην οποία καθορίστηκε περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης ετησίως·

β) σύμβαση δανείου μεταξύ της MFAG και της Sachsen LB/Nord LB της 16.5.2007 στην οποία καθορίστηκε περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης ετησίως·

γ) σύμβαση δανείου μεταξύ της MFAG και της Postbank της 28.6.2007/15.7.2007 στην οποία καθορίστηκε περιθώριο κινδύνου […] μονάδων βάσης ετησίως.

(92) Η Γερμανία επισήμανε ότι το μέσο περιθώριο κινδύνου που υπολογίστηκε στρογγυλοποιήθηκε προς τα άνω από […] μονάδες βάσης κατά μέσο όρο σε […] μονάδες βάσης.

(93) Όσον αφορά το περιθώριο κινδύνου των […] μονάδων βάσης που καθορίστηκε το 2009, η Γερμανία διευκρίνισε ότι το εν λόγω ποσοστό προσδιορίστηκε βάσει σύγκρισης των όρων δύο ενδεικτικών προσφορών από τη Sachsen Bank και τη Nord LB, της 8ης και της 9ης Ιανουαρίου 2009 αντιστοίχως, καθώς και βάσει των συμβάσεων δανείου της 19ης/22ας Αυγούστου 2003 και της 28ης Ιουνίου/15ης Ιουλίου 2007, μεταξύ της MFAG και της Sachsen LB και της Postbank αντιστοίχως. Η Γερμανία επισήμανε ότι, για λόγους σύνεσης, το περιθώριο κινδύνου στρογγυλοποιήθηκε προς τα άνω από […] μονάδες βάσης κατά μέσο όρο σε […] μονάδες βάσης.

(94) Σύμφωνα με τη Γερμανία, το περιθώριο κινδύνου ανήλθε το 2010 σε […] μονάδες βάσης. Περαιτέρω, η Γερμανία εξήγησε ότι τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία καθορίστηκαν βάσει σύγκρισης δύο ενδεικτικών προσφορών από τη Sachsen LB ([22]) και τη Nord LB ([23]), της 11ης και της 14ης Ιανουαρίου 2010 αντιστοίχως, καθώς και βάσει της σύμβασης

([22]) Προσφορά δανείου, της 14.1.2010, από τη Sachsen LB, με την οποία προτείνονται περιθώρια από 55 μονάδες βάσης ετησίως έως 80 μονάδες βάσης ετησίως, ανάλογα με το ποσό του δανείου (όσο υψηλότερο το ποσό του δανείου, τόσο χαμηλότερο το προσφερόμενο περιθώριο κινδύνου).

([23]) Προσφορά δανείου, της 11.1.2010, από τη Nord LB, με την οποία προτείνονται περιθώρια κινδύνου από 22 μονάδες βάσης ετησίως έως 238 μονάδες βάσης ετησίως, ανάλογα με το ποσό του δανείου.

δανείου, της 19ης/22ας Αυγούστου 2003, μεταξύ της MFAG και της Sachsen LB. Η Γερμανία επισήμανε ότι, για λόγους σύνεσης, το μέσο περιθώριο στρογγυλοποιήθηκε εκ νέου προς τα άνω από […] μονάδες βάσης κατά μέσο όρο σε […] μονάδες βάσης.

(95) Η Γερμανία διευκρινίζει ότι, το 2011, το περιθώριο επιτοκίου που χρησιμοποιήθηκε ανήλθε σε […] μονάδες βάσης και ότι ο υπολογισμός βασίστηκε σε σύγκριση δύο ενδεικτικών προσφορών, της 29ης Ιουνίου 2011, από τη Sachsen Bank και τη Nord LB, καθώς και στις συμβάσεις δανείου μεταξύ της Postbank και της MFAG, της 28ης Ιουνίου/15ης Ιουλίου 2007, και μεταξύ της Sachsen LB και της MFAG, της 19ης/22ας Αυγούστου 2003,. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το περιθώριο που υπολογίστηκε στρογγυλοποιήθηκε εκ νέου προς τα άνω από […] μονάδες βάσης κατά μέσο όρο σε […] μονάδες βάσης.

3.3.2. **Χρήση συγκριτικών στοιχείων της αγοράς για τον προσδιορισμό του επιτοκίου αγοράς της FLH**

(96) Η Γερμανία επισήμανε ότι, κατά την άποψή της, το συμβιβάσιμο των δανείων των μετόχων της FLH με την αγορά είναι σκόπιμο να αξιολογηθεί με βάση συγκριτικά στοιχεία της αγοράς και όχι με βάση την ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς.

(97) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η σύμβαση δανείου, της 19ης/22ας Αυγούστου 2003, μεταξύ της MFAG και της Sachsen LB αποτελεί πράγματι κατάλληλο κριτήριο αναφοράς για τον προσδιορισμό των επιτοκίων των δανείων των μετόχων σε επίπεδο αγοράς. Η Γερμανία απέρριψε το επιχείρημα ότι η σύμβαση δανείου μεταξύ της MFAG και της Sachsen LB δεν αποτελεί κατάλληλη βάση για τον προσδιορισμό των κριτηρίων αναφοράς, διότι συνήφθη με διαφορετικό δικαιούχο, ήτοι την MFAG και όχι την FLH. Η Γερμανία επισήμανε ότι η ίδια η Επιτροπή θεώρησε ότι η MFAG αποτέλεσε απλώς μηχανισμό για τη μεταφορά χρηματοδοτικών πόρων στην FLH και όχι δικαιούχο ενίσχυσης αυτή καθαυτή. Η Γερμανία επεξήγησε ότι, βάσει της σύμβασης ελέγχου, μεταφοράς κερδών και ζημιών μεταξύ της MFAG και της FLH, η FLH ήταν υποχρεωμένη να μεταβιβάσει το σύνολο των κερδών της στην MFAG και να ζητήσει από την MFAG να καλύψει το σύνολο των ζημιών της FLH, με αποτέλεσμα το σύνολο των καθαρών κερδών/ζημιών για την FLH να είναι πάντα μηδενικό. Κατά συνέπεια, το περιθώριο επιτοκίου που παραχωρήθηκε σε κάποια εταιρεία του ομίλου ήταν πάντα ισοδύναμο με το περιθώριο επιτοκίου που παραχωρήθηκε στη μητρική εταιρεία και αντιστρόφως.

(98) Κατά την άποψη της Γερμανίας, παρότι η σύμβαση δανείου συνήφθη το 2003, περιλάμβανε μακροπρόθεσμη αναδιάταξη του δανείου διάρκειας έως το 2013, με επιτόκιο που καθοριζόταν κάθε φορά για χρονική περίοδο τριών μηνών. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία επισήμανε ότι το περιθώριο κινδύνου των […] μονάδων βάσης εφαρμόστηκε, συνεπώς, κατά την περίοδο 2006-2008, με ισχύ έως σήμερα. Επιπλέον, η Γερμανία διαφώνησε με τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι η Sachsen LB ήταν σε θέση να προσφέρει τη διαφορά επιτοκίων των […] μονάδων βάσης απλώς και μόνο λόγω του μειωμένου επιτοκίου που προβλεπόταν μέσω της χρηματοδότησης από την ΕΤΕπ, διότι ούτε αυτός ο ισχυρισμός είναι ορθός. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ δεν επηρέασε καθόλου τον προσδιορισμό της διαφοράς επιτοκίων των […] μονάδων βάσης.

(99) Η Γερμανία απέρριψε επίσης την παρατήρηση της Επιτροπής ότι η σύμβαση δανείου μεταξύ της Postbank και της MFAG δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο αναφοράς. Η εν λόγω σύμβαση συνήφθη προς όφελος της FLH, δεν συμφωνήθηκε σε διαφορετική χρονική στιγμή και η καταβολή του δανείου δεν υπόκειτο σε συγκεκριμένους όρους. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η δεσμευτική προσφορά χρηματοδότησης, της 16ης Μαΐου 2007, από τη Sachsen LB και τη Nord LB αποτελεί κατάλληλο κριτήριο αναφοράς.

(100) Αναφερόμενη, εξάλλου, στον ισχυρισμό της Επιτροπής περί αμφιβολιών σχετικά με το κατά πόσον μπορούν να θεωρηθούν αξιόπιστο κριτήριο αναφοράς της αγοράς ενδεικτικές προτάσεις οι οποίες υποβλήθηκαν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου χωρίς να αποσκοπούν στη σύναψη νομικά δεσμευτικών συμβάσεων δανείου ([24]), η Γερμανία επισήμανε ότι αμφότερες οι Nord LB και Sachsen Bank διατηρούν από μακρού επιχειρηματικές σχέσεις με την MFAG και ενημερώνονταν τακτικά για την οικονομική κατάσταση της FLH και της MFAG, και, ως εκ τούτου, οι ενδεικτικές προτάσεις βασίζονταν σε εμπεριστατωμένη εκτίμηση κινδύνου.

(101) Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι, ακόμη και αν ο χαρακτήρας συμμόρφωσης προς την αγορά ή το ισοδύναμο ενίσχυσης των δανείων ή αμφότερες οι παράμετροι εξετάζονταν με βάση την ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς, δεν θα εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η Γερμανία τόνισε ότι η νέα μέθοδος υπολογισμού των επιτοκίων αναφοράς άρχισε να εφαρμόζεται μόνον από την 1η Ιουλίου 2008. Κατά συνέπεια, για τις συμβάσεις δανείου που συνήφθησαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία έπρεπε να εφαρμοστεί η προηγούμενη ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς.

3.3.3. **Αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της MFAG/FLH**

(102) Η Γερμανία επιβεβαιώνει ότι η FLH δεν έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση από δημόσιους οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Εντούτοις, η Γερμανία επισήμανε ότι υπάρχουν ορισμένες ενδείξεις της πιστοληπτικής της ικανότητας. Η Γερμανία ανέφερε περαιτέρω ότι ο κύριος μέτοχος της FLH είναι η MFAG, η οποία κατέχει το 94 % των μετοχών της FLH. Σύμφωνα με τη Γερμανία, εφόσον υφίσταται από την 6η Δεκεμβρίου 2000 σύμβαση επιμερισμού κερδών και ζημιών μεταξύ της MFAG και της FLH, η οποία υποχρεώνει την MFAG να καλύπτει τυχόν ζημίες της FLH, η πιστοληπτική διαβάθμιση της FLH θα πρέπει να είναι τουλάχιστον η ίδια (ή υψηλότερη) με την πιστοληπτική διαβάθμιση της μητρικής της εταιρείας, ήτοι της MFAG.

([24]) Αιτιολογική σκέψη 95 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(103) Η Γερμανία επισήμανε ότι η MFAG δεν έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση από δημόσιους οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Ωστόσο, η Γερμανία παρέχει στοιχεία από ορισμένες εσωτερικές πιστοληπτικές διαβαθμίσεις τραπεζών για την MFAG. Η Γερμανία ανέφερε ότι, το 2006, η Nord LB είχε αξιολογήσει την MFAG με πιστοληπτική διαβάθμιση […] της εσωτερικής της κλίμακας πιστοληπτικής διαβάθμισης (με πιθανότητα αθέτησης […] %), η οποία αντιστοιχεί σε διαβάθμιση της τάξης του […] έως […] της κλίμακας διαβάθμισης του οργανισμού αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας Standard & Poor's, […] έως […] του Moody's και […] έως […] του Fitch. Η Γερμανία επισήμανε περαιτέρω ότι η MFAG παραμένει στη συγκεκριμένη κατηγορία πιστοληπτικής διαβάθμισης από το 2006. Η Γερμανία διευκρίνισε ακόμη ότι η Nord LB επιβεβαίωσε την εν λόγω αξιολόγηση στις 2 Αυγούστου 2011 και στις 20 Απριλίου 2012 αντιστοίχως. Επιπροσθέτως, η Γερμανία δήλωσε ότι και η Deutsche Kreditbank AG (DKB) υπέβαλε τα δικά της στοιχεία πιστοληπτικής διαβάθμισης, με τα οποία επιβεβαιώνεται ότι, βάσει των οικονομικών εκθέσεων της MFAG για το έτος 2006, η εταιρεία βαθμολογείται με πιστοληπτική διαβάθμιση της τάξης του […] της εσωτερικής κλίμακας πιστοληπτικής διαβάθμισης της τράπεζας, που αντιστοιχεί σε διαβάθμιση της τάξης του […] κατά την Standard & Poor's και […] κατά τη Moody's.

(104) Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται συνοπτικά τα στοιχεία πιστοληπτικής διαβάθμισης της MFAG από το 2006 έως το 2012 (κατά την υπό εξέταση περίοδο).

Πίνακας 4

Αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της MFAG κατά την περίοδο 2006-2012

(…) [25]

3.3.4. **Εκτίμηση της ζημίας σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (LGD)**

(105) Όσον αφορά την εξασφάλιση των πιστώσεων για τα δάνεια και τη ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (LGD), η Γερμανία διευκρίνισε ότι τα δάνεια χορηγούνται από τους μετόχους της FLH υπό τη μορφή ενδιάμεσης χρηματοδότησης, που σημαίνει ότι πρέπει να μετατραπούν σε κεφάλαιο μετά την έγκριση της Επιτροπής. Εν προκειμένω, η Γερμανία διευκρίνισε περαιτέρω ότι αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο τα δάνεια δεν είναι εξασφαλισμένα.

(106) Η Γερμανία υποστήριξε ότι δεν προβλέπονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις αποπληρωμής για τα δάνεια των μετόχων λόγω της παραδοχής ότι τα δάνεια θα μετατραπούν σε μετοχικό κεφάλαιο και, επομένως, δεν θα υπάρξει αποπληρωμή. Κατά την άποψη της Γερμανίας, σε περίπτωση μη μετατροπής των δανείων σε μετοχικό κεφάλαιο λόγω μη έγκρισης της χρηματοδότησης των μέτρων υποδομής από την Επιτροπή, το άρθρο 488 παράγραφος 3 του Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch (γερμανικός αστικός κώδικας) ορίζει ότι η καταγγελία σύμβασης δανείου επιτρέπεται εντός τριών μηνών. Η καταγγελία της σύμβασης συνεπάγεται τη λήξη της διάρκειας του δανείου με τόκο επί του ποσού του δανείου.

(107) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι, παρά το γεγονός ότι τα δάνεια δεν είναι εξασφαλισμένα, η ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (LGD) της FLH πρέπει να θεωρηθεί τουλάχιστον χαμηλότερη από […] %, ακόμη δε και να προσεγγίζει το […] %, επειδή η αξία των στοιχείων του ενεργητικού της FLH (δηλαδή […] εκατ. ευρώ το 2010) υπερβαίνει την αξία των στοιχείων του παθητικού της ([…] εκατ. ευρώ το 2010). Κατά την άποψη της Γερμανίας, σε περίπτωση πτώχευσης, τα στοιχεία του ενεργητικού της FLH θα ήταν επαρκή για την κάλυψη των εν λόγω απαιτήσεων.

(108) Η Γερμανία επισήμανε ότι τα στοιχεία του ενεργητικού της FLH, στα οποία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, ιδιόκτητες εκτάσεις γης, κτίρια, τεχνικές εγκαταστάσεις και μηχανήματα, δεν συνιστούν σε καμία περίπτωση εμπράγματη ασφάλεια έναντι των μετόχων ή των εξωτερικών πιστωτών της εταιρείας.

3.3.5. **Οι εισφορές κεφαλαίου δεν συνεπάγονται πλεονέκτημα**

(109) Όσον αφορά τις εισφορές κεφαλαίου για την κατασκευή του αερολιμένα, η Γερμανία τόνισε ότι το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή της οικονομίας της αγοράς («κριτήριο ΙΕΟΑ») δεν έχει εφαρμογή, διότι η κατασκευή του αερολιμένα αποτελεί γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής το οποίο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

3.4. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(110) Η Γερμανία υποστήριξε ότι, ακόμη και αν η χρηματοδότηση των προβλεπόμενων μέτρων συνιστούσε κρατική ενίσχυση, θα ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η ενίσχυση είναι εξίσου συμβιβάσιμη με τις κοινές αρχές που καθορίζονται στο τμήμα 5 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

3.4.1. **Σαφώς καθορισμένος στόχος κοινού ενδιαφέροντος**

(111) Η Γερμανία επισήμανε ότι η χρηματοδότηση των επίμαχων επενδύσεων εξυπηρετεί σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

[25] Εμπιστευτικές επιχειρηματικές πληροφορίες

(112) Εν προκειμένω, η Γερμανία υποστήριξε ότι ο κλάδος των εμπορευματικών αερομεταφορών, και ειδικότερα όσον αφορά τις ταχυμεταφορές φορτίου, παρουσιάζει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης, ιδίως στον αερολιμένα Leipzig/Halle (μεταξύ του 2007 και του 2010, ο όγκος του αερομεταφερόμενου φορτίου αυξήθηκε από 101 364 τόνους σε 663 059 τόνους). Η Γερμανία ανέπτυξε περαιτέρω τον ισχυρισμό της διευκρινίζοντας ότι οι αερομεταφορείς φορτίου διευρύνουν την επιχειρησιακή τους ικανότητα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι τρεις κυριότεροι κομβικοί αερολιμένες εμπορευματικών αερομεταφορών της Γερμανίας, ήτοι οι αερολιμένες της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main), του Μονάχου και της Κολωνίας/Βόννης, αντιμετωπίζουν περιορισμούς όσον αφορά την ικανότητα νυκτερινών πτήσεων. Η Γερμανία διαβεβαιώνει επίσης ότι, σύμφωνα με απόφαση της 4ης Απριλίου 2012, δεν επιτρέπεται πλέον στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main) η εκτέλεση νυκτερινών πτήσεων. Συνεπώς, κατά την άποψη της Γερμανίας, η FLH συμβάλλει στην αποσυμφόρηση άλλων εμπορευματικών αερολιμένων της Γερμανίας.

(113) Όσον αφορά τη συμβολή του αερολιμένα στη συνδεσιμότητα της περιοχής, η Γερμανία δήλωσε ότι το προβλεπόμενο έργο αποτελεί μέρος της στρατηγικής για την ανάπτυξη του αερολιμένα που περιλαμβάνεται στο γενικό σχέδιο των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών του 2004 (με χρονικό ορίζοντα το 2020) ως «κοινοτικό σημείο σύνδεσης». Σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αερολιμένας βρίσκεται στην περιοχή της κεντρικής Γερμανίας (κοντά σε πέντε σημαντικούς διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών και πανευρωπαϊκούς διαδρόμους) και στη συμβολή δύο ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων που συνδέουν τόσο τη βόρεια και τη νότια Ευρώπη (δηλαδή ο ομοσπονδιακός αυτοκινητόδρομος A9) όσο και τη δυτική και Ανατολική Ευρώπη (δηλαδή ο ομοσπονδιακός αυτοκινητόδρομος A14). Επίσης διαθέτει σύνδεση με το σιδηροδρομικό και οδικό μεταφορικό δίκτυο. Επιπλέον, η Γερμανία διευκρίνισε ότι η πρόσβαση στο σιδηροδρομικό και οδικό μεταφορικό δίκτυο διευκολύνει τις αποτελεσματικότερες εμπορευματικές μεταφορές. Επιπροσθέτως, η Γερμανία επισήμανε ότι το σχέδιο είναι σύμφωνο με την «ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού δικτύου αερομεταφορών», όπως προβλέπεται στο σημείο 12 του σχεδίου δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη ([26]), στο οποίο αναφέρεται ότι «θα ήταν σκόπιμο να αποδεσμευθεί η λανθάνουσα χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων, με την προϋπόθεση ότι τα κράτη μέλη θα τηρήσουν τα κοινοτικά νομοθετήματα που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις».

(114) Η Γερμανία υποστήριξε περαιτέρω ότι η υλοποίηση του σχεδίου θα έχει θετικά αποτελέσματα για το σύνολο της περιφέρειας αυτής και θα επηρεάσει σημαντικά την οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη. Ειδικότερα, κατά την άποψη της Γερμανίας, το επενδυτικό σχέδιο θα βελτιώσει την πρόσβαση στην περιοχή και θα αυξήσει την ελκυστικότητά της για επενδυτές και επισκέπτες. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία υποστήριξε ότι το επενδυτικό σχέδιο θα έχει επίσης θετικά αποτελέσματα στην απασχόληση. Προς επίρρωση του ισχυρισμού της, η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι το ποσοστό ανεργίας ανέρχεται στην περιφέρεια της Σαξονίας στο 10,3 %, ενώ στη Σαξονία-Άνχαλτ στο 11,2 %, ήτοι είναι υψηλότερο από τον μέσο όρο της Γερμανίας, που ανέρχεται σε 6,9 %.

(115) Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστήριξε ότι η κρατική ενίσχυση εξυπηρετεί σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

3.4.2. **Ανάγκη κρατικής παρέμβασης**

(116) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα εκδήλωνε ενδιαφέρον για τη χρηματοδότηση των συγκεκριμένων μέτρων υποδομής. Εν προκειμένω, η Γερμανία ανέφερε ότι στον αερολιμένα Leipzig/Halle είναι μακροχρόνιες οι καθυστερήσεις στις επενδύσεις. Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μέτρα αφορούν μακροπρόθεσμες επενδύσεις υποδομής για την κάλυψη των αναγκών του αερολιμένα ενόψει της μελλοντικής αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών. Η Γερμανία ισχυρίζεται, χωρίς να προσκομίζει ωστόσο αποδεικτικά στοιχεία, ότι τα μέτρα δεν είναι δυσανάλογα ούτε ως προς το μέγεθος ούτε ως προς το κόστος τους. Κατά την άποψη της Γερμανίας, δεν είναι δυνατή η περαιτέρω μείωση της κρατικής χρηματοδότησης, διότι υποδομές αυτού του μεγέθους δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από ιδίους πόρους των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων.

(117) Η Γερμανία προέβαλε επίσης το επιχείρημα ότι τα έσοδα από τις αερολιμενικές υπηρεσίες δεν καλύπτουν το κόστος κατασκευής της υποδομής και τεκμηρίωσε αυτόν τον ισχυρισμό βάσει αξιολόγησης του ελλείμματος χρηματοδότησης και ανάλυσης με αντιπαράδειγμα.

(118) Κατά συνέπεια, η Γερμανία είναι της άποψης ότι η ενίσχυση θα επιφέρει στο επενδυτικό σχέδιο ουσιαστικές βελτιώσεις, τις οποίες δεν δύναται να εξασφαλίσει μόνη της η αγορά, και ότι κρίνεται αναγκαία η κρατική παρέμβαση.

3.4.3. **Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης**

(119) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η ενίσχυση αποτελεί κατάλληλο μέτρο ενίσχυσης. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία επισημαίνει ότι, λόγω της γεωγραφικής θέσης του αερολιμένα στην πρώην Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας, υπάρχει καθυστέρηση στις επενδύσεις στον εν λόγω αερολιμένα και πρέπει να υλοποιηθούν ουσιαστικές επενδύσεις σε συντομότερο χρονικό διάστημα σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες.

([26]) Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη, COM(2006) 819 τελικό, της 24ης Ιανουαρίου 2007.

(120) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μέτρα υποδομής δεν θα είχαν υλοποιηθεί χωρίς κρατική ενίσχυση. Για να τεκμηριώσει τον ισχυρισμό αυτόν, η Γερμανία υποστήριξε ότι το 2005 ο όμιλος MFAG παρουσίασε έσοδα της τάξης των 83,8-118 εκατ. ευρώ, ενώ η FLH παρουσίασε έσοδα της τάξης των 47-80 εκατ. ευρώ. Επομένως, κατά την άποψη της Γερμανίας, ο όγκος της επένδυσης των 255,625 εκατ. ευρώ είναι συνεπώς διπλάσιος ή τριπλάσιος των ενοποιημένων εσόδων της MFAG και υπερβαίνει κατά 3 έως 5 φορές τα έσοδα της FLH κατά την περίοδο κατά την οποία αποφασίστηκαν τα έργα υποδομής.

(121) Τέλος, η Γερμανία ανέφερε ότι η αναλογία μεταξύ των εσόδων και του όγκου της επένδυσης καταδεικνύει ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν θα μπορούσαν να υλοποιήσουν αυτά τα μέτρα χωρίς τη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης.

3.4.4. **Χαρακτήρας κινήτρου**

(122) Όσον αφορά το χαρακτήρα κινήτρου, η Γερμανία επισήμανε ότι το ποσό και η ένταση κρατικής ενίσχυσης των επίμαχων μέτρων υποδομής ήταν δικαιολογημένα. Η Γερμανία υποστήριξε ότι τα μέτρα υποδομής δεν θα είχαν υλοποιηθεί χωρίς την κρατική χρηματοδότηση (βλέπε σημείο 3.4.3).

(123) Σε αντίθεση με την άποψη της Επιτροπής, η Γερμανία επισήμανε πως το γεγονός ότι ορισμένα από τα επενδυτικά έργα είχαν ήδη ολοκληρωθεί δεν υποβαθμίζει το χαρακτήρα του κινήτρου, διότι οι μέτοχοι είχαν ήδη αναλάβει τις χρηματοδοτικές δεσμεύσεις τους πριν από την έναρξη υλοποίησης των μέτρων υποδομής. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η δήλωση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία τα επενδυτικά έργα θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν ενδεχομένως σημαντική απόδοση επί του κεφαλαίου, συνιστά σαφώς παρανόηση του χαρακτήρα των υπό εξέταση μέτρων και προσκρούει επίσης στην προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η Επιτροπή είχε ήδη αναγνωρίσει επανειλημμένως ότι, κατά κανόνα, τα μέτρα αυτού του είδους δεν εξασφαλίζουν σημαντική απόδοση επί του κεφαλαίου.

3.4.5. **Αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)**

(124) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η αναλογικότητα των μέτρων υποδομής θα μπορούσε επίσης να συναχθεί από το γεγονός ότι τα μέτρα συμβάλλουν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης σε άλλους εμπορευματικούς αερολιμένες της Γερμανίας.

(125) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι το ποσό και η ένταση της χρηματοδότησης περιορίστηκαν στο ελάχιστο αναγκαίο για την υλοποίηση των μέτρων υποδομής. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το κόστος καθορίστηκε εκ των προτέρων βάσει εκτιμήσεων κόστους και προκαταρκτικών σχεδίων. Εξάλλου, η Γερμανία υποστήριξε ότι, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της Επιτροπής, ο αερολιμένας δεν ήταν σε θέση να αυξήσει τα έσοδά του αυξάνοντας τα αερολιμενικά τέλη. Κατά την άποψη της Γερμανίας, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, στην πλειονότητά τους, οι επενδύσεις αφορούν μέτρα υποδομής για τα οποία δεν μπορεί να επιβληθεί ξεχωριστό τέλος.

(126) Περαιτέρω, η Γερμανία επισήμανε ότι η κάλυψη του επενδυτικού κόστους για την κατασκευή της αερολιμενικής υποδομής δεν ήταν εν γένει εφικτή με την αύξηση των τελών για τους χρήστες του αερολιμένα. Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι, εφόσον τα αερολιμενικά τέλη είχαν εγκριθεί από την αρμόδια αερολιμενική αρχή του αντίστοιχου ομόσπονδου κρατιδίου στο οποίο βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας, το επενδυτικό κόστος για την κατασκευή της αερολιμενικής υποδομής δεν μπορούσε να μετακυλιστεί στους χρήστες της υποδομής κατά τη διακριτική ευχέρεια του φορέα εκμετάλλευσης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τυχόν περαιτέρω αύξηση των αερολιμενικών τελών του αερολιμένα Leipzig/Halle δεν θα ήταν σύμφωνη με την αγορά και δεν θα μπορούσε να επιβληθεί έναντι των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Κατά την άποψη της Γερμανίας, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα τέλη στην FLH είναι ήδη υψηλότερα από το σύνηθες επίπεδο της αγοράς.

(127) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η προβλεπόμενη ένταση ενίσχυσης είναι δικαιολογημένη. Σύμφωνα με τη Γερμανία, μόνο το προβλεπόμενο επίπεδο δημόσιας χρηματοδότησης μπορούσε να διασφαλίσει την υλοποίηση των επενδύσεων στον απαιτούμενο βαθμό και εντός του επιβαλλόμενου χρονοδιαγράμματος. Η Γερμανία ανέφερε ότι η αδυναμία χρηματοδότησης τέτοιου είδους μέτρων υποδομής περιφερειακού αερολιμένα από τον ιδιωτικό τομέα καταδεικνύεται επαρκώς τόσο από την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής, όσο και από το γεγονός ότι δεν υπάρχει ούτε μία γνωστή περίπτωση κατά την οποία οι ιδιώτες επενδυτές να έχουν χρηματοδοτήσει αυτά τα μέτρα με δικά τους έξοδα.

(128) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή έχει συχνά και επανειλημμένα εγκρίνει εντάσεις ενισχύσεων της τάξης έως και του 100 %. Σύμφωνα με τη Γερμανία, για επενδύσεις που είναι παρεμφερείς με τις επίμαχες επενδύσεις, η πρακτική της Επιτροπής καταδεικνύει ότι στις εν λόγω επενδύσεις πρέπει να εξασφαλίζεται ένταση ενίσχυσης τουλάχιστον της τάξης του 75 % ώστε να είναι εφικτή η υλοποίησή τους.

(129) Η Γερμανία επισήμανε ότι, εφόσον η FLH κατασκευάστηκε προς εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος της Γερμανίας, τα μέτρα υποδομής δεν βασίστηκαν σε επιχειρηματικό σχέδιο, υπολογισμό της αποδοτικότητας ή σε οικονομικές καταστάσεις.

(130) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η Γερμανία υπέβαλε στοιχεία σχετικά με τις μεθόδους υπολογισμού του ελλείμματος χρηματοδότησης, όπως συνοψίζονται στον πίνακα 5 και τον πίνακα 6.

Πίνακας 5

Υπολογισμός ελλείμματος χρηματοδότησης — Σενάριο I — Χρηματοδότηση επενδύσεων από εισφορές κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν το 2014

Σενάριο I — Χρηματοδότηση επενδύσεων από εισφορές κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν το 2014	Σε εκατ. ευρώ
Προεξοφλητικό επιτόκιο (1)	[…] %
ΚΠΑ των συνολικών ταμειακών ροών της FLH 2006-2055	[…]
ΚΠΑ των κοινοποιηθέντων επενδυτικών μέτρων M1-M16.2 (συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής)	189,4
ΚΠΑ του ελλείμματος χρηματοδότησης	166,9
Ένταση της ενίσχυσης (2)	88,1 %

(1) Το προεξοφλητικό επιτόκιο καθορίστηκε με τη χρήση του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων: $r_e = r_f + ß_i$ (ΑΚΑ)
R_f = Βασικό επιτόκιο = […] % στις 30.12.2005
$ß_i$ = Συντελεστής βήτα = […] την 1.1.2006
(2) ΚΠΑ του ελλείμματος χρηματοδότησης / ΚΠΑ των επενδύσεων = 166,9 εκατ. ευρώ / 189,4 εκατ. ευρώ = 88,10 %

Πίνακας 6

Υπολογισμός ελλείμματος χρηματοδότησης — Σενάριο II — Χρηματοδότηση επενδύσεων από εισφορές κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν ταυτόχρονα με τις επενδύσεις

Σενάριο II — Χρηματοδότηση επενδύσεων από εισφορές κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν κατά τη χρονική στιγμή της ανάγκης χρηματοδότησης (1)	Σε εκατ. ευρώ
Προεξοφλητικό επιτόκιο	[…] %
ΚΠΑ των συνολικών ταμειακών ροών της FLH 2006-2055	[…]
ΚΠΑ των κοινοποιηθέντων επενδυτικών μέτρων M1-M16.2 (συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής)	189,4
ΚΠΑ του ελλείμματος χρηματοδότησης	142,1
Ένταση της ενίσχυσης (2)	75,00 %

(1) Το χρονοδιάγραμμα των επενδύσεων είναι πανομοιότυπο με τη χρηματοδότηση από εισφορές κεφαλαίου.
(2) ΚΠΑ του ελλείμματος χρηματοδότησης / ΚΠΑ των επενδύσεων = 142,1 εκατ. ευρώ / 189,4 εκατ. ευρώ = 75,00 %

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

(131) Όσον αφορά την αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, η Γερμανία υπογράμμισε ότι το συνολικό ισοζύγιο των μέτρων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle αναμένεται να είναι θετικό και τα μέτρα δεν θα έχουν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών. Εν προκειμένω, η Γερμανία υποστήριξε ότι τα υπό εξέταση μέτρα υποδομής είναι μη επεκτατικού χαρακτήρα και δεν έχουν επιπτώσεις στον όγκο της κίνησης. Η Γερμανία επισήμανε ότι η Επιτροπή είχε ήδη αναγνωρίσει σε άλλες αποφάσεις ότι τα μέτρα μη επεκτατικού χαρακτήρα δεν έχουν ουσιαστικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων.

(132) Η Γερμανία χωρίζει τους δυνητικούς ανταγωνιστές της FLH σε τρεις βασικές κατηγορίες: i) αερολιμένες που βρίσκονται κοντά στον αερολιμένα Leipzig/Halle· ii) άλλοι γερμανικοί εμπορευματικοί αερολιμένες· και iii) μείζονες εμπορευματικοί αερολιμένες της Ένωσης.

(133) Όσον αφορά τους αερολιμένες που βρίσκονται κοντά στον αερολιμένα Leipzig/Halle, η Γερμανία επισήμανε ότι κανένας από αυτούς τους αερολιμένες δεν ειδικεύεται στις εμπορευματικές αερομεταφορές. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι κανένας από τους ακόλουθους αερολιμένες, όπως οι αερολιμένες Altenburg/Nobitz, Berlin Brandenburg, της Δρέσδης, της Ερφούρτης, του Hof, του Μαγδεβούργου (Magdeburg-Cochstedt) και της Πράγας, δεν βρίσκεται σε πραγματικό ανταγωνισμό με τον αερολιμένα Leipzig/Halle. Προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού, η Γερμανία ανέφερε ότι, για ορισμένους από τους εν λόγω αερολιμένες, οι γεωγραφικές αποστάσεις είναι υπερβολικά μεγάλες, οι αερολιμένες βρίσκονται σε διαφορετικές οικονομικές περιφέρειες, οι ζώνες επιρροής τους διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό ή οι αερολιμένες είναι πολύ μικρού μεγέθους.

(134) Όσον αφορά τους άλλους γερμανικούς εμπορευματικούς αερολιμένες, η Γερμανία επισήμανε ότι ο ανταγωνισμός με τον αερολιμένα Leipzig/Halle είναι περιορισμένος, δεδομένου ότι οι μεγαλύτεροι κομβικοί εμπορευματικοί αερολιμένες της Γερμανίας (Frankfurt am Main, του Μονάχου και της Κολωνίας/Βόννης), οι οποίοι βρίσκονται σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα Leipzig/Halle, χαρακτηρίζονται από έλλειψη χωρητικότητας ή περιορισμούς των νυκτερινών πτήσεων.

(135) Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν παρατηρούνται ούτε ανταγωνιστικές αλληλεπικαλύψεις με τους άλλους εμπορευματικούς αερολιμένες της Ένωσης, κυρίως των Βρυξελλών και του Vatry. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία ανέφερε ότι, λόγω της καίριας θέσης του στο κέντρο της Ευρώπης, ο αερολιμένας Leipzig/Halle εξυπηρετεί άριστα τόσο τη δυτική όσο και την ανατολική Ευρώπη, αλλά ότι ούτε ο αερολιμένας των Βρυξελλών ούτε ο αερολιμένας του Vatry είναι σε θέση να εγγυηθούν ικανοποιητική σύνδεση με τις ολοένα αυξανόμενης σημασίας αγορές της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης. Σε ό,τι αφορά τον αερολιμένα του Vatry, η Γερμανία επισήμανε ότι το Vatry είναι ένας πολύ μικρός αερολιμένας και ότι το 2010 ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα Leipzig/Halle ήταν, για παράδειγμα, παραπάνω από 80πλάσιος από τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα του Vatry. Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, το Vatry δεν διαθέτει τις ίδιες ικανοποιητικές συνδέσεις με το σιδηροδρομικό και το οδικό δίκτυο που διαθέτει ο αερολιμένας Leipzig/Halle. Όσον αφορά τον αερολιμένα των Βρυξελλών, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, ενώ ο αερολιμένας Leipzig/Halle έχει καταγράψει αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών κατά τα τελευταία έτη, ο αερολιμένας των Βρυξελλών σημείωσε πτώση κατά την ίδια χρονική περίοδο. Κατά την άποψη της Γερμανίας, εξάλλου, ο αερολιμένας των Βρυξελλών υπόκειται σε σημαντικούς περιορισμούς επί των νυκτερινών πτήσεων και, ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος.

(136) Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι, σε αντίθεση με την άποψη της Επιτροπής, όλοι οι δυνητικοί χρήστες έχουν ισότιμη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην αερολιμενική υποδομή. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι μεμονωμένοι χρήστες του αερολιμένα δεν επωφελούνται από αδικαιολόγητες εκπτώσεις ανάλογα με τον όγκο. Επιπροσθέτως, κατά την άποψη της Γερμανίας, η Επιτροπή είχε ήδη εξετάσει το ζήτημα της ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στον αερολιμένα σε προηγούμενη απόφασή της σχετικά με τη χρηματοδότηση του αερολιμένα Leipzig/Halle ([27]).

(137) Ως εκ τούτου, η Γερμανία είναι της άποψης ότι η κρατική ενίσχυση, εφόσον υφίσταται, μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Στις 26 Οκτωβρίου 2011 η MFAG υπέβαλε, από κοινού με την FLH, παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Οι παρατηρήσεις της MFAG συμφωνούν εν γένει με τις παρατηρήσεις της Γερμανίας.

4.1.1. **Η έννοια της οικονομικής δραστηριότητας και των αρμοδιοτήτων δημόσιας πολιτικής**

(139) Η MFAG επισήμανε περαιτέρω ότι η κατασκευή της υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle δεν αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Συνεπώς, κατά την άποψη της MFAG, η υπό εξέταση χρηματοδότηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Εν προκειμένω, η MFAG υποστήριξε ότι ένας ιδιώτης επενδυτής ούτε θα είχε υλοποιήσει ούτε επρόκειτο να υλοποιήσει τα υπό εξέταση μέτρα. Ως εκ τούτου, η MFAG επισήμανε ότι δεν υπάρχει αγορά για την αερολιμενική υποδομή. Στο πλαίσιο αυτό, η MFAG ανέφερε περαιτέρω ότι οι αερολιμένες δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτούν οι ίδιοι τις επενδύσεις υποδομής τους. Η MFAG εξέφρασε την ανησυχία ότι η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αερολιμενική υποδομή θα έχει ως συνέπεια τη μείωση των επενδύσεων σε αερολιμενικές υποδομές.

(140) Η MFAG ανέφερε επίσης ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle κατασκευάστηκε για λόγους δημόσιου συμφέροντος και ότι το κριτήριο ΙΕΟΑ δεν έχει εφαρμογή στη χρηματοδότηση αερολιμενικής υποδομής. Ως προς το σημείο αυτό, η MFAG ισχυρίστηκε ότι δεν υφίσταται κανένα γνωστό παράδειγμα ιδιώτη επενδυτή που να έχει αναλάβει την κατασκευή ή την ανάπτυξη σε σημαντικό βαθμό ενός αερολιμένα με ιδίους πόρους. Σύμφωνα, επομένως, με την MFAG, η Επιτροπή δεν πρέπει να χρησιμοποιήσει το κριτήριο ΙΕΟΑ, αλλά να διερευνήσει, αντιθέτως, κατά πόσον η υποδομή προσφέρεται σε όλους τους χρήστες της με ανοικτό τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η MFAG επισήμανε ακόμη ότι αυτό ισχύει στην περίπτωση του αερολιμένα Leipzig/Halle. Κατά συνέπεια, η MFAG είναι της άποψης ότι τα μέτρα υποδομής δεν βασίστηκαν σε επιχειρηματικό σχέδιο ούτε σε μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας.

([27]) Απόφαση 2008/948/ΕΚ.

(141) Επιπλέον, η MFAG διευκρίνισε περαιτέρω ότι η κατασκευή του αερολιμένα συνέβαλε στην επιδίωξη στόχων περιφερειακής πολιτικής και στην υποστήριξη μιας οικονομικά μειονεκτούσας περιφέρειας. Η MFAG υπογράμμισε το γεγονός ότι πρόκειται για τυπική ευθύνη του κράτους, την οποία δεν μπορούν να διεκπεραιώσουν ιδιώτες επενδυτές και η οποία δεν μπορεί, συνεπώς, να αξιολογηθεί σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

(142) Η MFAG ισχυρίστηκε επίσης ότι, ακόμη και αν η χρηματοδότηση της υποδομής αποτελούσε εν γένει οικονομική δραστηριότητα —γεγονός που δεν ισχύει—, τα επίμαχα μέτρα εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(143) Όσον αφορά τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής, η MFAG επισήμανε ότι η Επιτροπή οφείλει να κάνει τη διάκριση μεταξύ της προστασίας των αεροπορικών μεταφορών από εξωτερικές απειλές, της προστασίας της εναέριας κυκλοφορίας από επιχειρησιακές απειλές και της προστασίας τρίτων από επιχειρησιακές απειλές κατά της εναέριας κυκλοφορίας. Εν προκειμένω, η MFAG ανέφερε ότι η προστασία από επιχειρησιακές απειλές και η προστασία τρίτων θα πρέπει να θεωρούνται δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Η MFAG επισήμανε ότι, κατά την πρακτική της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων, η Επιτροπή έχει χαρακτηρίσει μέτρα στους τομείς της πυροπροστασίας, της αεροπλοΐας και του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως όσον αφορά την Deutscher Wetterdienst (Γερμανική Μετεωρολογική Υπηρεσία) και την Deutsche Flugsicherung (Γερμανική Αεροπλοΐα), ως δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

4.1.2. **Συμβιβάσιμο των δανείων των μετόχων της FLH με την αγορά**

(144) Σύμφωνα με την MFAG, τα δάνεια των μετόχων χορηγήθηκαν με όρους της αγοράς. Η MFAG ανέφερε ότι είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι πιστοληπτικές διαβαθμίσεις της MFAG από τη Nord LB και την Deutsche Kreditbank AG. Ως προς το σημείο αυτό, η MFAG διευκρίνισε ότι η Nord LB και η Deutsche Kreditbank AG κατέταξαν την MFAG και την FLH στην κατηγορία πιστοληπτικής διαβάθμισης […] με μέση πιθανότητα αθέτησης της τάξης του […] %. Η MFAG εξήγησε επίσης ότι η κατηγορία πιστοληπτικής διαβάθμισης […] είναι παρεμφερής με τις κατηγορίες εξωτερικής πιστοληπτικής διαβάθμισης […] έως […] του οίκου Standard & Poor's, […] έως […] του οίκου Moody's και […] έως […] του οίκου Fitch.

(145) Η MFAG ανέφερε περαιτέρω ότι τα δάνεια των μετόχων της FLH έχουν επίσης υψηλό επίπεδο εξασφαλίσεων. Επιπροσθέτως, η MFAG διευκρίνισε ότι τα δάνεια της FLH θα χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση βιώσιμων επενδύσεων υποδομής. Η MFAG αποσαφήνισε επίσης ότι τα στοιχεία ενεργητικού της FLH δεν είναι ενεχυριασμένα με υποθήκες («Grundpfandrechte»). Ως εκ τούτου, η MFAG είναι της άποψης ότι, λόγω της πολύ καλής πιστοληπτικής διαβάθμισης του υψηλού επιπέδου εξασφαλίσεων, το περιθώριο κινδύνου θα πρέπει να καθοριστεί κατ' ανώτατο όριο σε […] μονάδες βάσης.

(146) Δεδομένου ότι τα περιθώρια κινδύνου των δανείων της FLH καθορίστηκαν σε επίπεδο μεταξύ […] και […] μονάδων βάσης, η MFAG διατυπώνει την άποψη ότι τα δάνεια διέπονται από όρους της αγοράς και δεν εμπεριέχουν κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

4.1.3. **Συμβιβάσιμο της ενίσχυσης**

(147) Η MFAG είναι της άποψης ότι, σε κάθε περίπτωση, οι εισφορές κεφαλαίου είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά.

(148) Η MFAG επισήμανε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle έχει μείζονα θετικό αντίκτυπο στην απασχόληση στην περιφέρεια, με 5 100 εργαζόμενους (μεταξύ των οποίων οι υπάλληλοι της MFAG, αεροπορικών εταιρειών, εστιατορίων, επιχειρήσεων τροφοδοσίας, δημόσιων αρχών και άλλων επιχειρήσεων) οι οποίοι απασχολούνται άμεσα στον αερολιμένα και περίπου 8 100 έμμεσους εργαζόμενους.

(149) Επιπλέον, η MFAG τόνισε ότι, λόγω της συμφόρησης σε θέματα χωρητικότητας και των περιορισμών των νυκτερινών πτήσεων σε άλλους αερολιμένες —όπως στους αερολιμένες της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main), του Μονάχου, του Βερολίνου, του Ντίσελντορφ και του Αμβούργου— ο αερολιμένας Leipzig/Halle διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την αποσυμφόρηση αυτών των άλλων γερμανικών αερολιμένων, και συμβάλλει επομένως στην ασφάλεια εφοδιασμού για τη Γερμανία συνολικά.

(150) Όσον αφορά τον αμερόληπτο χαρακτήρα των αερολιμενικών τελών, η MFAG επισήμανε ότι η κλίμακα αερολιμενικών τελών στον αερολιμένα Leipzig/Halle δεν έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να ευνοεί μόνο μία αεροπορική εταιρεία, και όλες οι αεροπορικές εταιρείες επιβαρύνονται με τα ίδια τέλη προσγείωσης. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την MFAG, η υποδομή χρησιμοποιείται από όλους τους χρήστες της με ομοιόμορφο τρόπο και χωρίς διακρίσεις.

(151) Όσον αφορά την αναγκαιότητα της ενίσχυσης και το χαρακτήρα κινήτρου που έχει, η MFAG ανέφερε ότι τα μέτρα δεν θα είχαν υλοποιηθεί χωρίς τα δάνεια των μετόχων ή τις εισφορές κεφαλαίου. Σύμφωνα με την MFAG, το συνολικό ποσό των επενδύσεων ύψους 225,6 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί στο διπλάσιο ή στο τριπλάσιο του μέσου κύκλου εργασιών της MFAG και υπερβαίνει το πενταπλάσιο του μέσου όρου του ετήσιου κύκλου εργασιών της FLH για την περίοδο κατά την οποία αποφασίστηκαν τα έργα υποδομής. Κατά την άποψη της MFAG, το γεγονός ότι τα μέτρα έχουν ήδη υλοποιηθεί εν μέρει δεν αποκλείει την παρουσία του χαρακτήρα του κινήτρου, δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα υλοποιήθηκαν μόνο μετά την παραλαβή εγγυήσεων και αποφάσεων χρηματοδότησης των δημόσιων μετόχων, οι οποίοι παρείχαν επίσης την ενδιάμεση χρηματοδότηση μέσω των δανείων των μετόχων.

(152) Η MFAG ανέφερε ότι τα επίμαχα μέτρα δεν στρεβλώνουν αρνητικά τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, κατά την εκτίμηση της MFAG, τα μέτρα δεν έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον αερολιμένα των Βρυξελλών ή στον αερολιμένα του Vatry. Σύμφωνα με την MFAG, ο αερολιμένας των Βρυξελλών παρουσιάζει το μειονέκτημα των περιορισμών των νυκτερινών πτήσεων, οι οποίοι αποτέλεσαν και τον λόγο για τον οποίο η DHL αποφάσισε να μεταφερθεί μακροπρόθεσμα στον αερολιμένα Leipzig/Halle. Όσον αφορά το Vatry, η MFAG επισήμανε ότι, σύμφωνα με άρθρα που δημοσιεύονται στον Τύπο, η εμπορευματική δραστηριότητα είναι εξαιρετικά περιορισμένη στον συγκεκριμένο αερολιμένα (μόνο περίπου 5-6 πτήσεις εβδομαδιαίως).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) Η ADV απέστειλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 27 Οκτωβρίου 2011. Οι παρατηρήσεις της ADV συμφωνούν πλήρως με τις παρατηρήσεις της MFAG. Η ADV επισήμανε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle είναι σημαντικός για την περιφερειακή ανάπτυξη.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) Η DFS υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 28ης Οκτωβρίου 2011.

(155) Η DFS ανέφερε ότι τα έργα υποδομής M3 έως M8 και M10 (βλέπε πίνακα 2) συμβάλλουν στην ασφαλή και ομαλή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον αερολιμένα Leipzig/Halle. Εν προκειμένω, η DFS επισήμανε ότι το μέτρο M3 βοήθησε να ελαφρυνθεί η πίεση στους διαδρόμους και τις γέφυρες τροχοδρόμησης, το μέτρο M5 αποτελούσε επιτακτική ανάγκη για την άρση τυχόν εμποδίων κατά την τροχοδρόμηση στο νότιο τμήμα του αερολιμένα και το M8 χρησιμεύει ως βάση για τις επιχειρήσεις αεροδιάσωσης και έκτακτης ανάγκης. Η DFS ανέφερε επιπλέον ότι το μέτρο M10 θα μπορούσε να υποστηρίξει το έργο της DFS σύμφωνα με το άρθρο 29b παράγραφος 2 του Luftverkehrsgesetz (νόμος σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές, «LuftVG»), ούτως ώστε να οι προσπάθειες να στραφούν προς την κατεύθυνση της προστασίας των πολιτών από αδικαιολόγητη ηχορύπανση.

4.4. ΜΕΤΟΧΟΙ ΤΗΣ MFAG Ή/ΚΑΙ ΤΗΣ FLH

4.4.1. **Landkreis Nordsachsen**

(156) Η Landkreis Nordsachsen (επαρχία στην ύπαιθρο της Βόρειας Σαξονίας) υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 27ης Οκτωβρίου 2011.

(157) Η Landkreis Nordsachen ανέφερε ότι ο αερολιμένας αποτελεί σημαντική κινητήριο δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση στην περιφέρεια. Επιπλέον, η Landkreis Nordsachsen επισήμανε ότι, για ιστορικούς λόγους, ο αερολιμένας παρουσιάζει μεγαλύτερες ανάγκες για περαιτέρω επενδύσεις από ό,τι άλλοι γερμανικοί αερολιμένες. Ανέφερε δε ότι η έννοια των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής χρήζει ευρύτερης ερμηνείας.

(158) Η Landkreis Nordsachsen σημείωσε επίσης ότι τα αερολιμενικά τέλη δεν επαρκούν για τη χρηματοδότηση των αναγκαίων επενδύσεων. Κατά την άποψή της, οι προγραμματισμένες εισφορές κεφαλαίου λειτουργούν ως κίνητρο. Η Landkreis Nordsachsen ολοκλήρωσε τις παρατηρήσεις της με τη δήλωση ότι, χωρίς τη χρηματοδότηση, ο αερολιμένας δεν θα ήταν σε θέση να υλοποιήσει το έργο υποδομής.

4.4.2. **Stadt Dresden**

(159) Ο Δήμος της Δρέσδης, μειοψηφών μέτοχος της MFAG, υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 28 Οκτωβρίου 2011. Οι παρατηρήσεις του Δήμου της Δρέσδης συμφωνούν με τις παρατηρήσεις της MFAG και της Landkreis Nordsachsen.

(160) Ο Δήμος της Δρέσδης δήλωσε ότι ο αερολιμένας αποτελεί τον μεγαλύτερο εργοδότη της περιφέρειας, απασχολώντας άμεσα 5 100 εργαζόμενους. Ως εκ τούτου, ο Δήμος της Δρέσδης υπογράμμισε ότι ο αερολιμένας δίδει σημαντική οικονομική ώθηση στην περιφέρεια. Επιπλέον, ο Δήμος της Δρέσδης υποστήριξε ότι, λόγω της άδειας εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, ο αερολιμένας Leipzig/Halle διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αποσυμφόρηση άλλων γερμανικών αερολιμένων.

(161) Ο Δήμος της Δρέσδης ανέφερε ότι το επενδυτικό κόστος της αερολιμενικής υποδομής δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί πλήρως από τα αερολιμενικά τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες του αερολιμένα. Επισήμανε εξάλλου ότι ανέκαθεν η κατασκευή αερολιμένων είχε χρηματοδοτηθεί συνήθως από δημόσιους πόρους. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τον Δήμο της Δρέσδης, τα αερολιμενικά τέλη στη Γερμανία δεν καθορίζονται ελεύθερα κατά τη διακριτική ευχέρεια των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων, αλλά πρέπει να εγκριθούν επισήμως από δημόσιες αρχές.

(162) Ο Δήμος της Δρέσδης ανέφερε επίσης ότι τα μέτρα υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle δεν έχουν αδικαιολόγητες επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά, διότι όλοι οι ανταγωνιστικοί γερμανικοί και αλλοδαποί αερολιμένες λειτουργούν σχεδόν στο 100 % της χωρητικότητάς τους, ενώ ο αερολιμένας του Vatry ουσιαστικά υπολειτουργεί.

4.4.3. **Stadt Leipzig**

(163) Στις 28 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις του Δήμου της Λειψίας, ο οποίος είναι μέτοχος της MFAG. Οι παρατηρήσεις του Δήμου της Λειψίας συμφωνούν πλήρως με τις παρατηρήσεις του Δήμου της Δρέσδης και της MFAG.

4.5. ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΔΕΜΑΤΩΝ

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (EAT)**

(164) Η εταιρεία εμπορευματικών αερομεταφορών EAT, με έδρα τον αερολιμένα Leipzig/Halle, υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 27 Οκτωβρίου 2011. Η EAT ανέφερε ότι αποτελεί κατά ποσοστό 100 % θυγατρική της Deutsche Post AG και χρησιμοποιεί τον αερολιμένα Leipzig/Halle ως κύριο κόμβο της.

(165) Η EAT επισήμανε ότι, εξ όσων γνωρίζει, η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους δυνητικούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η EAT διευκρίνισε περαιτέρω ότι το στοιχείο αυτό τεκμηριώνεται ειδικότερα από το σύστημα διαφανούς τιμολόγησης που ισχύει για όλους τους χρήστες.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Η Lufthansa Cargo υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 26 Οκτωβρίου 2011. Οι παρατηρήσεις της συμφωνούν πλήρως με τις παρατηρήσεις της EAT. Η Lufthansa Cargo επιβεβαίωσε ότι η πρόσβαση στον αερολιμένα είναι ανοικτή σε όλους τους δυνητικούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Η Emons Spedition υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 18 Οκτωβρίου 2011. Οι παρατηρήσεις της Emons Spedition συμφωνούν πλήρως με τις παρατηρήσεις της EAT. Η Emons υπογράμμισε ότι η δημόσια χρηματοδότηση βελτιώσεων στις αερολιμενικές υποδομές έχει ζωτική σημασία για τους αερολιμένες και τους χρήστες των αερολιμένων.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Η Spero Logistics Europe υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 28 Οκτωβρίου 2011. Οι παρατηρήσεις της Spero συμφωνούν πλήρως με τις παρατηρήσεις της EAT και της Emons Spedition.

(169) Η Spero ανέφερε περαιτέρω ότι η άδεια εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων έχει ιδιαίτερη σημασία για τις αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Spero διευκρίνισε ότι αποφάσισε να εγκαταστήσει την έδρα των δραστηριοτήτων της στον αερολιμένα Leipzig/Halle λόγω της γεωγραφικής θέσης του (στο κέντρο της Ευρώπης, προσφέροντας πρόσβαση στη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή αγορά και συντομότερο χρόνο πτήσης προς την Ασία).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz eV (Γερμανορωσική Οικονομική Συμμαχία)**

(170) Στις 25 Οκτωβρίου 2011 η Deutsch Russische Wirtschaftsallianz («Wirtschaftsallianz») υποστήριξε ότι η ανάπτυξη του αερολιμένα έχει θεμελιώδη σημασία για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.

(171) Η Wirtschaftsallianz επισήμανε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle είναι σημαντικός στο πλαίσιο του προγράμματος SALIS, το οποίο θεσπίστηκε για την εξασφάλιση των ειδικών μεταφορών που είναι αναγκαίες για τις επιχειρήσεις του ΝΑΤΟ στο Αφγανιστάν. Η Wirtschaftsallianz ισχυρίστηκε ότι οι προϋποθέσεις για την υλοποίηση του εν λόγω προγράμματος είναι επί του παρόντος διαθέσιμες μόνο στη Λειψία. Η Wirtschaftsallianz διευκρίνισε επιπλέον ότι οι εν λόγω προϋποθέσεις αφορούν ειδικότερα απαιτήσεις ασφαλείας δυνάμει των οδηγιών του ΝΑΤΟ, άδειες λειτουργίας σε εικοσιτετράωρη βάση επτά ημέρες την εβδομάδα, διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης μήκους 3 000 μέτρων, επαρκείς χώρους αποθήκευσης και φόρτωσης, καθώς και ικανότητα τεχνικής συντήρησης για τα ρωσικά αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο του προγράμματος SALIS.

4.5.6. **Άλλοι πράκτορες μεταφορών και ενώσεις**

(172) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από τα ακόλουθα τρίτα μέρη: Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle eV, Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic και Volga-Dnepr. Οι παρατηρήσεις τους συμφωνούσαν πλήρως με τις παρατηρήσεις της EAT και τόνιζαν τη σημασία του αερολιμένα Leipzig/Halle για την περιφερειακή ανάπτυξη και προσβασιμότητα.

4.6. ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ

4.6.1. **Germanwings**

(173) Η Germanwings, η θυγατρική της Deutsche Lufthansa AG, υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 26 Οκτωβρίου 2011.

(174) Η Germanwings ανέφερε ότι η κατασκευή και ανάπτυξη αερολιμενικών υποδομών δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί πλήρως από τα αερολιμενικά τέλη. Η Germanwings εξήγησε ότι ένα μεγάλο μέρος των μέτρων που προσδιορίζονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούν μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των πτήσεων ή μέτρα για την εφαρμογή κανόνων ασφαλείας. Η Germanwings ανέφερε περαιτέρω ότι τα εν λόγω μέτρα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

(175) Η Germanwings τόνισε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει επίσης υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση του αερολιμένα Leipzig/Halle και τις καθυστερήσεις στις επενδύσεις αερολιμενικής υποδομής λόγω της επανένωσης της Γερμανίας.

(176) Επιπλέον, η Germanwings επισήμανε ότι η υποδομή στον αερολιμένα Leipzig/Halle είναι διαθέσιμη σε όλους τους δυνητικούς χρήστες χωρίς καμία απολύτως διάκριση ή εκ των πραγμάτων προτιμησιακή μεταχείριση κάποιας αεροπορικής εταιρείας.

4.6.2. **Άλλες αεροπορικές εταιρείες και τουριστικές ενώσεις**

(177) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από την Austrian Airlines, την Alltours, την Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, την Deutscher Reise Verband και την Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Οι παρατηρήσεις τους συμφωνούσαν πλήρως με τις παρατηρήσεις της Germanwings.

4.7. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΚΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΝΩΣΕΙΣ

4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) Η BMW υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 27ης Οκτωβρίου 2011.

(179) Η BMW ανέφερε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle είναι σημαντικός για την τοπική βιομηχανία και έχει θετικές εξωτερικές επιπτώσεις στην περιφέρεια και στις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην περιοχή. Η BMW ανέφερε περαιτέρω ότι η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη τις καθυστερήσεις στις επενδύσεις που χαρακτήριζαν τον αερολιμένα Leipzig/Halle πριν από την επανένωση της Γερμανίας. Δεδομένης της σημασίας που έχει ο αερολιμένας για την περιοχή, η BWM φρονεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση πρέπει να θεωρηθεί συμβιβάσιμη.

4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) Η EADS υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 27ης Οκτωβρίου 2011.

(181) Η EADS επισήμανε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle είναι πολύ σημαντικός για την οικονομία της περιφέρειας και αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα στην απόφαση της EADS να εγκαταστήσει τη θυγατρική της στη συγκεκριμένη περιφέρεια.

4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) Η EEX, μια επιχείρηση εμπορίας ενέργειας με έδρα στη Λειψία, υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 27 Οκτωβρίου 2011.

(183) Η EEX ανέφερε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle είναι πολύ σημαντικός για την περιφέρεια και για τους εργαζόμενους της EEX. Η EEX ανέφερε επίσης ότι δεν διαβλέπει καμία πιθανότητα αντικατάστασης της FLH με τη χρήση άλλων ευρωπαϊκών αερολιμένων ως εναλλακτική λύση.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Halle-Dessau] (IHK)**

(184) Το IHK υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 26 Οκτωβρίου 2014.

(185) Το IHK επισήμανε ότι από τον ανταγωνισμό στην αερολιμενική αγορά της Ένωσης απορρέουν θετικές αλληλεξαρτήσεις. Εν προκειμένω, το IHK ανέφερε ότι οι βελτιώσεις υποδομής σε μία τοποθεσία έχουν επίσης θετικό αντίκτυπο και σε άλλους αερολιμένες. Υπό αυτήν την έννοια, το IHK επισήμανε περαιτέρω ότι υπερισχύουν οι θετικές επιπτώσεις που έχει στο δίκτυο το πρόγραμμα έργων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle. Κατά την άποψη του IHK, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διαρθρωτικές αδυναμίες της περιφέρειας και οι καθυστερήσεις στις επενδύσεις που παρουσιάζει η ανατολική Γερμανία. Τέλος, το IHK ανέφερε ότι, ελλείψει αρχικής δημόσιας επένδυσης, θα ήταν αδιανόητο για τον ιδιώτη επενδυτή να πραγματοποιήσει εκτεταμένες επενδύσεις σε μεταγενέστερο χρόνο.

4.7.5. **Άλλες ενώσεις**

(186) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από τις εξής ενώσεις: Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland και Leipziger Messe. Οι εν λόγω παρατηρήσεις συμφωνούσαν πλήρως με τις παρατηρήσεις της BMW και της EADS.

4.8. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΤΟΥ SCHKEUDITZ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗΣ

(187) Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία πολιτών υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 24 Αυγούστου 2011.

(188) Η πρωτοβουλία πολιτών επισήμανε ότι τα μέλη της είχαν παρατηρήσει ότι ο νότιος διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης εξυπηρετούσε σχεδόν αποκλειστικά την DHL. Σύμφωνα με την πρωτοβουλία πολιτών, η DHL αποτελούσε σχεδόν τον μοναδικό χρήστη του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και του νοτιοανατολικού τμήματος του αερολιμένα. Η πρωτοβουλία διευκρίνισε ότι λόγω της εντατικής χρήσης της συγκεκριμένης υποδομής από την DHL, δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτό ότι οι επενδύσεις αφορούσαν επιβατικές μεταφορές.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

(189) Η Γερμανία ξεκίνησε τις παρατηρήσεις της με την επισήμανση ότι 34 τρίτα μέρη τάσσονται στις παρατηρήσεις τους υπέρ της υλοποίησης των κοινοποιηθέντων μέτρων.

(190) Η Γερμανία ανέφερε ότι οι παρατηρήσεις των τρίτων επιβεβαιώνουν την άποψή της ότι τα υπό εξέταση μέτρα υποδομής εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία έδωσε έμφαση στο γεγονός ότι η DFS τόνισε ότι τα μέτρα M3 έως M8 και το μέτρο M10 αποτελούν μέτρα τα οποία τέθηκαν σε εφαρμογή στο πλαίσιο της άσκησης κυβερνητικών αρμοδιοτήτων. Η Γερμανία έδωσε επίσης έμφαση στο γεγονός ότι πολλά τρίτα μέρη ισχυρίστηκαν ότι οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις δεν έχουν εφαρμογή στα επίμαχα μέτρα.

(191) Επιπροσθέτως, η Γερμανία επισήμανε ότι οι παρατηρήσεις καταδεικνύουν σαφώς ότι η δημόσια χρηματοδότηση πληροί τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Η Γερμανία ανέφερε ότι ειδικότερα οι δήμοι, οι τοπικές αρχές και τα εμπορικά επιμελητήρια, καθώς και οι επιχειρήσεις που βρίσκονται στην περιοχή δίδουν έμφαση στην οικονομική και περιφερειακή σημασία του αερολιμένα. Επομένως, κατά την άποψη της Γερμανίας, η κατασκευή και λειτουργία του αερολιμένα εξυπηρετεί αδιαμφισβήτητα σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι παρατηρήσεις των τρίτων επιβεβαιώνουν την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της δημόσιας χρηματοδότησης.

(192) Όσον αφορά τις πιθανές αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, η Γερμανία επισήμανε ότι ούτε ο αερολιμένας των Βρυξελλών ούτε ο αερολιμένας του Vatry υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό καταδεικνύει ότι κανένας από τους εν λόγω αερολιμένες δεν προβληματίστηκε για τυχόν αρνητικές επιπτώσεις που ενδέχεται να έχουν τα επίμαχα μέτρα. Η Γερμανία επισήμανε ότι την ίδια άποψη συμμερίζονται και άλλα τρίτα μέρη, όπως η Lufthansa Cargo, η Austrian Airlines, η Germanwings και η Jade Cargo. Η Γερμανία σημείωσε επιπλέον ότι η Alltours, η Deutscher Reise Verband, η BARING και η Aircargo Club Deutschland αναφέρουν επίσης ότι δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές αλληλεπικαλύψεις των ζωνών επιρροής μεταξύ του αερολιμένα Leipzig/Halle και του αερολιμένα των Βρυξελλών ή του αερολιμένα του Vatry.

(193) Όσον αφορά την απαίτηση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στον αερολιμένα, η Γερμανία επισήμανε ότι στις παρατηρήσεις των τρίτων μερών επιβεβαιώνεται ότι τα αερολιμενικά τέλη καθορίστηκαν με τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

(194) 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 μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(195) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, για να διαπιστωθεί κατά πόσο τα επίμαχα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, τα εν λόγω μέτρα πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

α) να χορηγούνται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους,

β) να ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής,

γ) να νοθεύουν ή να απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό,

δ) να επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

6.1. ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

6.1.1. **Έννοια της επιχείρησης**

(196) Όσον αφορά την ύπαρξη ή μη κρατικής ενίσχυσης, είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί καταρχάς αν ο δικαιούχος ασκεί οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, αν μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ([28]).

([28]) Βλέπε υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851 και υποθέσεις C-180/98 έως 184/98, Pavlov κ.λπ. κατά Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Συλλογή 2000, σ. I-6451.

(197) Εν προκειμένω, η Γερμανία υποστήριξε ότι η έννοια της «επιχείρησης» κατά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεν έχει εφαρμογή στους αερολιμένες, τουλάχιστον όσον αφορά τη χρηματοδότηση περιφερειακών αερολιμενικών υποδομών. Η Γερμανία διατύπωσε την άποψη ότι η κατασκευή των εν λόγω υποδομών δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα αλλά γενικό μέτρο για την επίτευξη στόχων της πολιτικής μεταφορών, της οικονομικής και της περιφερειακής πολιτικής. Επιπλέον, η Γερμανία υποστήριξε ότι η κατασκευή αερολιμενικής υποδομής δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα διότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα επέλεγε να ασκήσει αυτήν τη δραστηριότητα. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία επισήμανε περαιτέρω ότι οι αερολιμένες έχουν υψηλότερα πάγια έξοδα από τον μέσο όρο σε ό,τι αφορά την υποδομή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία. Εξάλλου, το περιθώριο ελιγμού τους περιορίζεται από επιβαρύνσεις και αυστηρούς νομικούς όρους. Η Γερμανία θεωρεί περαιτέρω ότι οι παραπομπές στις δικαστικές αποφάσεις στις υποθέσεις Aéroports de Paris και Leipzig/Halle είναι άνευ αντικειμένου όσον αφορά τα επίμαχα μέτρα. Όσον αφορά την απόφαση στην υπόθεση Aéroports de Paris, η Γερμανία επισήμανε ότι η εν λόγω απόφαση δεν αφορά την κατασκευή αερολιμενικής υποδομής, αλλά την εκμετάλλευση ενός αερολιμένα. Επιπροσθέτως, κατά την εκτίμηση της Γερμανίας, η απόφαση στην υπόθεση Aéroports de Paris δεν αφορά την ερμηνεία της έννοιας της «επιχείρησης» κατά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, αλλά αφορά παραβίαση της απαγόρευσης της καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 102 της Συνθήκης. Όσον αφορά την απόφαση στην υπόθεση Leipzig/Halle, κατά την εκτίμηση της Γερμανίας, η απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου δεν έχει καμία επίπτωση ως νομικό προηγούμενο, διότι αποτελεί αντικείμενο αίτησης αναίρεσης.

(198) Όσον αφορά την έννοια της «επιχείρησης», πρέπει να επισημανθεί ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα ορίσει τις επιχειρήσεις ως οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς ή το καθεστώς ιδιοκτησίας που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους ([29]). Κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ([30]). Αυτός καθαυτός ο οικονομικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας δεν εξαρτάται από το αν η δραστηριότητα αποφέρει κέρδη ([31]).

(199) Το Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Aéroports de Paris ([32]), αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα που συνίσταται στην παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών αποτελεί επίσης οικονομική δραστηριότητα. Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle ([33]), διευκρίνισε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών.

(200) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, έκρινε ότι από το 2000 η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν μπορούσε πλέον να εξαιρείται από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ([34]). Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000), η λειτουργία και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

(201) Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle έκρινε επίσης ότι δεν έχει σημασία αν η κατασκευή ή η επέκταση αερολιμενικής υποδομής πραγματοποιείται για την επίτευξη στόχων που εμπίπτουν στην περιφερειακή ή στην οικονομική πολιτική ή στην πολιτική μεταφορών. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, δεν έχει σημασία ποιοι σκοποί επιδιώκονται με συγκεκριμένα μέτρα αλλά ποια είναι μάλλον τα αποτελέσματα που παράγονται ([35]).

(202) Επιπλέον, στην απόφασή του στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η ύπαρξη αγοράς για αερολιμενικές υποδομές καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Leipzig-Halle βρισκόταν σε κατάσταση ανταγωνισμού με άλλα περιφερειακά αεροδρόμια, ειδικότερα δε με το αεροδρόμιο του Vatry (Γαλλία) και των Βρυξελλών (Βέλγιο) για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου εμπορευματικών αερομεταφορών της DHL.

([29]) Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4), μέρος 2.1, και τη σχετική νομολογία, ιδίως τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, Pavlov κ.λπ., Συλλογή 2000, σ. I-6451· βλέπε επίσης υπόθεση C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze κ.λπ., Συλλογή 2006, σ. I-289· υπόθεση C-205/03 P FENIN κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-6295 και υπόθεση C-49/07 ΜΟΤΟΕ κατά Ελληνικού Δημοσίου, Συλλογή 2008, σ. I-4863.

([30]) Υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 7, Συλλογή 1987, σ. 2599· υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 36, Συλλογή 1998, σ. I-3851· απόφαση στην υπόθεση Pavlov κ. λπ., σκέψη 75.

([31]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck κατά Επιτροπής, σκέψη 88, Συλλογή 1980, σ. 3125· υπόθεση C-244/94, FFSA κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 21, Συλλογή 1995, σ. I-4013· και υπόθεση C-49/07, ΜΟΤΟΕ κατά Ελληνικού Δημοσίου, σκέψεις 27 και 28, Συλλογή 2008, σ. I-4863.

([32]) Υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, επιβεβαιώθηκε από την απόφαση στην υπόθεση C-82/01, σκέψεις 75-79, Συλλογή 2002, σ. I-9297.

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

([34]) Βλέπε απόφαση στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, σκέψη 106.

([35]) Απόφαση στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, σκέψη 102 και επόμενες.

(203) Σύμφωνα με τη νομολογία, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι, για τους σκοπούς της αξιολόγησης του οικονομικού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα στο πλαίσιο της δημόσιας χρηματοδότησης μέτρων ανάπτυξης υποδομής, δεν συντρέχει λόγος διαχωρισμού της δραστηριότητας κατασκευής ή επέκτασης υποδομής από τη μετέπειτα χρήση της ([36]).

(204) Επιπλέον, στην απόφασή του στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι: «[π]ράγματι, οι διάδρομοι προσγειώσεως και απογειώσεως αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητες που ασκεί ο φορέας εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου. Η κατασκευή διαδρόμων προσγειώσεως και απογειώσεως επιτρέπει, συνεπώς, στο αεροδρόμιο να ασκήσει την κύρια οικονομική του δραστηριότητα, ή, όταν πρόκειται για την κατασκευή πρόσθετου διαδρόμου ή την επέκταση ήδη υπάρχοντος διαδρόμου, να την αναπτύξει».

(205) Υπό το πρίσμα της νομολογίας που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 196 και 204, η Επιτροπή επισημαίνει ότι είτε η εκμετάλλευση της υποδομής που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης είτε θα ασκείται άμεσα σε εμπορική βάση από την FLH, τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, είτε η εν λόγω υποδομή θα υποστηρίζει έμμεσα και θα καθιστά δυνατή την εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα στο σύνολό του.

(206) Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει ότι, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, ιδίως το […], τα τέλη πρέπει να καθορίζονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και να υποβάλλονται προς έγκριση στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα αερολιμενικά τέλη καθορίζονται από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εντός των ορίων που προβλέπονται από τις κανονιστικές ρυθμίσεις, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ των χρηστών των αερολιμένων, καθώς και το ενδεχόμενο κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα των φορέων διαχείρισης αερολιμένων να καθορίζουν το επίπεδο των αερολιμενικών τελών λαμβάνοντας υπόψη τις αναγκαίες επενδύσεις και το κόστος τους. Αυτό επιβεβαιώνεται ειδικότερα από τις απαιτήσεις του […] και […] του […].

(207) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι η κατασκευή και η ανάπτυξη της υποδομής που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης θα παράσχει στην FLH τη δυνατότητα να αυξήσει τη χωρητικότητά της και την οικονομική δραστηριότητα που ασκεί ως φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Leipzig/Halle. Η FLH, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι χρηματικών αμοιβών, οι οποίες προκύπτουν, συγκεκριμένα, από αερολιμενικά τέλη αλλά και από άλλα έσοδα που σχετίζονται με την εκμετάλλευση της υποδομής και την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα η εκμίσθωση υπόστεγων αεροσκαφών, τα οποία πρέπει να θεωρούνται αμοιβή για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες.

(208) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποδομή που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμη υποδομή. Συνεπώς, η FLH αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.1.2. **Δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής**

(209) Ωστόσο, δεν είναι απαραιτήτως οικονομικού χαρακτήρα ([37]) όλες οι δραστηριότητες που ασκεί ένας αερολιμένας. Καθώς ο χαρακτηρισμός μιας οντότητας ως επιχείρησης συνδέεται πάντα με συγκεκριμένη δραστηριότητα, είναι απαραίτητο να γίνεται διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων ενός συγκεκριμένου αερολιμένα και να προσδιορίζεται ο βαθμός στον οποίο οι εν λόγω δραστηριότητες έχουν οικονομικό χαρακτήρα. Εάν ένας αερολιμένας ασκεί και οικονομικές και μη οικονομικές δραστηριότητες, πρέπει να θεωρείται επιχείρηση μόνον σε σχέση με τις πρώτες.

(210) Το Δικαστήριο έκρινε ότι δραστηριότητες που συνήθως εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ([38]). 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 ([39]).

([36]) Υπόθεση C-205/03 P, FENIN κατά Επιτροπής, σκέψη 88, Συλλογή 2006, σ. I-6295· και απόφαση στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, σκέψη 95.

([37]) Απόφαση στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, σκέψη 98.

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

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

(211) Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων τέτοιου είδους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, αλλά πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που οι εν λόγω δραστηριότητες συνεπάγονται και δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση άλλων δραστηριοτήτων ([40]). Οποιαδήποτε πιθανή υπεραντιστάθμιση του κόστους που προκύπτει σε σχέση με μη οικονομικές δραστηριότητες από τις δημόσιες αρχές ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, εάν ένας αερολιμένας ασκεί μη οικονομικές δραστηριότητες παράλληλα με τις οικονομικές δραστηριότητές του, απαιτείται χωριστή λογιστική καταγραφή προκειμένου να αποτρέπεται τυχόν μεταφορά δημόσιων πόρων μεταξύ των μη οικονομικών και των οικονομικών δραστηριοτήτων.

(212) Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων δεν πρέπει να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους ([41]). Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη πρακτική βάσει δεδομένης έννομης τάξης να επιβαρύνονται πολιτικοί αερολιμένες με ορισμένες δαπάνες που συνδέονται άρρηκτα με τη λειτουργία τους, ενώ άλλοι πολιτικοί αερολιμένες να μην επιβαρύνονται, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα σε αυτούς τους τελευταίους, ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω δαπάνες αφορούν δραστηριότητα η οποία εν γένει θεωρείται μη οικονομικού χαρακτήρα.

(213) Με βάση τις αιτιολογικές σκέψεις 209 και 212, η Επιτροπή πρέπει, συνεπώς, να αναλύσει τον χαρακτήρα των μέτρων ανάπτυξης υποδομών που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης και εφαρμόζονται για τον αερολιμένα Leipzig/Halle.

(214) Η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα M1 έως M11 αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής και ότι η χρηματοδότηση των εν λόγω δραστηριοτήτων περιορίζεται αυστηρά στις δαπάνες που είναι αναγκαίες για τα εν λόγω μέτρα. Κατά συνέπεια, η Γερμανία ήταν της γνώμης ότι τα εν λόγω έξοδα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Εν προκειμένω, η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι τα μέτρα M1 έως M11 εμπίπτουν σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:

i) μέτρα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων ([42]), τα οποία υπόκεινται στον γερμανικό νόμο Luftsicherheitsgesetz (νόμος σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας, «LuftSiG»), ειδικότερα στο άρθρο 8·

ii) μέτρα που αφορούν την επιχειρησιακή ασφάλεια, τα οποία υπόκεινται στο άρθρο 45 του διατάγματος Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (διάταγμα για τη χορήγηση αδειών αεροπορικών μεταφορών, «LuftVZO»)· ή

iii) μέτρα που αφορούν την προστασία τρίτων από λειτουργικούς κινδύνους των αεροπορικών μεταφορών (όπως η ηχορύπανση).

(215) Όσον αφορά τα μέτρα που σχετίζονται με την επιχειρησιακή ασφάλεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατοχύρωση της ασφαλούς λειτουργίας του αερολιμένα συνήθως αποτελεί μέρος της οικονομικής δραστηριότητας της εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα ([43]). Εν προκειμένω, πρέπει να επισημανθεί ότι οι δαπάνες που συνδέονται με κανονιστικές απαιτήσεις και πρότυπα επίσης δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Με την επιφύλαξη λεπτομερέστερης επανεξέτασης επιμέρους δραστηριοτήτων και δαπανών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα που έχουν σχεδιαστεί για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια των λειτουργιών στον αερολιμένα δεν αποτελούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Κάθε επιχείρηση που επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί σε μια δεδομένη αγορά πρέπει να εγγυάται την ασφάλεια των εγκαταστάσεων (για τους αερολιμένες αυτές περιλαμβάνουν, επί παραδείγματι, τους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης, τους διαδρόμους τροχοδρόμησης και τους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών), ενώ πρέπει επίσης να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τα κανονιστικά πρότυπα.

(216) Όσον αφορά τους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης, τους διαδρόμους τροχοδρόμησης και τους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, η Επιτροπή θεωρεί ότι αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητες που ασκεί ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα. Η κατασκευή διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, διαδρόμων τροχοδρόμησης και χώρων στάθμευσης αεροσκαφών παρέχει, επομένως, στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα τη δυνατότητα να ασκεί την κύρια οικονομική του δραστηριότητα.

(217) Όσον αφορά τα μέτρα δυνάμει του άρθρου 8 του LuftSiG, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες και η πυροσβεστική υπηρεσία μπορούν κατ' αρχήν να θεωρηθούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

([40]) Υπόθεση C-343/95, Cali & Figli κατά Servizi ecologici porto di Genova, Συλλογή 1997, σ. I-1547. Απόφαση N 309/02 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003, Ασφάλεια αερομεταφορών — αποζημίωση των εξόδων συνεπεία των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 (ΕΕ C 148 της 25.6.2003, σ. 7). Απόφαση N 438/02 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2002, Επιχορηγήσεις προς τις λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών (ΕΕ C 284 της 21.11.2002, σ. 2).

([41]) Βλέπε, μεταξύ άλλων, την απόφαση στην υπόθεση C-172/03, Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck, σκέψη 36, Συλλογή 2005, σ. I-01627, και τη νομολογία που παρατίθεται στην εν λόγω απόφαση.

([42]) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1).

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

(218) Ως προς το ισχύον νομικό πλαίσιο, η Γερμανία υποστήριξε ότι, όσον αφορά την πυροσβεστική υπηρεσία, δεν υπάρχουν νομικές διατάξεις που επιβάλλουν αυστηρά τις εν λόγω δαπάνες στον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απόδοση των δαπανών για την πυροσβεστική υπηρεσία εμπίπτει στη νομική αρμοδιότητα των ομόσπονδων κρατιδίων (Länder) και οι δαπάνες αυτές αποδίδονται συνήθως από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές. Η απόδοση των εν λόγω δαπανών περιορίζεται στον βαθμό που είναι αναγκαίος για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών.

(219) Όσον αφορά τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 27d και το άρθρο 27f του LuftVG προβλέπουν ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με το άρθρο 27c του LuftVG καλύπτονται από το κράτος για ορισμένους συγκεκριμένους αερολιμένες. Οι αερολιμένες είναι επιλέξιμοι για κάλυψη των δαπανών ως «αναγνωρισμένοι αερολιμένες» κατ εφαρμογή του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG, εάν το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών έχει αναγνωρίσει την ύπαρξη αναγκαιότητας για λόγους ασφαλείας και συμφερόντων που άπτονται της πολιτικής μεταφορών ([44]). Οι γερμανικοί αερολιμένες που δεν έχουν αναγνωριστεί δεν είναι επιλέξιμοι για την κάλυψη δαπανών κατ εφαρμογή του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG και συνεπώς οφείλουν, κατ' αρχήν, να επωμίζονται οι ίδιοι τις δαπάνες που συνδέονται με τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 27c του LuftVG. Οι δαπάνες αυτές είναι συνυφασμένες με τη λειτουργία των αερολιμένων. Εφόσον ορισμένοι αερολιμένες πρέπει να καλύπτουν οι ίδιοι αυτές τις δαπάνες, ενώ άλλοι αερολιμένες όχι, ενδέχεται στους τελευταίους να χορηγείται πλεονέκτημα, ακόμη και αν ο έλεγχος και τα μέτρα ασφάλειας των πτήσεων καθώς και οι μετεωρολογικές υπηρεσίες μπορεί να θεωρηθούν ως μη οικονομικού χαρακτήρα. Ο αερολιμένας Leipzig/Halle έχει αναγνωριστεί ως τέτοιος αερολιμένας και ως εκ τούτου είναι επιλέξιμος για την κάλυψη δαπανών κατ εφαρμογή του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG. Οι άλλοι αερολιμένες πρέπει να καλύπτουν οι ίδιοι αυτές τις δαπάνες. Κατά συνέπεια, η κάλυψη των δαπανών του αερολιμένα Leipzig/Halle που σχετίζονται με τον έλεγχο και τα μέτρα ασφαλείας των πτήσεων καθώς και με μετεωρολογικές υπηρεσίες δυνάμει του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG παρέχει πλεονέκτημα στον αερολιμένα Leipzig/Halle.

(220) Όσον αφορά τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 8 του LuftSiG, φαίνεται ότι η Γερμανία θεωρεί ότι όλες οι δαπάνες που αφορούν τα προβλεπόμενα σε αυτό μέτρα μπορούν να καλύπτονται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές. Η Επιτροπή επισημαίνει εντούτοις ότι, βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, επιτρέπεται η επιστροφή μόνο των δαπανών που σχετίζονται με τη διάθεση και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων αναγκαίων για την άσκηση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 5 του LuftSiG. Όλες οι άλλες δαπάνες πρέπει να καλύπτονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συνεπώς, στον βαθμό που η χορηγηθείσα στη FHL δημόσια χρηματοδότηση απάλλαξε με τον τρόπο αυτό την εν λόγω επιχείρηση από δαπάνες τις οποίες έπρεπε να επωμιστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, αυτή η δημόσια χρηματοδότηση δεν εξαιρείται από τον έλεγχο βάσει των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων. Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από το αν από νομική άποψη οι εν λόγω δαπάνες εμπίπτουν ή όχι στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής, έχει αποδειχθεί ότι αυτές πρέπει να βαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο. Κατά συνέπεια, εάν το κράτος κατέβαλλε τις δαπάνες αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα απαλλασσόταν από δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να επωμιστεί.

(221) Βάσει των εκτιμήσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 215 και 220, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να καταλήξει σε πιο συγκεκριμένα συμπεράσματα όσον αφορά το κόστος των επενδύσεων που εικάζεται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

M1 Αγορά εκτάσεων γης, μετεγκατάσταση, μείωση της ηχορύπανσης και συνοδευτικός σχεδιασμός διατήρησης του τοπίου, M2 Δομή δοκιμής κινητήρων και M10 Επιπρόσθετα μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης

(222) Η Γερμανία υποστήριξε ότι τα μέτρα M1, M2 και M10 εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής, διότι στοχεύουν στην προστασία τρίτων από επιχειρησιακούς κινδύνους των αεροπορικών μεταφορών, όπως η προστασία των ιδιοκτητών κατοικιών και του περιβάλλοντος από τις συνέπειες της ηχορύπανσης.

(223) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με τα μέτρα M1, M2 και M10 συνιστούν συνήθεις δαπάνες που πρέπει να επωμιστεί μια επιχείρηση προκειμένου να κατασκευάσει εγκαταστάσεις που πληρούν ορισμένα κανονιστικά πρότυπα. Επιπλέον, τα εν λόγω μέτρα δεν μπορούν να διαχωριστούν από την οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα. Αυτό αναδεικνύεται ειδικότερα από το γεγονός ότι χωρίς τα εν λόγω μέτρα δεν θα ήταν δυνατή η εκτέλεση νυχτερινών πτήσεων στον αερολιμένα και δεν θα επιτρεπόταν ο εστιασμός στον τομέα των εμπορευματικών αερομεταφορών σε σχέση με την απόφαση έγκρισης του σχεδιασμού για την κατασκευή του νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης του αερολιμένα Leipzig/Halle και τη στρατηγική επέκτασής του.

(224) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα μέτρα M1, M2 και M10 δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

([44]) Άρθρο 27d παράγραφος 1 του LuftVG: «Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt».

M3 (Διάδρομος τροχοδρόμησης και γέφυρα τροχοδρόμησης «E7»), M4 [Επέκταση του βόρειου διαδρόμου προσγείωσης και απογείωσης (έξοδα σχεδιασμού)], M5 (Εκκαθάριση εργοταξίου ενόψει της κατασκευής του διαδρόμου τροχοδρόμησης «Victor»), M6 (Παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης «Victor»), M12 Διαδικασία έγκρισης του σχεδιασμού για την επέκταση του νότιου τμήματος (διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης και χώρος στάθμευσης αεροσκαφών), M13 (Επέκταση του βόρειου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών), M14 (Επέκταση του ανατολικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών), M15 (Προσαρμογή υποδομής) και M16 (Συμπληρωματικά μέτρα υποδομής, όπως επέκταση του υπόστεγου της βόρειας ζώνης και κατασκευή νέου τερματικού σταθμού και υπόστεγου μικρών αεροσκαφών)

(225) Στην προκειμένη περίπτωση η επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης στοχεύει στην εξασφάλιση της δυνατότητας απογείωσης των εμπορευματικών αεροσκαφών με υψηλό μέγιστο βάρος απογείωσης («MTOW») χωρίς περιορισμούς ως προς το ωφέλιμο φορτίο, ενώ η επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών καθιστά δυνατή την καλύτερη κατανομή των πτήσεων. Επιπλέον, όσον αφορά τους διαδρόμους τροχοδρόμησης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σε έναν αερολιμένα οι διάδρομοι τροχοδρόμησης συνδέουν τους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης με τις περιοχές στάθμευσης αεροσκαφών, τα υπόστεγα αεροσκαφών, τους τερματικούς σταθμούς και άλλες εγκαταστάσεις. Αυτές οι συνδέσεις παρέχουν στα αεροσκάφη τη δυνατότητα να εκκενώνουν τον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, ώστε να είναι δυνατή η προσγείωση ή η αναχώρηση άλλων αεροσκαφών. Ως εκ τούτου, οι διάδρομοι και οι γέφυρες τροχοδρόμησης συνδέονται άρρηκτα με τους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης για τους οποίους εισπράττει τέλη ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Επιπλέον, από τις πληροφορίες που χορήγησε η Γερμανία επιβεβαιώνεται ότι τα εν λόγω μέτρα είναι ουσιώδη λαμβανομένων υπόψη του όγκου και των ροών κυκλοφορίας. Εάν δεν πραγματοποιούνταν οι κατασκευές, ο αερολιμένας δεν θα μπορούσε να επωφεληθεί από την αναμενόμενη αύξηση των ροών κυκλοφορίας ή ο τρέχων όγκος κυκλοφοριακών ροών θα έπρεπε να μειωθεί προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία των αεροσκαφών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το στοιχείο αυτό δεν έρχεται σε αντίθεση με το γεγονός ότι μπορεί να χρησιμοποιείται με ασφάλεια μόνον ορισμένος αριθμός διαδρόμων και γεφυρών τροχοδρόμησης για περιορισμένο όγκο κυκλοφορίας.

(226) Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι διάδρομοι προσγείωσης/απογείωσης, οι διάδρομοι τροχοδρόμησης και οι χώροι στάθμευσης αεροσκαφών αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητες που ασκεί ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα. Η κατασκευή διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, διαδρόμων τροχοδρόμησης και χώρων στάθμευσης αεροσκαφών παρέχει, επομένως, στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα τη δυνατότητα να ασκεί την κύρια οικονομική του δραστηριότητα και δεν μπορεί να διαχωριστεί από την εν λόγω οικονομική δραστηριότητα.

(227) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα μέτρα M3, M4, M5, M6, M12, M 13, M14, M15 και M16 λαμβάνονται σε εμπορική βάση από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Αφορούν, επομένως, εμπορικά εκμεταλλεύσιμες υποδομές και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

M11 Φάση I της ανάπτυξης υποδομής εδάφους της νοτιοανατολικής ζώνης

(228) Η Επιτροπή σημειώνει ότι το μέτρο M11 περιλαμβάνει τον εξοπλισμό των υφιστάμενων κτιρίων με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού, εγκαταστάσεις αποχέτευσης λυμάτων και απορροής ομβρίων υδάτων, καθώς και επιπρόσθετα μέτρα για τη μείωση της ηχορύπανσης.

(229) Με βάση την εκτίμηση που διατυπώνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 215 και 220, τα εν λόγω μέτρα δεν αφορούν δραστηριότητες οι οποίες συνήθως αποτελούν ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των επίσημων εξουσιών του ως δημόσιας αρχής. Αντιθέτως, συμβάλλουν στην αναβάθμιση της υποδομής που χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς και επομένως αφορούν οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

M5 (νέο κτίριο πυροσβεστικού σταθμού) και M9 (εξοπλισμός πυρόσβεσης)

(230) Όσον αφορά το κτίριο πυροσβεστικού σταθμού και τον εξοπλισμό πυρόσβεσης, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 218, η εν λόγω δραστηριότητα μπορεί εν γένει να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

(231) Ως προς το νομικό πλαίσιο, η Γερμανία υποστήριξε ότι, όσον αφορά το κτίριο πυροσβεστικού σταθμού και τον εξοπλισμό πυρόσβεσης, δεν υπάρχουν νομικές διατάξεις που να επιβαρύνουν απαρέγκλιτα με τις εν λόγω δαπάνες τον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι, όπως υποστήριξε η Γερμανία, η απόδοση των δαπανών για το νέο κτίριο πυροσβεστικού σταθμού και τον εξοπλισμό πυρόσβεσης εμπίπτει στη νόμιμη αρμοδιότητα των ομόσπονδων κρατιδίων (Länder) και ότι οι εν λόγω δαπάνες αποδίδονται συνήθως από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές. Η απόδοση των εν λόγω δαπανών περιορίζεται στον βαθμό που είναι αναγκαίος για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών.

(232) Ως εκ τούτου, οι δαπάνες κατασκευής που σχετίζονται με το νέο κτίριο πυροσβεστικού σταθμού και οι δαπάνες για την αγορά εξοπλισμού πυρόσβεσης μπορούν να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής.

M5 (υπόστεγο πολλαπλών χρήσεων) και M9.3 (εξοπλισμός χειμερινών υπηρεσιών)

(233) Όσον αφορά το υπόστεγο πολλαπλών χρήσεων, η Γερμανία διαβεβαίωσε ότι εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής διότι σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καταφύγιο έκτακτης ανάγκης. Κατά την άποψη της Γερμανίας, οι δαπάνες για την κατασκευή του εν λόγω υπόστεγου εμπίπτουν επίσης στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής διότι επί του παρόντος χρησιμοποιείται για την αποθήκευση εξοπλισμού χειμερινών υπηρεσιών που είναι απαραίτητος για την ασφαλή λειτουργία του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

(234) Όσον αφορά την κατασκευή του υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων στον αερολιμένα Leipzig/Halle, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το εν λόγω κτίριο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διάφορους σκοπούς. Επιπροσθέτως, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην αιτιολογική σκέψη 215, οι δαπάνες για τον εξοπλισμό χειμερινών υπηρεσιών (M9.3) που είναι αναγκαίος για την ασφαλή λειτουργία του αερολιμένα ανήκουν στις συνήθεις δαπάνες για τη λειτουργία μιας επιχείρησης και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δαπάνες κατασκευής του υπόστεγου πολλαπλών χρήσεων επίσης δεν εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων δημόσιας πολιτικής.

(235) Εντούτοις, το εν λόγω πόρισμα δεν αποκλείει τη δυνατότητα της Γερμανίας να αναθέτει στον αερολιμένα, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ειδικά καθήκοντα που εμπίπτουν στο πεδίο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

M7 Επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης

(236) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης είναι αναγκαίοι για την ασφαλή και έγκαιρη λειτουργία των αεροσκαφών στον αερολιμένα. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η επέκταση των υφιστάμενων χώρων αποπάγωσης είναι αναγκαία λόγω της αυξανόμενης κίνησης στον αερολιμένα, προκειμένου να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στις προγραμματισμένες πτήσεις. Επιπλέον, η Γερμανία τονίζει ότι τα έσοδα από τις υπηρεσίες αποπάγωσης που παρέχει ο αερολιμένας δεν καλύπτουν τα έξοδα της εγκατάστασης της υποδομής.

(237) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το κατά πόσον μια δραστηριότητα είναι αποδοτική ή όχι δεν έχει καθοριστική σημασία για την έννοια της οικονομικής δραστηριότητας ([45]). Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υπηρεσίες αποπάγωσης παρέχονται στους αερομεταφορείς έναντι αμοιβής. Πρόκειται για ουσιώδεις υπηρεσίες τις οποίες παρέχει κάθε αερολιμένας στο πλαίσιο της οικονομικής του δραστηριότητας. Όσο μεγαλύτερη είναι η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών, τόσο περισσότερες πτήσεις μπορούν να αναχωρούν από τον αερολιμένα και, με τον τρόπο αυτό, ο αερολιμένας μπορεί να αυξήσει τα έσοδά του.

(238) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υπηρεσίες αποπάγωσης είναι αλληλένδετες με την οικονομική εκμετάλλευση ενός αερολιμένα και δεν μπορούν να διαχωριστούν από την εν λόγω δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρούνται οικονομικές δραστηριότητες.

M8 Ελικοδρόμιο

(239) Το μέτρο καλύπτει την εγκατάσταση χώρου στάθμευσης ελικοπτέρων που θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά ως βάση για υπηρεσίες αεροδιάσωσης.

(240) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η δημιουργία ελικοδρομίου διευκολύνει την αεροδιάσωση. Επομένως, η πρόβλεψη ελικοδρομίου για τις υπηρεσίες διάσωσης μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Η αντιστάθμιση πρέπει να συνδέεται αυστηρά με το κόστος των εν λόγω υπηρεσιών.

M9 Πρόσθετα μέτρα υποδομής

(241) Τα πρόσθετα μέτρα υποδομής περιλαμβάνουν την ανακατασκευή του σημείου ελέγχου I, την κατασκευή κτιρίου λειτουργικής ασφάλειας για την κάλυψη των αναγκών της ομοσπονδιακής και περιφερειακής αστυνομίας, του τελωνείου, του χώρου υποδοχής ζώων και της περίφραξης του αερολιμένα (περιλαμβανομένου ψηφιακού συστήματος επιτήρησης με βίντεο και ανιχνευτών κίνησης). Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα εν λόγω μέτρα είναι αναγκαία για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων και συνεπώς εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 του LuftSiG.

(242) Όσον αφορά τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 8 του LuftSiG, φαίνεται ότι η Γερμανία θεωρεί ότι όλες οι δαπάνες που αφορούν τα προβλεπόμενα σε αυτό μέτρα μπορούν να καλύπτονται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές. Η Επιτροπή επισημαίνει εντούτοις ότι, βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, επιτρέπεται η επιστροφή μόνο των δαπανών που σχετίζονται με τη διάθεση και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων αναγκαίων για την άσκηση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 5 του LuftSiG. Όλες οι άλλες δαπάνες πρέπει να καλύπτονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συνεπώς, στον βαθμό που η χορηγηθείσα στην FLH δημόσια χρηματοδότηση απαλλάσσει την εν λόγω επιχείρηση από δαπάνες τις οποίες έπρεπε να επωμιστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, αυτή η δημόσια χρηματοδότηση δεν εξαιρείται από τον έλεγχο βάσει των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων.

(243) Όσον αφορά τις δαπάνες που σχετίζονται με τη χρήση του κτιρίου λειτουργικής ασφάλειας από τη Γερμανική Μετεωρολογική Υπηρεσία, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 27f του LuftVG ορίζει ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με το άρθρο 27c του LuftVG καλύπτονται από το κράτος για ορισμένους συγκεκριμένους αερολιμένες. Οι αερολιμένες είναι επιλέξιμοι για κάλυψη των δαπανών ως «αναγνωρισμένοι αερολιμένες» κατ εφαρμογή του άρθρου 27f του LuftVG, εάν το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών έχει αναγνωρίσει την ύπαρξη αναγκαιότητας για λόγους ασφαλείας και συμφερόντων που άπτονται της πολιτικής μεταφορών. Οι γερμανικοί αερολιμένες που δεν έχουν αναγνωριστεί δεν είναι επιλέξιμοι για την κάλυψη δαπανών κατ εφαρμογή του άρθρου 27f του LuftVG και συνεπώς οφείλουν, κατ' αρχήν, να επωμίζονται οι ίδιοι τις δαπάνες που συνδέονται με τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 27c του LuftVG. Οι δαπάνες αυτές είναι συνυφασμένες με τη λειτουργία των αερολιμένων. Εφόσον ορισμένοι αερολιμένες πρέπει να καλύπτουν οι ίδιοι αυτές τις δαπάνες, ενώ άλλοι αερολιμένες όχι, στους τελευταίους ενδέχεται να χορηγείται πλεονέκτημα, ακόμη και αν η Γερμανική Μετεωρολογική Υπηρεσία μπορεί να θεωρηθεί δραστηριότητα μη οικονομικού χαρακτήρα. Ο αερολιμένας

([45]) Απόφαση στην υπόθεση Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, σκέψη 115.

Leipzig/Halle έχει αναγνωριστεί ως τέτοιος αερολιμένας και συνεπώς είναι επιλέξιμος για την κάλυψη δαπανών κατ εφαρμογή του άρθρου 27f του LuftVG. Οι άλλοι αερολιμένες πρέπει να καλύπτουν οι ίδιοι αυτές τις δαπάνες. Επομένως, η κάλυψη των δαπανών του αερολιμένα Leipzig/Halle που σχετίζονται με μετεωρολογικές υπηρεσίες κατ εφαρμογή του άρθρου 27f του LuftVG παρέχει πλεονέκτημα στον αερολιμένα Leipzig/Halle.

6.1.3. **Συμπέρασμα**

(244) Με βάση το πόρισμα που διατυπώνεται στην ενότητα 6.1.1, η FLH είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

(245) Με βάση το πόρισμα που διατυπώνεται στην ενότητα 6.1.2, η χρηματοδότηση των ακόλουθων μέτρων δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής: M1 αγορά εκτάσεων γης, μετεγκατάσταση, μείωση της ηχορύπανσης και συνοδευτικός σχεδιασμός διατήρησης του τοπίου, M2 δομή δοκιμής κινητήρων, M3 διάδρομος τροχοδρόμησης και γέφυρα τροχοδρόμησης «E7», M4 επέκταση του βόρειου διαδρόμου προσγείωσης και απογείωσης (έξοδα σχεδιασμού), M5 εκκαθάριση εργοταξίου ενόψει της κατασκευής του διαδρόμου τροχοδρόμησης «Victor», M5 υπόστεγο πολλαπλών χρήσεων, M6 παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης «Victor», M7 επιπρόσθετοι χώροι αποπάγωσης M9.3 εξοπλισμός χειμερινών υπηρεσιών, M10 επιπρόσθετα μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης, M11 φάση I της ανάπτυξης υποδομής εδάφους στη νοτιοανατολική ζώνη, M12 διαδικασία έγκρισης του σχεδιασμού για την επέκταση του νότιου τμήματος (διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης και χώρος στάθμευσης αεροσκαφών), M13 επέκταση του βόρειου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, M14 επέκταση του ανατολικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, M15 προσαρμογή υποδομής και M16 συμπληρωματικά μέτρα υποδομής, όπως επέκταση του υπόστεγου της βόρειας ζώνης και κατασκευή νέου τερματικού σταθμού και υπόστεγου μικρών αεροσκαφών. Η χρηματοδότηση αυτών των δραστηριοτήτων παρέχει στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα τη δυνατότητα να ασκεί την κύρια οικονομική του δραστηριότητα και δεν μπορεί να διαχωριστεί από την εν λόγω δραστηριότητα

(246) Όσον αφορά τα μέτρα M5 για το νέο κτίριο πυροσβεστικού σταθμού, M9 για τον εξοπλισμό πυρόσβεσης και M8 για το ελικοδρόμιο, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα εν λόγω μέτρα μπορούν να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής (βλέπε ενότητα 6.1.2).

(247) Όσον αφορά τα συμπληρωματικά μέτρα υποδομής του μέτρου M9, όπως η ανακατασκευή του σημείου ελέγχου I, η κατασκευή κτιρίου λειτουργικής ασφάλειας για την κάλυψη των αναγκών της ομοσπονδιακής και περιφερειακής αστυνομίας, του τελωνείου, του χώρου υποδοχής ζώων και της περίφραξης του αερολιμένα (μεταξύ άλλων, του ψηφιακού συστήματος επιτήρησης με βίντεο και ανιχνευτών κίνησης), η Επιτροπή εκτιμά ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ενδέχεται να εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Ωστόσο, στον βαθμό που τα εν λόγω μέτρα εμπίπτουν στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη διάταξη του γερμανικού δικαίου, επιτρέπεται η επιστροφή μόνο των δαπανών που σχετίζονται με τη διάθεση και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων αναγκαίων για την άσκηση των δραστηριοτήτων οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 5 του LuftSiG. Όλες οι άλλες δαπάνες πρέπει να καλύπτονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, στον βαθμό που η χορηγηθείσα στην FLH δημόσια χρηματοδότηση απαλλάσσει με τον τρόπο αυτό την εν λόγω επιχείρηση από δαπάνες τις οποίες έπρεπε να επωμιστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση δεν εξαιρείται από τον έλεγχο βάσει των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων.

(248) Όσον αφορά τις δαπάνες που σχετίζονται με τη χρήση του κτιρίου λειτουργικής ασφάλειας από τη Γερμανική Μετεωρολογική Υπηρεσία (σε σχέση με το μέτρο M9), η Επιτροπή εκτιμά για τους λόγους που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 243 ότι η κάλυψη των δαπανών του αερολιμένα Leipzig/Halle που αφορούν μετεωρολογικές υπηρεσίες κατ εφαρμογή του άρθρου 27f του LuftVG παρέχει πλεονέκτημα στον αερολιμένα Leipzig/Halle, ακόμη και αν οι μετεωρολογικές υπηρεσίες μπορούν να θεωρηθούν δραστηριότητα μη οικονομικού χαρακτήρα.

6.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FLH

6.2.1. **Σχέση μεταξύ των δανείων των μετόχων και των εισφορών κεφαλαίου**

(249) Προτού αξιολογηθεί το κατά πόσον τα δάνεια των μετόχων υπέρ της FLH συνιστούν κρατική ενίσχυση, είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί αν τα δάνεια των μετόχων και οι εισφορές κεφαλαίου πρέπει να εκληφθούν ως χωριστά μέτρα ή ως ενιαίο μέτρο.

(250) Τα στοιχεία καταδεικνύουν ότι και οι δύο πράξεις αποφασίστηκαν ταυτόχρονα, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου σχεδίου για τη χρηματοδότηση των βελτιώσεων της υποδομής του αερολιμένα και ότι οι μέτοχοι της FLH είχαν την πρόθεση να μετατρέψουν τα δάνειά τους σε μετοχικό κεφάλαιο. Ωστόσο, η Γερμανία έχει δηλώσει ότι οι εισφορές κεφαλαίου δεν έχουν χορηγηθεί αμετάκλητα και ότι η FLH δεν έχει άμεσο δικαίωμα επί της αύξησης κεφαλαίου.

(251) Υπό αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δάνεια των μετόχων και οι εισφορές κεφαλαίου μπορούν να θεωρηθούν χωριστά μέτρα.

6.2.2. **Οικονομικό πλεονέκτημα**

(252) Προκειμένου να εξακριβώσει αν μια επιχείρηση έχει επωφεληθεί από οικονομικό πλεονέκτημα που προκύπτει από τη χορήγηση δανείου με προνομιακούς όρους, η Επιτροπή εφαρμόζει το κριτήριο της «αρχής του δανειστή της οικονομίας 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 ([46]).

(253) Στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι όροι των δανείων των μετόχων (βλέπε πίνακα 3) που χορηγήθηκαν στην FLH παρέχουν στην εταιρεία οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο η αποδέκτρια επιχείρηση δεν θα είχε αποκομίσει υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς.

(254) Η Γερμανία είναι της γνώμης ότι η «αρχή του δανειστή της οικονομίας της αγοράς» τηρήθηκε πλήρως, καθώς τα δάνεια των μετόχων χορηγήθηκαν με όρους της αγοράς. Προκειμένου να δικαιολογήσει τους όρους των υπό εξέταση δανείων, η Γερμανία συγκρίνει τους όρους των δανείων των μετόχων με τους όρους τους οποίους προσφέρουν άλλες τράπεζες (βλέπε τα επιχειρήματα που παρατίθενται στις ενότητες 3.3.1 και 3.3.2).

(255) Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί για τη λήψη αποφάσεων, προκειμένου να προσδιορίσει αν η υπό αξιολόγηση χρηματοδότηση χορηγήθηκε με ευνοϊκούς όρους, η Επιτροπή μπορεί —ελλείψει άλλων τιμών αναφοράς— να συγκρίνει το επιτόκιο του υπό εξέταση δανείου με το επιτόκιο αναφοράς της Επιτροπής. Το επιτόκιο αναφοράς της Επιτροπής καθορίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που παρατίθεται στην ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς.

(256) Η ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς ορίζει μια μέθοδο για τον καθορισμό των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης που εφαρμόζονται ως τιμή αναφοράς για το επιτόκιο της αγοράς. Ωστόσο, επειδή το επιτόκιο αναφοράς της Επιτροπής αποτελεί αντιπροσωπευτική τιμή αναφοράς, όπου η Επιτροπή διαθέτει άλλους δείκτες, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, για το επιτόκιο που θα μπορούσε να εξασφαλίσει ο δανειολήπτης στην αγορά, μπορεί να στηρίξει την εκτίμησή της στους εν λόγω δείκτες.

Η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της FLH

(257) Προκειμένου να είναι σε θέση να αξιολογήσει τους όρους των δανείων των μετόχων, η Επιτροπή πρέπει καταρχάς να εκτιμήσει την πιστοληπτική ικανότητα της FLH.

(258) Η FLH δεν έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας. Ωστόσο, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι λόγω των συμφωνιών μεταφοράς κερδών και ζημιών που έχουν συναφθεί μεταξύ της FLH και της MFAG, πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαβάθμιση των μητρικών εταιρειών.

(259) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, η MFAG εξακολουθεί να ευθύνεται για κάθε δάνειο που συνάπτει η FLH κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας μεταφοράς κερδών και ζημιών, ακόμη και αν η συμφωνία στη συνέχεια ανακληθεί.

(260) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η βαθμολογία της FLH πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι τουλάχιστον ίση με τη διαβάθμιση της μητρικής της εταιρείας, της MFAG.

(261) Επίσης, η MFAG δεν έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση από οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Εντούτοις, η Γερμανία έχει προσκομίσει ορισμένες εσωτερικές τραπεζικές διαβαθμίσεις για την MFAG, όπως συνοψίζονται στον πίνακα 4.

(262) Λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων 257 έως 261, η Επιτροπή εκτιμά ότι η FLH έχει τουλάχιστον τη χαμηλότερη διαβάθμιση της MFAG, δηλαδή […] στην κλίμακα διαβάθμισης του οίκου Standard & Poor's το 2006 και […] στην κλίμακα διαβάθμισης του οίκου Standard & Poor's από το 2007 έως το 2012.

Η ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (ή το επίπεδο των εξασφαλίσεων):

(263) Εάν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τα δάνεια των μετόχων έχουν υψηλό επίπεδο εξασφαλίσεων, η πρακτική της αγοράς σε αυτές τις περιπτώσεις θα συνιστούσε αύξηση της βαθμολογίας του υπό εξέταση χρεωστικού τίτλου (της «διαβάθμισης έκδοσης») κατά μία βαθμίδα σε σύγκριση με τη διαβάθμιση του εκδότη ([47]). Επομένως, η Επιτροπή πρέπει να προσδιορίσει τη ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων ([48]) («LGD») των επίμαχων δανείων των μετόχων.

([46]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα 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, σημείο 11). Η εν λόγω ανακοίνωση αφορά τον κλάδο της μεταποίησης, αλλά εφαρμόζεται και στους άλλους οικονομικούς τομείς. Βλέπε επίσης υπόθεση T-16/96, Cityflyer κατά Επιτροπής, σκέψη 51, Συλλογή 1998, σ. II-757.

([47]) Βλέπε, π.χ. Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers (Φεβρουάριος 2007).

([48]) Το επίπεδο των εξασφαλίσεων μπορεί να μετρηθεί ως ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων, η οποία είναι το αναμενόμενο ποσοστό ζημίας σε σχέση με την έκθεση του οφειλέτη, εάν ληφθούν υπόψη τα ανακτήσιμα ποσά από τις εξασφαλίσεις και το ενεργητικό της πτωχευτικής περιουσίας. Κατά συνέπεια, η ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων είναι αντιστρόφως ανάλογη της ποιότητας των εξασφαλίσεων.

(264) Δεδομένου ότι τα δάνεια προορίζονταν να αποτελέσουν μόνον ένα μέσο βραχυπρόθεσμης ενδιάμεσης χρηματοδότησης, δεν καλύπτονταν από εξασφαλίσεις. Ωστόσο, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η ζημία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων θα είναι τουλάχιστον χαμηλότερη από 30 % επειδή η αξία των στοιχείων του ενεργητικού της FLH ([…] εκατ. ευρώ το 2010), τα οποία δεν έχουν ενεχυριασθεί, υπερβαίνει την αξία των στοιχείων του παθητικού ([…] εκατ. ευρώ το 2010).

(265) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η λογιστική αξία των στοιχείων του ενεργητικού δεν επαρκεί για την εκτίμηση της αξίας ρευστοποίησης σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης του αερολιμένα. Στο έγγραφο που δημοσίευσε η Επιτροπή της Βασιλείας για την τραπεζική εποπτεία τον Ιούνιο του 2006 συνιστάται να θεωρείται ότι το ποσοστό ζημίας σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (LGD) για απαιτήσεις με εξοφλητική προτεραιότητα επί εταιρικών δανείων που δεν καλύπτονται με αναγνωρισμένες εξασφαλίσεις ισούται περίπου με 45 % ([49]). Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς, τα επίμαχα δάνεια των μετόχων έχουν «σύνηθες» επίπεδο εξασφαλίσεων με ποσοστό ζημίας σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων (LGD) που βρίσκεται στη μεσαία κατηγορία (30 % < LGD < 60 %).

(266) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι το επίπεδο των εξασφαλίσεων δεν επαρκεί για την αύξηση της διαβάθμισης της επιχείρησης κατά μία βαθμίδα.

Συγκριτική αξιολόγηση των όρων των δανείων των μετόχων της FLH με αντιπροσωπευτικές τιμές αναφοράς της αγοράς βάσει των περιθωρίων των συμφωνιών ανταλλαγής κινδύνου αθέτησης (CDS):

(267) Προκειμένου να αξιολογήσει αν τα δάνεια των μετόχων της FLH ήταν σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, η Επιτροπή διενήργησε συγκριτική αξιολόγηση με αντιπροσωπευτικές τιμές αναφοράς της αγοράς βάσει των περιθωρίων των συμφωνιών ανταλλαγής κινδύνου αθέτησης (CDS).

(268) Σύμφωνα με τη μεθοδολογία στην οποία στηρίζεται η ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς, η Επιτροπή κρίνει ότι τα επιτόκια των δανείων μπορούν να θεωρηθούν ότι αντιστοιχούν στους όρους της αγοράς εφόσον 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

(269) 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 ([50]) με διάρκεια και νόμισμα που αντιστοιχούν στη διάρκεια και το νόμισμα της εκάστοτε υποχρέωσης. Το περιθώριο κινδύνου αντισταθμίζει για τον δανειστή τους κινδύνους που συνδέονται με την εκάστοτε χρηματοδότηση χρέους, ιδίως τον πιστωτικό κίνδυνο. Το περιθώριο κινδύνου συνάγεται από κατάλληλο δείγμα περιθωρίων CDS ([51]) που σχετίζονται με οντότητες αναφοράς (όπως εταιρικά ομόλογα) με παρόμοια διαβάθμιση με εκείνη των δανείων υπέρ της FLH. Τέλος, φαίνεται εύλογη η προσθήκη 10-20 μονάδων βάσης ως κατά προσέγγιση εκτίμηση των τραπεζικών τελών τα οποία συνήθως καλούνται να καταβάλλουν οι εταιρείες ([52]).

(270) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα χρηματοδότησης δεν αντιπροσωπεύουν ένα σύνηθες δάνειο. Για τους σκοπούς της παρούσας εκτίμησης, τεκμαίρεται ότι τα δάνεια χορηγούνται ως ανανεούμενη πιστωτική διευκόλυνση, η οποία ανανεώνεται κάθε έτος με νέους όρους επιτοκίου. Κατά συνέπεια, τεκμαίρεται ότι η περίοδος λήξης ανέρχεται σε ένα έτος.

(271) Τα δάνεια χορηγούνται με κυμαινόμενο βασικό επιτόκιο με βάση το επιτόκιο αναφοράς για το Euribor έτους. Η εκτίμηση του περιθωρίου κινδύνου μπορεί να γίνει με βάση δείγμα περιθωρίων CDS για κάθε συναφή χρονική στιγμή. Στον πίνακα 7 συνοψίζεται ο αριθμός των παρατηρήσεων (εταιρείες που έχουν αξιολόγηση της FLH από όλους τους κλάδους, εξαιρουμένων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και της κυβέρνησης) και των αντίστοιχων περιθωρίων CDS.

([49]) Έγγραφο με τίτλο «International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards» που δημοσιεύθηκε από την Επιτροπή της Βασιλείας για την Τραπεζική Εποπτεία τον Ιούνιο του 2006.

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

([51]) 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 παραπλήσια μεταβλητή αναφοράς για την τιμή του πιστωτικού κινδύνου.

([52]) Βλέπε π.χ. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies,* 2011 (σ. 3), ή τα στοιχεία του Bloomberg για τα τέλη διάθεσης κατά την έκδοση ομολόγων. Στη συνέχεια της παρούσας απόφασης χρησιμοποιείται τέλος 20 μονάδων βάσης για τη διατύπωση συντηρητικής εκτίμησης.

Πίνακας 7

Επισκόπηση των παρατηρήσεων εταιρειών που έχουν αξιολόγηση της FLH

Ημερομηνία	Αξιολόγηση	Αριθμός παρατηρήσεων	1ο τεταρτημόριο (μονάδες βάσης)	2ο τεταρτημόριο (μονάδες βάσης)	3ο τεταρτημόριο (μονάδες βάσης)
13.12.2006	[…]	34	4	5	7
1.1.2008	[…]	4	10	12	22
1.1.2009	[…]	15	73	107	141
1.1.2010	[…]	16	16	19	24
1.1.2011	[…]	18	12	17	21
1.1.2012	[…]	21	15	20	39

(272) Το περιθώριο κινδύνου του επιτοκίου αναφοράς καθορίζεται βάσει σταθμισμένου μέσου όρου των περιθωρίων CDS του 2ου τεταρτημορίου (βλέπε πίνακα 7).

(273) Στον πίνακα 8 γίνεται σύγκριση μεταξύ του πραγματικού επιτοκίου που χρεώνεται για τα υπό αξιολόγηση δάνεια των μετόχων και του επιτοκίου αναφοράς.

Πίνακας 8

Συγκριτική επισκόπηση του πραγματικού επιτοκίου και του επιτοκίου αναφοράς της FLH

Ημερομηνία	Πραγματικό επιτόκιο (%)				Επιτόκιο αναφοράς (%)			
	Βασικό επιτόκιο	Περιθώριο κινδύνου	Τέλη	Άθροισμα	Βασικό επιτόκιο	Περιθώριο κινδύνου	Τέλη	Άθροισμα
13.12.2006	3,90	[…]	0	[…]	3,90	[…]	[…]	[…]
1.1.2008	4,73	[…]	0	[…]	4,73	[…]	[…]	[…]
1.1.2009	3,03	[…]	0	[…]	3,03	[…]	[…]	[…]
1.1.2010	1,25	[…]	0	[…]	1,25	[…]	[…]	[…]
1.1.2011	1,50	[…]	0	[…]	1,50	[…]	[…]	[…]
1.1.2012	1,94	[…]	0	[…]	1,94	[…]	[…]	[…]

(274) Σύμφωνα με την πρακτική της αγοράς, στο επιτόκιο αναφοράς που καθορίζεται βάσει των περιθωρίων CDS πρέπει να συνυπολογίζεται τραπεζικό τέλος περίπου […] μονάδων βάσης ([53]). Για να διαμορφωθεί μια συντηρητική εκτίμηση στην εξεταζόμενη υπόθεση, προστίθεται τραπεζικό τέλος […] μονάδων βάσης.

(275) Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα αποτελέσματα του πίνακα 8 παρέχουν μια ένδειξη για το ότι τα δάνεια ήταν πράγματι σύμφωνα με τους όρους της αγοράς. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σε όλα τα έτη —εκτός από το 2009— το πραγματικό επιτόκιο της FLH ήταν ανώτερο από το επιτόκιο αναφοράς. Ωστόσο, το χαμηλότερο πραγματικό επιτόκιο το 2009 αντισταθμίζεται από τα υψηλότερα επιτόκια από το 2010 έως 2012 σε μεγαλύτερους όγκους δανείων των μετόχων.

(276) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα αποτελέσματα αυτά επιβεβαιώθηκαν επίσης από τα δάνεια αναφοράς που έχει υποβάλει η Γερμανία και παρατίθενται στις ενότητες 3.3.1 και 3.3.2.

6.2.3. **Συμπέρασμα**

(277) Με βάση τις εκτιμήσεις της ενότητας 6.2.1 και 6.2.2, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δάνεια των μετόχων της FLH χορηγήθηκαν με όρους της αγοράς και ως εκ τούτου δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

([53]) Βλέπε π.χ. Oxera, «Estimating the cost of capital for Dutch water companies», 2011 (σ. 3), ή τα στοιχεία του Bloomberg για τα τέλη διάθεσης κατά την έκδοση ομολόγων.

6.3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΥΠΕΡ ΤΗΣ FLH

6.3.1. **Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος**

(278) 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.

(279) 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 ([54]). Οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται, για την εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, κρατικοί πόροι ([55]).

(280) Το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι το κατά πόσον ένα μέτρο λαμβάνεται απευθείας από το κράτος ή από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς που έχουν ιδρυθεί ή επιφορτιστεί από το κράτος για να χορηγούν τις ενισχύσεις είναι χωρίς σημασία για τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης ([56]).

(281) Στην προκειμένη περίπτωση τα σχετικά μέτρα, δηλαδή οι εισφορές κεφαλαίου υπέρ της FLH, θα χορηγηθούν εν μέρει απευθείας από τον προϋπολογισμό των τοπικών αρχών (των ομόσπονδων κρατιδίων της Σαξονίας-Άνχαλτ, της Σαξονίας και των αντίστοιχων πόλεων και δήμων) και εν μέρει μέσω της χρηματοδότησης που χορηγείται από τον προϋπολογισμό των τοπικών αρχών, η οποία θα διοχετευθεί μέσω της MFAG, ως ενδιάμεσου φορέα, προς την FLH. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κονδύλια που διατέθηκαν μέσω της MFAG είχαν δεσμευθεί από τις τοπικές αρχές για να μεταβιβαστούν στην FLH.

(282) Επομένως, οι επίμαχοι πόροι βρίσκονταν ανά πάσα στιγμή υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο του κράτους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα σχετικά μέτρα χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους. Επίσης, η απόφαση για τη χορήγηση αυτών των κρατικών πόρων μπορεί να καταλογιστεί στις δημόσιες αρχές, καθώς ο δημόσιος μέτοχος της FLH συμφώνησε με την παροχή εισφορών κεφαλαίου.

6.3.2. **Οικονομικό πλεονέκτημα**

(283) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, συνιστά κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ([57]). Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης ([58]). Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται συνεπεία της κρατικής παρέμβασης υπάρχει πλεονέκτημα.

(284) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ακόμη ότι «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» ([59]). Στην παρούσα υπόθεση, για να διαπιστωθεί κατά πόσον η δημόσια χρηματοδότηση του αερολιμένα Leipzig/Halle παρέχει στην FLH 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 εισφορές κεφαλαίου με εκείνη ενός ΙΕΟΑ, ο οποίος ενεργεί με γνώμονα τις μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας ([60]).

(285) Στην αξιολόγηση δεν 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 δοκιμής του κριτηρίου του ΙΕΟΑ είναι το κατά πόσον «υπό παρόμοιες περιστάσεις, ιδιώτης εταίρος στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής, θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου» ([61]).

(286) 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» ([62]).

([54]) Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397.
([55]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, σκέψη 108, 2011, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη.
([56]) Υπόθεση 78/76, Steinike & Weinlig κατά Γερμανίας, σκέψη 21, Συλλογή 1977, σ. 595.
([57]) Υπόθεση C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) κ.λπ. κατά La Poste κ.λπ., σκέψη 60, Συλλογή 1996, σ. I-3547, και υπόθεση C-342/96 Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σκέψη 41, Συλλογή 1999, σ. I-2459.
([58]) Υπόθεση 173/73, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σκέψη 13, Συλλογή 1974, σ. 709.
([59]) Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής (Stardust Marine), σκέψη 69, Συλλογή 2002, σ. I-4397.
([60]) Υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής (Alfa Romeo), σκέψη 23, Συλλογή 1991, σ. I-1603· υπόθεση T-296/97, Alitalia κατά Επιτροπής, σκέψη 84, Συλλογή 2000, σ. II-03871.
([61]) Υπόθεση 40/85, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. I-2321.
([62]) Stardust Marine, σκέψη 71.

(287) 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 πραγματοποίησε 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» ([63]).

(288) Για να είναι σε θέση να εφαρμόσει τη δοκιμή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα δεδομένα κατά τη χρονική στιγμή που ελήφθη κάθε απόφαση για τη χορήγηση δημόσιων κονδυλίων στην FLH. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να βασίσει την αξιολόγησή της στις πληροφορίες και τις παραδοχές που είχαν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες τοπικές αρχές κατά τη χρονική στιγμή της λήψης της απόφασης σχετικά με τις επίμαχες εισφορές κεφαλαίου.

(289) Η Γερμανία τόνισε επίσης ότι η υποδομή είναι αναγκαία για τη δημιουργία θέσεων εργασίας (5 106 θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα από τον αερολιμένα). Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι οι κοινωνικές και περιφερειακές παράμετροι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τη δοκιμή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.

(290) Στην προκειμένη περίπτωση, όσον αφορά την υποδομή και τις σχετικές με τις υποδομές επενδύσεις, η Γερμανία φαίνεται να θέτει υπό αμφισβήτηση τη δυνατότητα εφαρμογής της δοκιμής του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.

(291) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το κριτήριο αυτό δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε υποδομές μεταφορών επειδή δεν υπάρχουν συγκρίσιμοι ιδιώτες επενδυτές. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι ιδιώτες επενδυτές δεν δείχνουν ενδιαφέρον για αερολιμένες, ιδίως όταν απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία υποστήριξε ότι αυτό σημαίνει ότι επενδύσεις τις οποίες δεν αναλαμβάνουν ιδιώτες επενδυτές βρίσκονται αυτομάτως εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

(292) Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται την άποψη αυτή της Γερμανίας. Η δοκιμή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ δεν μπορεί να αποκλειστεί απλώς και μόνον επειδή ο ιδιωτικός τομέας δεν συμμετέχει στη χρηματοδότηση της υποδομής του αερολιμένα. Μια κατάσταση που παρουσιάζει οικονομικές δυσχέρειες δεν απαλλάσσει τον δημόσιο επενδυτή από την υποχρέωσή του να ενεργήσει το ίδιο ορθολογικά όπως θα έπραττε και ένας ιδιώτης επενδυτής στην ίδια κατάσταση. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει διευκρινιστεί ότι οι επενδύσεις σε οικονομικές δραστηριότητες τις οποίες δεν θα αναλάμβαναν ιδιώτες επενδυτές που δραστηριοποιούνται στην οικονομία της αγοράς εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης ([64]).

(293) Η Γερμανία δεν συμμερίζεται την άποψη ότι οι μέτοχοι της FLH ενήργησαν ως ΙΕΟΑ αποφασίζοντας την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων του αερολιμένα και τη μετατροπή των δανείων των μετόχων σε μετοχικό κεφάλαιο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δήλωσε ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου έγιναν χωρίς να στηρίζονται σε υποκείμενο επιχειρηματικό σχέδιο και χωρίς μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας.

(294) Παρά τις εγγενείς και σημαντικές αβεβαιότητες που συνδέονται με το έργο, όπως ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας του επενδυτικού σχεδίου (περίπου 50 έτη), δεν υπήρξε ούτε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο ούτε ανάλυση ευαισθησίας για τυχόν βασικές παραδοχές αποδοτικότητας. Αυτό δεν συνάδει με το είδος της ανάλυσης στην οποία θα είχε προβεί ένας συνετός επενδυτής για ένα σχέδιο αυτού του μεγέθους.

(295) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι εισφορές κεφαλαίου από τους δημόσιους μετόχους και την MFAG προς την FLH παρείχαν στην τελευταία οικονομικό πλεονέκτημα (στον βαθμό που οι επενδυτικές επιχορηγήσεις δεν αφορούσαν αμιγώς δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής όπως συνάγεται στην ενότητα 6.1.2).

6.3.3. **Επιλεκτικότητα**

(296) 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.

(297) Στην προκειμένη περίπτωση οι εισφορές κεφαλαίου ωφελούν μόνο την FLH. Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.3.4. **Νόθευση του ανταγωνισμού και επίπτωση στις συναλλαγές**

(298) Εάν η ενίσχυση που χορηγεί ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στην εσωτερική αγορά, θεωρείται ότι η εσωτερική αγορά επηρεάζεται από την εν λόγω ενίσχυση ([65]). Το οικονομικό πλεονέκτημα που θα παρασχεθεί με τις εισφορές κεφαλαίου προς τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ενισχύει την οικονομική θέση του τελευταίου, διότι θα είναι σε θέση να ασκεί τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες χωρίς να επωμίζεται τις εγγενείς επενδυτικές δαπάνες.

([63]) Υπόθεση C-124/10 P Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Électricité de France (EDF) σκέψη 85, Συλλογή 2012, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη.
([64]) Απόφαση στην υπόθεση «Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle», σκέψη 115.
([65]) Υπόθεση T-214/95 Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717.

(299) Όπως εκτιμάται στην ενότητα 6.1.1, η εκμετάλλευση 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 να τους ανατεθεί η διαχείριση ενός δεδομένου αερολιμένα. Επιπλέον, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι ιδίως όσον αφορά τους πράκτορες μεταφορών, τις αεροπορικές εταιρείες που ειδικεύονται στις αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές καθώς και τις αεροπορικές εταιρείες επιβατικών μεταφορών και τις επιχειρήσεις ναυλωμένων πτήσεων, αερολιμένες που δεν βρίσκονται στις ίδιες ζώνες επιρροής και αερολιμένες σε διαφορετικά κράτη μέλη μπορεί επίσης να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.

(300) Το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle βρίσκεται σε ανταγωνισμό με αερολιμένες σε άλλα κράτη μέλη, ιδίως με τον αερολιμένα των Βρυξελλών (Βέλγιο) και τον αερολιμένα του Vatry (Γαλλία) κυρίως όσον αφορά τις εμπορευματικές πτήσεις ([66]). Επιπλέον, ο αερολιμένας Leipzig/Halle εξυπηρετεί επί του παρόντος περίπου 890 000 τόνους φορτίου εμπορευματικών αερομεταφορών και αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο εμπορευματικό αερολιμένα στη Γερμανία.

(301) Η Γερμανία υποστήριξε ότι ο ανταγωνισμός του αερολιμένα Leipzig/Halle με άλλους γερμανικούς εμπορευματικούς αερολιμένες είναι περιορισμένος, δεδομένου ότι οι μεγαλύτεροι κομβικοί εμπορευματικοί αερολιμένες της Γερμανίας (Frankfurt am Main, Μόναχο και Κολωνία/Βόννη), οι οποίοι βρίσκονται σε ανταγωνισμό με τον εν λόγω αερολιμένα, χαρακτηρίζονται από έλλειψη χωρητικότητας ή περιορισμούς των νυκτερινών πτήσεων.

(302) Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν παρατηρούνται ούτε ανταγωνιστικές αλληλεπικαλύψεις με τους άλλους ευρωπαϊκούς εμπορευματικούς αερολιμένες, κυρίως των Βρυξελλών και του Vatry. Σε ό,τι αφορά τον αερολιμένα του Vatry, η Γερμανία επισήμανε ότι το Vatry είναι ένας πολύ μικρός αερολιμένας και ότι το 2010 ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα Leipzig/Halle ήταν παραπάνω από 80πλάσιος από τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα του Vatry. Όσον αφορά τον αερολιμένα των Βρυξελλών, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, ενώ ο αερολιμένας Leipzig/Halle έχει καταγράψει αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών κατά τα τελευταία έτη, ο αερολιμένας των Βρυξελλών σημείωσε πτώση κατά την ίδια χρονική περίοδο. Κατά την άποψη της Γερμανίας, εξάλλου, ο αερολιμένας των Βρυξελλών υπόκειται σε σημαντικούς περιορισμούς επί των νυκτερινών πτήσεων και, ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος.

(303) Από τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τρίτα μέρη, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle χρησιμοποιείται από διάφορους διεθνείς αερομεταφορείς φορτίου, όπως η Wirtschaftsallianz για το πρόγραμμα SALIS, η Jade Cargo, ο όμιλος Volga-Dnepr Group, η Baring κ.λπ. Επιπλέον, ο αερολιμένας Leipzig/Halle είναι ο ευρωπαϊκός κομβικός αερολιμένας της DHL. Τα κοινοποιηθέντα μέτρα υποδομής περιλαμβάνουν περαιτέρω επέκταση της υποδομής του αερολιμένα για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροσκαφών χωρίς περιορισμούς ως προς το μέγιστο βάρος απογείωσης. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι ο αερολιμένας εκμεταλλεύεται δύο διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης (τον νότιο και τον βόρειο διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, μήκους 3 600 μέτρων).

(304) Βάσει των προαναφερόμενων, η Επιτροπή εκτιμά ότι το πιθανό οικονομικό πλεονέκτημα που ενδέχεται να αποκομίσει η FLH από τις εισφορές κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση των διαφόρων έργων ανάπτυξης και επέκτασης υποδομών στον αερολιμένα Leipzig/Halle ενισχύει τη θέση της έναντι των ανταγωνιστών της στην ενωσιακή αγορά φορέων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές.

(305) Συνεπώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.3.5. **Συμπέρασμα**

(306) Με βάση τις εκτιμήσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 278 έως 305, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην FLH υπό μορφή εισφορών κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.4. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(307) 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.

(308) Δεδομένου ότι οι εισφορές κεφαλαίου υπόκεινται σε απόφαση της Επιτροπής και δεν έχουν ακόμη τεθεί στη διάθεση της FLH, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία έχει τηρήσει την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης ([67]).

6.5. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

6.5.1. **Το ισχύον νομικό πλαίσιο**

(309) Εφόσον οι εισφορές κεφαλαίου προς την FLH συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν η εν λόγω ενίσχυση που προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 306 μπορεί να κριθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

([66]) Αεροδρόμιο της Leipzig/Halle, σκέψη 93 και απόφαση 2008/948/ΕΚ, αιτιολογική σκέψη 8.
([67]) Υπόθεση T-109/01 Fleuren Compost κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127.

(310) Στο άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης προβλέπονται ορισμένες εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, βάσει του οποίου οι κρατικές ενισχύσεις δεν είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά. Η εξεταζόμενη ενίσχυση μπορεί να αξιολογηθεί με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, που ορίζει ότι: «οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειτο προς το κοινό συμφέρον» δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.

(311) Στην προκειμένη περίπτωση, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές παρέχουν ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση του κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

(312) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιηθέντα μέτρα επενδυτικής ενίσχυσης για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από τις 4 Απριλίου 2014, ακόμη και αν τα σχέδια είχαν κοινοποιηθεί πριν από την εν λόγω ημερομηνία ([68]).

(313) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει στην αιτιολογική σκέψη 308 ότι οι άμεσες και ετήσιες εισφορές κεφαλαίου δεν συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

(314) Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle, με διακίνηση φορτίου άνω των 800 000 τόνων, αποτελεί αερολιμένα που ειδικεύεται στις εμπορευματικές μεταφορές. Η Επιτροπή σημειώνει περαιτέρω ότι τα επίμαχα μέτρα σχετίζονται με τη στρατηγική επέκτασης του αερολιμένα για την είσοδο στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών.

(315) Σύμφωνα με το σημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή δεν διαθέτει ακόμη επαρκή πείρα όσον αφορά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων σε αερολιμένες που ειδικεύονται σε εμπορευματικές μεταφορές ώστε να συνοψίσει την πρακτική της με τη μορφή ειδικών κριτηρίων του συμβιβάσιμου. Κατά συνέπεια, για αυτές τις κατηγορίες επιχειρήσεων η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις κοινές αρχές για το συμβιβάσιμο όπως ορίζονται στο τμήμα 5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, μέσω κατά περίπτωση αξιολόγησης.

6.5.2. **Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου**

(316) Για την αξιολόγηση του κατά πόσον ένα μέτρο ενίσχυσης μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, η Επιτροπή εν γένει αναλύει κατά πόσον ο σχεδιασμός του μέτρου ενίσχυσης διασφαλίζει ότι ο θετικός αντίκτυπος της ενίσχυσης στην επίτευξη ενός στόχου κοινού συμφέροντος υπερβαίνει τις αρνητικές επιπτώσεις που ενδέχεται να επιφέρει στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό.

(317) Η ανακοίνωση σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων ([69]) ζητούσε τον εντοπισμό και τον καθορισμό των κοινών αρχών που ισχύουν για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου όλων των μέτρων ενίσχυσης την οποία διενεργεί η Επιτροπή. Ένα μέτρο ενίσχυσης θα θεωρείται συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος·

β) ανάγκη κρατικής παρέμβασης·

γ) καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης·

δ) χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης·

ε) αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)·

στ) αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών·

ζ) διαφάνεια της ενίσχυσης: τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, οι οικονομικοί φορείς και το ενδιαφερόμενο κοινό πρέπει να διαθέτουν εύκολη πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πράξεις και τις συναφείς πληροφορίες σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται δυνάμει αυτών, όπως περιγράφεται στο τμήμα 8.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

6.5.2.1. Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

(318) Ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να έχει στόχο κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες θεωρείται συνήθως ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος εφόσον i) αυξάνουν την κινητικότητα και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης· ή ii) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης· ή iii) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη.

([68]) Σημείο 173 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014.

([69]) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, COM(2012) 209 final.

(319) Οι εισφορές κεφαλαίου που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης στοχεύουν στη χρηματοδότηση μέτρων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle, έναν αερολιμένα που ειδικεύεται στις εμπορευματικές αερομεταφορές. Όπως υποστήριξε η Γερμανία, ο τομέας των εμπορευματικών αερομεταφορών, και ιδίως ο τομέας των ταχυμεταφορών, παρουσιάζει αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης. Η Γερμανία ανέφερε ακόμη ότι οι τρεις μεγαλύτεροι κομβικοί αερολιμένες εμπορευματικών μεταφορών της Γερμανίας, δηλαδή οι αερολιμένες της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main), του Μονάχου και της Κολωνίας/Βόννης, αντιμετωπίζουν περιορισμούς ως προς την ικανότητα νυκτερινών πτήσεων. Εν προκειμένω, η Γερμανία δήλωσε ότι, σύμφωνα με την απόφαση του γερμανικού ομοσπονδιακού διοικητικού δικαστηρίου, της 4ης Απριλίου 2012, δεν επιτρέπεται πλέον στον αερολιμένα Frankfurt am Main η εκτέλεση νυκτερινών πτήσεων. Κατά συνέπεια, η Γερμανία δήλωσε ότι η FLH συμβάλλει στην αντιμετώπιση σοβαρού προβλήματος στενότητας της χωρητικότητας στον τομέα των εμπορευματικών αερομεταφορών στη Γερμανία.

(320) Η Γερμανία δήλωσε περαιτέρω ότι το προβλεπόμενο έργο αποτελεί μέρος της στρατηγικής για την ανάπτυξη του αερολιμένα που περιλαμβάνεται στο γενικό σχέδιο των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών του 2004 (Ορίζοντας 2020) ως «κοινοτικό σημείο σύνδεσης». Ο αερολιμένας Leipzig/Halle βρίσκεται στην περιοχή της κεντρικής Γερμανίας (κοντά σε πέντε σημαντικούς διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών και πανευρωπαϊκούς διαδρόμους) και στη συμβολή δύο ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων που συνδέουν τόσο τη βόρεια και τη νότια Ευρώπη (δηλαδή ο ομοσπονδιακός αυτοκινητόδρομος A9) όσο και τη δυτική και Ανατολική Ευρώπη (δηλαδή ο ομοσπονδιακός αυτοκινητόδρομος A14). Επίσης διαθέτει σύνδεση με το σιδηροδρομικό και οδικό μεταφορικό δίκτυο.

(321) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, λόγω της θέσης του στο κέντρο της Ευρώπης και της περιβάλλουσας αγοράς περίπου 7 εκατ. ατόμων εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα και της εγγύτητάς του με τις υποδομές του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου, ο αερολιμένας έχει μεγάλο αναπτυξιακό δυναμικό. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 319, ο τομέας των εμπορευματικών αερομεταφορών παρουσιάζει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης (δηλαδή κατά μέσο όρο ο ρυθμός αύξησης των διεθνών αερομεταφορών επιβατών ανήλθε σε 5,0 % περίπου από το 2007 έως το 2011, ενώ ο αντίστοιχος ρυθμός αερομεταφοράς εμπορευμάτων ήταν 4,3 %) ([70]). Ωστόσο, οι περιορισμοί στις νυχτερινές πτήσεις θέτουν όρια στη σημερινή χωρητικότητα των αερολιμένων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 319).

(322) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 319, αναμένεται ότι ο αερολιμένας θα σημειώσει σταδιακή αλλά σημαντική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης. Όσον αφορά τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών, η Γερμανία επισημαίνει ότι, σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες, ο αερολιμένας Leipzig/Halle καταγράφει σταθερούς ρυθμούς ανάπτυξης (ενώ το 2007 διακινήθηκαν 101 364 τόνοι φορτίου, το μέγεθος αυτό αυξήθηκε σε 442 453 τόνους το 2008, σε 524 084 τόνους το 2009 και σε 663 059 τόνους το 2010). Η Γερμανία ολοκληρώνει τον ισχυρισμό της επισημαίνοντας ότι ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών αυξήθηκε κατά 18,5 % το 2009 και κατά 26,5 % το 2010. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αναμένεται περαιτέρω αύξηση του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών. Ως προς το σημείο αυτό, η Γερμανία διευκρίνισε ότι έως το 2020 προβλέπεται να διακινηθούν περίπου 820 000 τόνοι αερομεταφερόμενου φορτίου ([71]). Εντούτοις, η Γερμανία υποστήριξε ότι η πρόβλεψη αυτή θα έχει ήδη επιβεβαιωθεί έως το 2015 ([72]). Επίσης, προβλέπεται περαιτέρω αύξηση των εμπορευματικών αερομεταφορών στο μέλλον, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των πρόσθετων περιορισμών για τις νυχτερινές πτήσεις σε άλλους αερολιμένες της Γερμανίας (δηλαδή τον αερολιμένα Frankfurt am Main και άλλους).

(323) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υλοποίηση του έργου θα έχει θετικά αποτελέσματα για το σύνολο της περιφέρειας αυτής και θα επηρεάσει θετικά την οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη. Η Γερμανία υποστήριξε ότι επί του παρόντος δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα 133 εταιρείες, οι οποίες το 2010 απασχολούσαν συνολικά 5 106 εργαζόμενους (ήτοι αύξηση της τάξης του 14,4 % σε σύγκριση με το 2009). Η Γερμανία ανέφερε ακόμη ότι το επενδυτικό σχέδιο θα βελτιώσει ειδικότερα την πρόσβαση στην περιφέρεια αυτή και θα αυξήσει την ελκυστικότητά της για επενδυτές και επισκέπτες. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε επίσης από τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών (βλέπε τμήμα 4). Επιπλέον, κάτι τέτοιο θα είχε θετικό αντίκτυπο στην απασχόληση, δεδομένου ότι το ποσοστό ανεργίας είναι σημαντικά υψηλότερο στην περιφέρεια της Leipzig/Halle (το ποσοστό ανεργίας στην περιφέρεια της Σαξονίας ανέρχεται σε 10,3 %, στη Σαξονία-Άνχαλτ σε 11,2 %) σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο (6,9 %).

(324) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή και η λειτουργία της υποδομής ανταποκρίνεται σε έναν σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος, που είναι η ανάπτυξη ενός αερολιμένα με υψηλό μερίδιο εμπορευματικών αερομεταφορών σύμφωνα με την ενωσιακή πολιτική στον τομέα αυτό, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των περιφερειακών πτυχών, και ότι το κριτήριο του συμβιβάσιμου πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

6.5.2.2. Ανάγκη κρατικής παρέμβασης

(325) Ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να στοχεύει σε καταστάσεις όπου η ενίσχυση μπορεί να επιφέρει ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά, για παράδειγμα επανορθώνοντας μια ανεπάρκεια της αγοράς ή αντιμετωπίζοντας κάποιο πρόβλημα σε θέματα ισότητας μεταχείρισης ή συνοχής.

([70]) IATA, Passenger and freight forecasts 2007 to 2011, Οκτώβριος 2007.
([71]) Σύμφωνα με εκτιμήσεις που χρονολογούνται πριν από το 2011.
([72]) Σύμφωνα με εκτιμήσεις του 2011.

(326) Η Γερμανία επισήμανε ότι ο αερολιμένας Leipzig/Halle είχε ανέκαθεν πληγεί από τις μακροχρόνιες καθυστερήσεις των επενδύσεων. Κατά τη γνώμη της Γερμανίας, η χρηματοδότηση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο που προβλέπεται από τον νόμο, τόσο από την άποψη του ποσού της ενίσχυσης όσο και από την άποψη της έντασης της ενίσχυσης. Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μέτρα αφορούν μακροπρόθεσμες επενδύσεις υποδομής για την κάλυψη των αναγκών του αερολιμένα ενόψει της μελλοντικής αύξησης των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι τα μέτρα δεν είναι δυσανάλογα ούτε ως προς το μέγεθος ούτε ως προς το κόστος τους. Η Γερμανία ανέφερε ότι οι δαπάνες έχουν μειωθεί στο ελάχιστο επίπεδο βάσει ενδελεχούς εκ των προτέρων σχεδιασμού και εκτιμήσεων κόστους. Κατά την άποψη της Γερμανίας, δεν είναι δυνατή η περαιτέρω μείωση της κρατικής χρηματοδότησης, διότι υποδομές αυτού του μεγέθους δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από ιδίους πόρους των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων.

(327) Η Γερμανία επικαλείται τον ισχυρισμό ότι τα έσοδα από τις υπηρεσίες δεν καλύπτουν το κόστος κατασκευής της υποδομής και τεκμηριώνει αυτό τον ισχυρισμό βάσει αξιολόγησης του ελλείμματος χρηματοδότησης και ανάλυσης με αντιπαράδειγμα.

(328) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση θα επιφέρει στο επενδυτικό σχέδιο ουσιαστικές βελτιώσεις, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να εξασφαλιστούν αποκλειστικά από την αγορά, και ότι κρίνεται αναγκαία η κρατική παρέμβαση.

6.5.2.3. Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης

(329) Το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

(330) Όπως αναλύεται στην ενότητα 6.5.2.2, η Γερμανία έχει καταδείξει ότι η χρηματοδότηση του έργου μέσω εισφορών κεφαλαίου αποτελεί κατάλληλο μέσο για τη βελτίωση της κατάστασης της υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle. Η χρηματοδότηση των αναγκαίων εργασιών ανάπτυξης υποδομής δεν θα μπορούσε να διασφαλιστεί με άλλη λιγότερο στρεβλωτική μορφή ενίσχυσης.

(331) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής.

6.5.2.4. Χαρακτήρας κινήτρου

(332) Η ενίσχυση πρέπει να μεταβάλλει τη συμπεριφορά των οικείων επιχειρήσεων κατά τέτοιον τρόπο, ώστε αυτές να επιδίδονται σε πρόσθετες δραστηριότητες τις οποίες δεν θα πραγματοποιούσαν χωρίς την ενίσχυση ή τις οποίες θα πραγματοποιούσαν μεν αλλά με περιορισμένο ή διαφορετικό τρόπο ή σε διαφορετική τοποθεσία.

(333) Κατά πρώτον, οι εργασίες για μια μεμονωμένη επένδυση μπορούν να αρχίσουν μόνο μετά την υποβολή αίτησης στη χορηγούσα αρχή. Εάν οι εργασίες αρχίσουν πριν από την υποβολή αίτησης στη χορηγούσα αρχή, τυχόν ενισχύσεις που χορηγούνται σχετικά με την εν λόγω μεμονωμένη επένδυση δεν θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά.

(334) Η Γερμανία ανέφερε ότι οι εργασίες δεν άρχισαν πριν από την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης στη χορηγούσα αρχή. Επομένως, η Επιτροπή μπορεί να συναγάγει ότι το κριτήριο αυτό πληρούται.

(335) Κατά δεύτερον, ένα επενδυτικό σχέδιο σε έναν αερολιμένα μπορεί να είναι οικονομικά ελκυστικό από μόνο του. Επομένως, πρέπει να επαληθευτεί ότι η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί καθόλου ή δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στην ίδια έκταση χωρίς κρατική ενίσχυση. Εάν αυτό επιβεβαιωθεί, η Επιτροπή θα δεχθεί ότι το μέτρο ενίσχυσης έχει τον χαρακτήρα κινήτρου.

(336) Ο χαρακτήρας του κινήτρου διαπιστώνεται μέσω ανάλυσης αντιπαραδειγμάτων, συγκρίνοντας τα επίπεδα της σχεδιαζόμενης δραστηριότητας με την ενίσχυση και χωρίς την ενίσχυση.

(337) Όπου δεν είναι γνωστό κάποιο συγκεκριμένο αντιπαράδειγμα, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση έχει τον χαρακτήρα κινήτρου όταν υπάρχει έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου, όταν δηλαδή, βάσει επιχειρηματικού σχεδίου εκ των προτέρων, μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ των θετικών και των αρνητικών ταμειακών ροών (μεταξύ άλλων, του κόστους των επενδύσεων σε πάγια περιουσιακά στοιχεία), κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης σε όρους καθαρής παρούσας αξίας ([73]).

(338) Στην προκειμένη περίπτωση η Γερμανία παρέθεσε υπολογισμό του ελλείμματος χρηματοδότησης βάσει του οποίου το έλλειμμα χρηματοδότησης ανέρχεται σε τουλάχιστον 142,1 εκατ. ευρώ (βλέπε πίνακα 5 και πίνακα 6). Επιπλέον, από μια εκτίμηση βάσει σεναρίου αντιπαραδείγματος καταδεικνύεται ότι, εάν οι επενδύσεις υποδομής είχαν χρηματοδοτηθεί εξολοκλήρου μέσω δανείων, ο αερολιμένας δεν θα ήταν σε θέση να παράσχει την αναγκαία χρηματοδότηση.

(339) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι η επενδυτική ενίσχυση έχει τον χαρακτήρα κινήτρου.

([73]) Αυτό δεν αποκλείει την πρόβλεψη ότι τα μελλοντικά οφέλη μπορεί να αντισταθμίσουν τις αρχικές ζημίες.

6.5.2.5. Αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

(340) Το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για να δοθεί ώθηση σε πρόσθετες επενδύσεις ή δραστηριότητες στην οικεία περιοχή.

(341) Για να είναι αναλογικές, οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο επιπρόσθετο κόστος (πλην των επιπρόσθετων εσόδων) που προκύπτει από την υλοποίηση του ενισχυόμενου σχεδίου/δραστηριότητας αντί για την υλοποίηση του εναλλακτικού σχεδίου/δραστηριότητας που θα είχε υλοποιήσει ο δικαιούχος στο σενάριο του αντιπαραδείγματος, εάν δηλαδή δεν είχε λάβει την ενίσχυση. Όπου δεν είναι γνωστό κάποιο συγκεκριμένο αντιπαράδειγμα, για να είναι αναλογικό το ποσό της ενίσχυσης, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου (το λεγόμενο «έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου»), το οποίο προσδιορίζεται βάσει ενός εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου ως η καθαρή παρούσα αξία της διαφοράς μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών (συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών δαπανών) κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης. Για τις επενδυτικές ενισχύσεις, αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο πρέπει να καλύπτει την περίοδο οικονομικής εκμετάλλευσης του στοιχείου ενεργητικού.

(342) Σε κάθε περίπτωση, η ένταση της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το πραγματικό έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου.

(343) Όπως αναφέρεται στις ενότητες 6.5.2.2 και 6.5.2.3, η Γερμανία έχει υποβάλει συμπληρωματικό υπολογισμό για το έλλειμμα χρηματοδότησης του κοινοποιηθέντος έργου, που ανέρχεται σε 142,1 εκατ. ευρώ, και το οποίο δικαιολογεί ένταση ενίσχυσης της τάξης του 75 % (βλέπε πίνακα 6) υπό την προϋπόθεση ότι οι εισφορές κεφαλαίου θα διοχετευθούν ταυτόχρονα με την υλοποίηση των επενδύσεων. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι εισφορές κεφαλαίου θα πραγματοποιηθούν μόνο μετά την έγκριση της Επιτροπής το 2014, το έλλειμμα χρηματοδότησης που προσδιόρισε η Γερμανία ανέρχεται σε 166,9 εκατ. ευρώ, που δικαιολογεί ένταση ενίσχυσης της τάξης του 88,1 % (βλέπε πίνακα 5).

(344) Ελλείψει κατώτατου ορίου για τις μέγιστες επιτρεπτές εντάσεις ενίσχυσης για τους εμπορευματικούς αερολιμένες, η ένταση της ενίσχυσης περιορίζεται στο έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι αναλογικό και περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο.

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

(345) Οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης πρέπει να είναι επαρκώς περιορισμένες έτσι ώστε το συνολικό ισοζύγιο του μέτρου να είναι θετικό.

(346) Για τον περαιτέρω περιορισμό ενδεχόμενων στρεβλώσεων, ο αερολιμένας, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν επενδύσεων για τις οποίες χορηγείται ενίσχυση, πρέπει να είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και δεν πρέπει να προορίζεται σε έναν συγκεκριμένο χρήστη. Σε περίπτωση φυσικού περιορισμού της χωρητικότητας, η κατανομή θα πρέπει να γίνεται με βάση ενδεδειγμένα, αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

(347) Η Γερμανία ανέφερε ότι το συνολικό ισοζύγιο των επιπτώσεων των μέτρων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών είναι θετικό. Εν προκειμένω, η Γερμανία καταρχάς επιβεβαίωσε ότι όλοι οι πιθανοί χρήστες (αεροπορικές εταιρείες και αερομεταφορείς φορτίου) θα έχουν πρόσβαση στη νέα υποδομή σε ισότιμη βάση και χωρίς διακρίσεις.

(348) Κατά δεύτερον, η Γερμανία υποστήριξε ότι τα υπό εξέταση μέτρα υποδομής είναι μη επεκτατικού χαρακτήρα. Όσον αφορά τυχόν πιθανό αντίκτυπο σε ανταγωνιστές του αερολιμένα Leipzig/Halle, η Γερμανία δήλωσε ότι οι αερολιμένες στην περιοχή πλησίον του αερολιμένα Leipzig/Halle δεν ειδικεύονται σε εμπορευματικές αερομεταφορές. Επιπλέον, όσον αφορά τους αερολιμένες Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, της Δρέσδης, της Ερφούρτης, του Hof, του Μαγδεβούργου (Magdeburg-Cochstedt) και της Πράγας, η Γερμανία ανέφερε ότι για ορισμένους από τους εν λόγω αερολιμένες οι γεωγραφικές αποστάσεις είναι υπερβολικά μεγάλες, ότι οι αερολιμένες βρίσκονται σε διαφορετικές οικονομικές περιφέρειες, ότι οι ζώνες επιρροής τους διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό ή ότι οι αερολιμένες είναι πολύ μικρού μεγέθους.

(349) Όσον αφορά τους άλλους γερμανικούς εμπορευματικούς αερολιμένες, η Γερμανία ανέφερε ότι ο ανταγωνισμός με τον αερολιμένα Leipzig/Halle είναι περιορισμένος, δεδομένου ότι οι μεγαλύτεροι κομβικοί εμπορευματικοί αερολιμένες της Γερμανίας (Frankfurt am Main, του Μονάχου και της Κολωνίας/Βόννης), οι οποίοι βρίσκονται σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα Leipzig/Halle, χαρακτηρίζονται από έλλειψη χωρητικότητας ή περιορισμούς των νυκτερινών πτήσεων.

(350) Σύμφωνα με τη Γερμανία, δεν παρατηρούνται ούτε ανταγωνιστικές αλληλεπικαλύψεις με τους άλλους ευρωπαϊκούς εμπορευματικούς αερολιμένες, κυρίως των Βρυξελλών και του Vatry. Σε ό,τι αφορά τον αερολιμένα του Vatry, η Γερμανία επισήμανε ότι το Vatry είναι ένας πολύ μικρός αερολιμένας και ότι το 2010 ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα Leipzig/Halle ήταν παραπάνω από 80πλάσιος από τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα του Vatry. Όσον αφορά τον αερολιμένα των Βρυξελλών, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, ενώ ο αερολιμένας Leipzig/Halle έχει καταγράψει αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών κατά τα τελευταία έτη, ο αερολιμένας των Βρυξελλών σημείωσε πτώση κατά την ίδια χρονική περίοδο. Κατά την άποψη της Γερμανίας, εξάλλου, ο αερολιμένας των Βρυξελλών υπόκειται σε σημαντικούς περιορισμούς επί των νυκτερινών πτήσεων και, ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος.

(351) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης είναι επαρκώς περιορισμένες. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κριτήριο του συμβιβάσιμου πληρούται.

6.5.2.7. Διαφάνεια της ενίσχυσης

(352) Υπενθυμίζονται στη Γερμανία οι υποχρεώσεις διαφάνειας όσον αφορά τη δημοσίευση στοιχείων της χορηγούμενης ενίσχυσης, όπως περιγράφονται στο τμήμα 8.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

6.5.3. **Συμπέρασμα**

(353) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι όλες οι κοινές προϋποθέσεις του συμβιβάσιμου σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση.

(354) Λαμβανομένης υπόψη της πραγματοποιηθείσας αξιολόγησης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης στον βαθμό που περιορίζεται στην κάλυψη του ελλείμματος χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(355) Με βάση το πόρισμα που διατυπώνεται στην ενότητα 6.1.1, η FLH είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την εκτίμηση που διατυπώνεται στην ενότητα 6.1.2, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση των μέτρων M5 (νέο κτίριο πυροσβεστικού σταθμού), M9 (εξοπλισμός πυρόσβεσης) και M8 (ελικοδρόμιο) μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής. Σύμφωνα με την εκτίμηση που διατυπώνεται στην ενότητα 6.1.2, η χρηματοδότηση όλων των άλλων μέτρων δεν μπορεί να εξαιρεθεί από τον έλεγχο βάσει των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων.

(356) Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που διατυπώνονται στην ενότητα 6.2.1, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δάνεια των μετόχων της FLH χορηγήθηκαν με όρους της αγοράς και ως εκ τούτου δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

(357) Λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων που διατυπώνονται στην ενότητα 6.3, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην FLH υπό μορφή εισφορών κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Δεδομένου ότι οι εισφορές κεφαλαίου υπόκεινται σε απόφαση της Επιτροπής και δεν τέθηκαν στη διάθεση της FLH, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία έχει τηρήσει την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(358) Σύμφωνα με την εκτίμηση που διατυπώνεται στην ενότητα 6.5, η Επιτροπή θεωρεί ότι όλες οι κοινές προϋποθέσεις για το συμβιβάσιμο σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω μέτρα συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης στον βαθμό που περιορίζονται στην κάλυψη του ελλείμματος χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου.

(359) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στις 17 Ιουνίου 2014, η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δέχεται η παρούσα απόφαση να εκδοθεί κατ εξαίρεση στην αγγλική γλώσσα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα δάνεια των μετόχων που χορηγήθηκαν στη Flughafen Leipzig/Halle GmbH δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

1. Οι εισφορές κεφαλαίου προς τη Flughafen Leipzig/Halle GmbH, στον βαθμό που καλύπτουν δαπάνες οι οποίες εμπίπτουν στις αρμοδιότητες δημόσιας πολιτικής για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG και δαπάνες για το ελικοδρόμιο, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Οι εισφορές κεφαλαίου προς τη Flughafen Leipzig/Halle GmbH, στον βαθμό που περιορίζονται στο έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου και δεν καλύπτουν δαπάνες που άπτονται των αρμοδιοτήτων δημόσιας πολιτικής όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, συνιστούν κρατική ενίσχυση η οποία είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Στον βαθμό που το ποσό των εισφορών κεφαλαίου υπερβαίνει τα ποσά που χαρακτηρίζονται συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά στις παραγράφους 1 και 2, οι εισφορές συνιστούν κρατική ενίσχυση η οποία είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος