ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 24ης Μαρτίου 2011 *

Στις υποθέσεις Τ-443/08 και Τ-455/08,

Freistaat Sachsen (Γερμανία),

Land Sachsen-Anhalt (Γερμανία),

εκπροσωπούμενοι από τον U. Soltész, δικηγόρο,

προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08,

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

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, με έδρα τη Λειψία,

εκπροσωπούμενοι από τον M. Núñez-Müller, δικηγόρο,

προσφεύγουσες στην υπόθεση Τ-455/08,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

υποστηριζόμενοι από

την **Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,** εκπροσωπούμενη από τους M. Lumma και B. Klein,

και

την **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV),** εκπροσωπούμενη από τον L. Giesberts, δικηγόρο,

παρεμβαίνουσες,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους K. Gross, B. Martenczuk και E. Righini,

καθής,

με αντικείμενο αίτηση μερικής ακυρώσεως της αποφάσεως 2008/948/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2008, για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιριών DHL και Flughafen Leipzig-Halle (ΕΕ L 346, σ. 1),

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από την M. E. Martins Ribeiro, πρόεδρο, και τους Σ. Παπασάββα (εισηγητή) και A. Dittrich, δικαστές,

γραμματέας: C. Heeren, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 2ας Ιουλίου 2010,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Ο όμιλος DHL (στο εξής: DHL) είναι ένας από τους κύριους ομίλους που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ταχείας αποστολής δεμάτων. Ανήκει κατά 100 % στη Deutsche Post AG.

2 Αφού διαπραγματεύθηκε με διάφορα αεροδρόμια, η DHL αποφάσισε, το 2005, να μεταφέρει τον ευρωπαϊκό κόμβο αερομεταφοράς δεμάτων από τις Βρυξέλλες (Βέλγιο) στη Λειψία-Halle (Γερμανία), από το 2008 και μετά.

3 Το αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle εκμεταλλεύεται η εταιρία Flughafen Leipzig-Halle GmbH (στο εξής: FLH), θυγατρική της Mitteldeutsche Flughafen AG (στο εξής: MF). Η MF κατέχει το 94 % του κεφαλαίου της FLH. Οι λοιποί μέτοχοι της FLH είναι το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας (5,5 %), το Landkreis Nordsachsen (0,25 %) και ο Δήμος του Schkeuditz (0,25 %). Μέτοχοι της MF είναι το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας (76,64 %) και το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας-Άνχαλτ (18,54 %), καθώς και οι δήμοι Δρέσδης (2,52 %), Halle (0,2 %) και Λειψίας (2,1 %). Η MF δεν έχει ιδιώτες μετόχους.

4 Στις 4 Νοεμβρίου 2004, η MF αποφάσισε την κατασκευή ενός νέου νότιου διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως (στο εξής: νότιος διάδρομος). Ο διάδρομος αυτός επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί με εισφορά κεφαλαίου, ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ, προς την MF ή την FLH εκ μέρους των μετόχων τους του δημοσίου τομέα (στο εξής: εισφορά κεφαλαίου).

5 Στις 21 Σεπτεμβρίου 2005, η FLH, η MF και η DHL Hub Leipzig GmbH υπέγραψαν συμφωνία-πλαίσιο (στο εξής: συμφωνία-πλαίσιο). Δυνάμει της συμφωνίας-πλαισίου, η FLH υποχρεούται να κατασκευάσει τον νότιο διάδρομο και να τηρεί άλλες υποχρεώσεις καθ' όλη τη διάρκεια της ισχύος της συμφωνίας. Μεταξύ των υποχρεώσεων αυτών περιλαμβάνεται, ιδίως, η εγγύηση της συνεχούς λειτουργίας του νότιου διαδρόμου, επί εικοσιτετραώρου βάσεως και 7 ημέρες την εβδομάδα, καθώς η υποχρέωση ότι τουλάχιστον το 90 % των αερομεταφορών που πραγματοποιούνται από ή για την DHL θα μπορούν να πραγματοποιούνται ανά πάσα στιγμή από τον εν λόγω διάδρομο. Η συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τους όρους που εγγυώνται η FLH και η MF για την έναρξη της κατασκευής και την έναρξη της εκμεταλλεύσεως του νέου κόμβου, καθώς και για τη μετέπειτα λειτουργία του. Περιλαμβάνει επίσης συμφωνίες για τους όρους εκμεταλλεύσεως, τα αερολιμενικά τέλη και τη μίσθωση γηπέδων. Όσον αφορά τις εγγυήσεις που αφορούν τον μετά την έναρξη της εκμεταλλεύσεως του νέου κόμβου χρόνο, η συμφωνία-πλαίσιο προβλέπει ότι, αν η FLH δεν ανταποκριθεί, μετά την έναρξη της λειτουργίας του κόμβου, στους όρους εκμεταλλεύσεως που προβλέπονται από τη συμφωνία, η FLH και η MF θα υποχρεούται να καταβάλει στη DHL Hub Leipzig αποζημίωση για κάθε ζημία ή απώλειά της. Σε περίπτωση ουσιώδους συρρικνώσεως των δραστηριοτήτων της, η DHL Hub Leipzig μπορούσε επίσης να καταγγείλει τη συμφωνία-πλαίσιο και να ζητήσει αποζημίωση για όλα τα έξοδα που θα συνδέονταν άμεσα ή έμμεσα με τη μετακίνησή της σε άλλο αεροδρόμιο. Σε περίπτωση που η DHL Hub Leipzig υποχρεωνόταν να μετακινηθεί προς άλλο αεροδρόμιο λόγω επίσημης απαγορεύσεως των νυκτερινών πτήσεων, η FLH μπορεί να υποχρεωθεί να την αποζημιώσει.

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

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

8 Στις 27 Απριλίου 2006, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες, τις οποίες οι γερμανικές αρχές τής διαβίβασαν στις 24 Ιουλίου 2006.

9 Στις 26 Ιουλίου και στις 21 Αυγούστου 2006 πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις στις οποίες συμμετέσχαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής, η FLH, η MF, η DHL και οι γερμανικές αρχές.

10 Με επιστολή της 23ης Νοεμβρίου 2006, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88, παράγραφος 2, ΕΚ. Η απόφαση αυτή αφορούσε τη συμφωνία-πλαίσιο, τη δήλωση προθέσεων καθώς και την εισφορά κεφαλαίου. Η απόφαση αυτή, καθώς και η πρόσκληση προς τους ενδιαφερομένους για υποβολή παρατηρήσεων επί των σχεδιαζομένων ενισχύσεων δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* της 2ας Μαρτίου 2007 (ΕΕ C 48, σ. 7).

11 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 23 Φεβρουαρίου 2007. Η Επιτροπή παρέλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους τρίτων ενδιαφερομένων, τις οποίες διαβίβασε, με επιστολή της 16ης Μαΐου 2007, στις γερμανικές αρχές, παρέχοντάς τους τη δυνατότητα να απαντήσουν εντός ενός μηνός. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις των εν λόγω αρχών με επιστολή της 13ης Ιουνίου 2007.

12 Κατόπιν αιτήσεως της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις στις 18 Ιουνίου και στις 25 Σεπτεμβρίου 2007. Μετά τις συναντήσεις αυτές, οι γερμανικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες στις 19 Οκτωβρίου και στις 7 και 18 Δεκεμβρίου 2007, καθώς και στις 17 Μαρτίου και στις 9 Απριλίου 2008.

Η απόφαση της Επιτροπής

13 Στις 23 Ιουλίου 2001, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 2008/948/ΕΚ για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιριών DHL και Flughafen Leipzig/Halle (ΕΕ L 346, σ. 1, στο εξής: απόφαση της Επιτροπής).

14 Όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου, η Επιτροπή θεώρησε, με την απόφασή της, ότι η κρατική ενίσχυση ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδίαζε να χορηγήσει στη FLH για την κατασκευή του νότιου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών υποδομών ήταν συμβατή με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ΄, ΕΚ.

15 Όσον αφορά τη συμφωνία-πλαίσιο και τη δήλωση προθέσεων, η Επιτροπή έκρινε ότι, αφενός, οι απεριόριστες εγγυήσεις που παρέχονταν με τη συμφωνία αυτή και, αφετέρου, η εν λόγω δήλωση συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, στο μέτρο που το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας, η MF και η FLH κάλυπταν τους λειτουργικούς κινδύνους της DHL υπό όρους τους

οποίους ένας ιδιώτης επενδυτής που δρα υπό τις συνήθεις συνθήκες της οικονομίας αγοράς (στο εξής: ιδιώτης επενδυτής) δεν θα είχε δεχθεί. Δεδομένου ότι η DHL είχε ήδη λάβει το μέγιστο δυνατό ποσό συμβατής επενδυτικής ενισχύσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο α΄, ΕΚ, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι απεριόριστες εγγυήσεις της συμφωνίας-πλαισίου και η δήλωση προθέσεων δεν ήταν συμβατές με την κοινή αγορά.

16 Οι ουσιαστικές διατάξεις της αποφάσεως της Επιτροπής έχουν ως εξής:

«*Άρθρο 1*

Η κρατική ενίσχυση ύψους 350 εκατ. EUR την οποία σκοπεύει να χορηγήσει η Γερμανία για την κατασκευή ενός νέου νότιου διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης και τις συναφείς αερολιμενικές εγκαταστάσεις στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ΄, [ΕΚ].

Άρθρο 2

Η κρατική ενίσχυση την οποία σκοπεύει να χορηγήσει η [Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας] μέσω δήλωσης προθέσεων υπέρ της DHL είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Συνεπώς η ενίσχυση δεν πρέπει να χορηγηθεί.

Άρθρο 3

Η κρατική ενίσχυση της [Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της] Γερμανίας υπέρ της DHL μέσω της ανάληψης απεριόριστων εγγυήσεων (σύμφωνα με τις παραγράφους 8 και 9 της συμφωνίας-πλαισίου) είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Συνεπώς, οι εν λόγω απεριόριστες εγγυήσεις που προβλέπονται στη συμφωνία-πλαίσιο πρέπει να καταργηθούν.

Άρθρο 4

1. Η [Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας] απαιτεί την ανάκτηση του τμήματος της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 3, το οποίο τέθηκε ήδη στη διάθεση της DHL (δηλαδή ασφάλιστρα εγγύησης για τη χρονική περίοδο από 1ης Οκτωβρίου 2007 μέχρι την άρση των απεριόριστων εγγυήσεων).

[…]»

Πραγματικά περιστατικά μετά την έκδοση της αποφάσεως της Επιτροπής

17 Στις 18 και 27 Νοεμβρίου 2008, οι μέτοχοι της MF και της FLH συνήψαν συμφωνίες σχετικά με τη χρηματοδότηση του νότιου διαδρόμου ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ.

18 Με επιστολή της 23ης Δεκεμβρίου 2008, οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν τις συμφωνίες αυτές στην Επιτροπή.

19 Η κοινοποίηση αυτή πρωτοκολλήθηκε με αριθμό Ν 665/Β/2008.

20 Στις 30 Σεπτεμβρίου 2009, κατόπιν ανταλλαγής αλληλογραφίας και μετά από συνάντηση με τις γερμανικές αρχές, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2009) 7185, σχετικά με την κρατική ενίσχυση Ν 665/2008 (Γερμανία – Αεροδρόμιο Λειψίας-Halle), με την οποία έκρινε ότι το κοινοποιηθέν μέτρο δεν συνιστά νέα ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού 659/1999. Θεώρησε, κατ' ουσίαν, αφενός, ότι, εφόσον οι γερμανικές αρχές είχαν βεβαιώσει ότι η κοινοποίηση αφορούσε τα ίδια μέτρα χρηματοδοτήσεως που είχαν εγκριθεί με την απόφαση της Επιτροπής, η εν λόγω κοινοποίηση αφορούσε μέτρο ενισχύσεως ήδη εγκεκριμένο κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο β΄, σημείο i, του εν λόγω κανονισμού και, αφετέρου, ότι η κοινοποίηση αυτή δεν αφορούσε τροποποίηση υφιστάμενης ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.

Διαδικασία

21 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου (νυν Γενικού Δικαστηρίου) στις 6 Οκτωβρίου 2008, οι προσφεύγοντες, Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, MF και FLH, άσκησαν τις υπό κρίση προσφυγές.

22 Με δικόγραφα που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 28 Ιανουαρίου 2009, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ζήτησε να παρέμβει στις υπό κρίση υποθέσεις υπέρ των προσφευγόντων.

23 Με χωριστά δικόγραφα που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 30 Ιανουαρίου 2009, η Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) ζήτησε να παρέμβει στις υπό κρίση υποθέσεις υπέρ των προσφευγόντων.

24 Με διατάξεις της 30ής Μαρτίου 2009, ο πρόεδρος του όγδοου τμήματος του Πρωτοδικείου δέχθηκε τις αιτήσεις παρεμβάσεως της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της ADV.

25 Η ADV κατέθεσε τα υπομνήματα παρεμβάσεως στις 11 Μαΐου 2009. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν κατέθεσε υπόμνημα παρεμβάσεως εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

26 Οι προσφεύγοντες κατέθεσαν τις παρατηρήσεις τους επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της ADV στις 26 (υπόθεση Τ-455/08) και 27 Μαΐου 2009 (υπόθεση Τ-443/08).

27 Η Επιτροπή κατέθεσε τις παρατηρήσεις της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της ADV στις 29 Ιουλίου 2009.

28 Με διάταξη της 24ης Ιουνίου 2010, ο πρόεδρος του όγδοου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου αποφάσισε τη συνεκδίκαση των υπό κρίση υποθέσεων προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας

29 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία.

30 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, που διεξήχθη στις 2 Ιουλίου 2010 και στην οποία δεν μετέσχε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου. Με την ευκαιρία αυτή, προσκόμισαν επίσης απόφαση του Bundesgerichtshof (Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία) της 4ης Απριλίου 2003, την οποία το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε να περιλάβει στη δικογραφία.

31 Έχοντας ακούσει τις απόψεις των διαδίκων επί του θέματος κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι οι υπό κρίση υποθέσεις πρέπει να συνεκδικασθούν προς έκδοση κοινής αποφάσεως, σύμφωνα με το άρθρο 50 του Κανονισμού Διαδικασίας.

Αιτήματα των διαδίκων

32 Οι προσφεύγοντες, υποστηριζόμενοι από την ADV, ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο:

— να ακυρώσει το άρθρο 1 της αποφάσεως της Επιτροπής, στο μέτρο που η Επιτροπή κρίνει με την απόφαση αυτή, αφενός, ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ και, αφετέρου, ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση ανέρχεται σε 350 εκατομμύρια ευρώ·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

33 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει τους προσφεύγοντες στα δικαστικά έξοδα.

34 Με τις παρατηρήσεις της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της ADV, η Επιτροπή ζήτησε επίσης από το Γενικό Δικαστήριο να καταδικάσει την ADV στα δικαστικά έξοδα που συνδέονται με την παρέμβαση.

Επί του παραδεκτού

35 Χωρίς να προβάλλει τυπικώς ένσταση απαραδέκτου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προσφυγή στην υπόθεση Τ-443/08 είναι απαράδεκτη με το αιτιολογικό ότι η απόφαση δεν αφορά τους προσφεύγοντες της υποθέσεως αυτής ατομικά και επομένως δεν έχουν άμεσο συμφέρον, πράγμα το οποίο αυτοί αμφισβητούν. Στο πλαίσιο αυτό, οι διάδικοι διαφωνούν επίσης ως προς τις έννομες συνέπειες της αποφάσεως της Επιτροπής.

36 Το Γενικό Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να εξετάσει κατά πρώτον την ένσταση απαραδέκτου που αντλείται από την έλλειψη εννόμου συμφέροντος.

Επιχειρήματα των διαδίκων

37 Προκαταρκτικώς, όσον αφορά τις έννομες συνέπειες της αποφάσεως της Επιτροπής, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υποστηρίζουν, πρώτον, ότι ο χαρακτηρισμός της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως συνεπάγεται, κατ' εφαρμογήν του γερμανικού δικαίου, την ακυρότητά της. Συγκεκριμένα, από τη νομολογία του Bundesgerichtshof προκύπτει ότι σύμβαση χορηγούσα ενίσχυση πριν από την

κοινοποίησή της πάσχει από αθεράπευτη ακυρότητα, δυνάμει του άρθρου 134 του γερμανικού Αστικού Κώδικα, λόγω παραβάσεως του άρθρου 88, παράγραφος 3, τρίτη περίοδος, ΕΚ. Η ακυρότητα αυτή δεν μπορεί να αρθεί εκ των υστέρων με απόφαση της Επιτροπής κηρύττουσα την ενίσχυση συμβατή με την κοινή αγορά ή με συμβατική επικύρωση της άκυρης πράξεως. Εξάλλου, αντίθετα προς τα αναφερόμενα από την Επιτροπή, η ακυρότητα αυτή δεν στερεί στην απόφαση της Επιτροπής την πρακτική αποτελεσματικότητά της. Συγκεκριμένα, η αναγνώριση της εν λόγω ακυρότητας έχει αποτρεπτικό και, συνεπώς, προληπτικό αποτέλεσμα, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα της απαγορεύσεως εκτελέσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 88, παράγραφος 3, ΕΚ.

38 Οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 εκθέτουν, δεύτερον, τις συνέπειες που θα μπορούσε να έχει η ακυρότητα της εισφοράς κεφαλαίου, ιδίως από πλευράς δικαίου των εταιριών και αφερεγγυότητας. Πρώτον, αναφέρουν ότι, αν η απόφαση της Επιτροπής ήταν οριστική, η FLH και η MF θα απειλούνταν με αφερεγγυότητα. Πράγματι, η ακυρότητα της εισφοράς κεφαλαίου θα συνεπαγόταν την καταβολή υψηλών τόκων για το χρονικό διάστημα μεταξύ της χορηγήσεως της ενισχύσεως και της αποφάσεως της Επιτροπής, καθώς και αίτημα επιστροφής της ενισχύσεως ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ. Το αίτημα αυτό θα μπορούσε να καταστήσει αφερέγγυα την FLH. Συναφώς, όσον αφορά το γεγονός ότι το δίκαιο της Ένωσης δεν επιβάλλει την επιστροφή ολόκληρου του ποσού της ενισχύσεως, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 αντιτάσσουν ότι αυτό δεν συνεπάγεται ότι το απαγορεύει, καθόσον τα κράτη μέλη μπορούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης βαίνοντας πέραν των υποχρεώσεων αυτών. Η αφερεγγυότητα της FLH θα μπορούσε να καταστήσει αφερέγγυα και την MF, δεδομένου ότι η τελευταία υποχρεούται, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, να καλύπτει το ετήσιο έλλειμμα της θυγατρικής της. Η αφερεγγυότητα της MF θα μπορούσε, με τη σειρά της, να οδηγήσει σε αφερεγγυότητα άλλων θυγατρικών, καθόσον υπάρχουν συμβάσεις προβλέπουσες τον έλεγχο και τη μεταφορά των κερδών, συναφθείσες μεταξύ της MF και των θυγατρικών της. Δεύτερον, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υπογραμμίζουν ότι η αφερεγγυότητα της FLH θα μπορούσε να στερήσει στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle την άδεια εκμεταλλεύσεώς του. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, η άδεια εκμεταλλεύσεως ανακαλείται οσάκις οι όροι χορηγήσεως της άδειας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η οικονομική αποδοτικότητα του φορέα εκμεταλλεύσεως, δεν πληρούνται πλέον. Όμως, αυτό θα συνέβαινε αν η FLH ήταν αφερέγγυα. Ελλείψει αδείας εκμεταλλεύσεως, το αεροδρόμιο θα απειλούνταν με παύση της λειτουργίας του, πράγμα που θα προξενούσε την απώλεια μεγάλου αριθμού θέσεων απασχολήσεως. Τρίτον, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 εξετάζουν τις ενδεχόμενες συνέπειες της ακυρότητας της εισφοράς κεφαλαίου από πλευράς ακρίβειας των παρελθόντων ετησίων λογαριασμών της FLH και MF και διόρθωσής τους, καθώς και την ενδεχόμενη παράβαση, εκ μέρους των διευθυνόντων τις εταιρίες αυτές, της υποχρεώσεως κηρύξεως της αφερεγγυότητας των εν λόγω εταιριών. Τέταρτον, παρατηρούν ότι οι διευθύνοντες την FLH και

την MF θα μπορούσαν να εκτεθούν, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, σε κινδύνους από πλευράς αστικού δικαίου, λόγω της παύσεως πληρωμών και της υπερχρεώσεως της εταιρίας.

39 Περαιτέρω, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υποστηρίζουν ότι έχουν, εν προκειμένω, έννομο συμφέρον.

40 Πρώτον, υποστηρίζουν ότι υπάρχει έννομο συμφέρον όταν μια απόφαση της Επιτροπής δεν ικανοποιεί τα αιτήματα των προσώπων που συμμετέσχαν στη διοικητική διαδικασία. Στην προκειμένη περίπτωση, κατά τη διοικητική διαδικασία, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υποστήριξαν την άποψη ότι οι χρηματοδοτήσεις υποδομών δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, ενώ η Επιτροπή φρονεί το αντίθετο. Κατ' αυτούς, η έγκριση μιας ενισχύσεως διακρίνεται της διαπιστώσεως ότι δεν χορηγήθηκε καμία ενίσχυση. Εξάλλου, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως ενισχύσεως κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ είναι κρίσιμος, καθόσον απονέμει στην Επιτροπή ευρεία διακριτική ευχέρεια προκειμένου να εκτιμήσει κατά πόσον το μέτρο συμβιβάζεται με την κοινή αγορά υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 3, ΕΚ και να εξαρτήσει την έγκρισή της από ορισμένους όρους. Τέλος, το να μπορεί η Επιτροπή, εγκρίνοντας ένα μέτρο, να στερήσει τον ενδιαφερόμενο από κάθε δυνατότητα προσφυγής δεν συμβιβάζεται με το σύστημα ενδίκων προσφυγών που προβλέπουν οι Συνθήκες.

41 Δεύτερον, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υποστηρίζουν ότι ο χαρακτηρισμός της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως έχει γι' αυτούς ουσιώδεις δυσμενείς συνέπειες, οι οποίες δεν μπορούν να εξαλειφθούν παρά μόνον με τη μερική ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής.

42 Συναφώς, υποστηρίζουν, πρώτον, ότι, κατά τη νομολογία, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενισχύσεως συνιστά βλαπτική πράξη. Έτσι, η ακύρωση μιας αποφάσεως που αφορά, μεταξύ άλλων, τον χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως κρατικής ενισχύσεως θα μπορούσε να παρουσιάζει ενδιαφέρον, ακόμα και αν η ενίσχυση κηρυχθεί στη συνέχεια συμβατή με την κοινή αγορά. Από τη νομολογία προκύπτει

επίσης ότι το έννομο συμφέρον μπορεί να αναγνωριστεί όταν η απόφαση της Επιτροπής φαίνεται να προσπορίζει, σε πρώτη φάση, ένα όφελος, αλλά στη συνέχεια αποδεικνύεται ότι αποτελεί μειονέκτημα, λόγω πραγματικών περιστατικών τα οποία δεν περιλαμβάνονται στην απόφαση. Τέλος, η ιδιαιτερότητα της υπό κρίση περιπτώσεως, σε σχέση προς την πλέον περιοριστική νομολογία, απορρέει από τον απρόβλεπτο χαρακτήρα, δυνάμει του γερμανικού δικαίου, των συνεπειών της παραβάσεως της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως της εισφοράς κεφαλαίου (βλ. ανωτέρω σκέψη 38).

43 Δεύτερον, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υποστηρίζουν ότι υφίσταται αβεβαιότητα ως προς το ύψος της ενισχύσεως. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, καίτοι θεωρεί ότι τα 350 εκατομμύρια ευρώ της εισφοράς κεφαλαίου δεν εμπίπτουν ολοσχερώς στις διατάξεις που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις, εφόσον ορισμένες δαπάνες αφορούν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, αναφέρει ωστόσο στο άρθρο 1 της αποφάσεώς της ότι η κρατική ενίσχυση ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Συνεπώς, παραμένει ανοικτό το ζήτημα ποιο μέρος του ποσού αυτού δεν εμπίπτει στις διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων. Όμως, η ακυρότητα, δυνάμει του εθνικού δικαίου, της εισφοράς κεφαλαίου, καθώς και οι συνέπειές της, μπορούν να ισχύσουν μόνον για το μέρος που θεωρείται κρατική ενίσχυση. Ελλείψει ενδείξεως, οι ενδιαφερόμενοι αδυνατούν να γνωρίζουν το ποσό που εμπίπτει στο άρθρο 87 ΕΚ και την έκταση των συναφών συνεπειών. Αυτό συνεπάγεται, κατά τους προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08, νομική αβεβαιότητα απορρέουσα άμεσα από την απόφαση της Επιτροπής. Έτσι, δεδομένου ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν περιέχει σχετική ένδειξη, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 δεν θα μπορούσαν να επιδιώξουν να διευκρινιστούν δικαστικώς οι συνέπειες που απορρέουν από το γερμανικό δίκαιο, μόνο δε μια απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου θα τους παρείχε τη δυνατότητα να ενεργήσουν αργότερα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

44 Όσον αφορά το επιχείρημα που η Επιτροπή αντλεί από την μη ύπαρξη προσβολής των δικαιωμάτων τους, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 υπενθυμίζουν ότι ο χαρακτηρισμός της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως επιφέρει την ακυρότητα της υποκειμένης συμβάσεως, με ζημιογόνες επιπτώσεις που αυτή συνεπάγεται. Εξάλλου, ο χαρακτηρισμός αυτός ενέχει παράβαση του άρθρου 88, παράγραφος 3, ΕΚ και, ως εκ τούτου, «ελάττωμα ελλείψεως νομιμότητας». Επιπλέον, ο εν λόγω χαρακτηρισμός θίγει τη νομική κατάσταση των προσφευγόντων στην υπόθεση Τ-443/08 στο μέτρο που θα υποχρεούνται να κοινοποιούν στην Επιτροπή τις

μελλοντικές χρηματοδοτήσεις αερολιμενικών υποδομών. Πέραν αυτού, το ζήτημα αν αυτές οι χρηματοδοτήσεις εμπίπτουν στις διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ και αν η Επιτροπή διαθέτει τις αρμοδιότητες που προβλέπει το άρθρο 88 ΕΚ εξαρτάται επίσης από αυτόν τον χαρακτηρισμό. Εξάλλου, αφενός, τα μέτρα που συνιστούν κρατικές ενισχύσεις και εκείνα που δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπόκεινται σε διαφορετικούς κανόνες. Αφετέρου, εφόσον οι εγκεκριμένες ενισχύσεις αποτελούν υφιστάμενες ενισχύσεις, κάθε τροποποίηση στη χρηματοδότηση υποδομών θα έπρεπε να κοινοποιείται. Τέλος, ο επίδικος χαρακτηρισμός θα έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά τη νομιμότητα μελλοντικών ενισχύσεων λόγω της σωρεύσεως που αυτό συνεπάγεται.

45 Η Επιτροπή αμφισβητεί την εκ μέρους των προσφευγόντων στην υπόθεση Τ-443/08 περιγραφή των εννόμων συνεπειών της αποφάσεώς της και υποστηρίζει ότι οι εν λόγω προσφεύγοντες δεν έχουν έννομο συμφέρον να προσβάλουν το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

46 Υπενθυμίζεται ότι προσφυγή ακυρώσεως που ασκείται από φυσικό ή νομικό πρόσωπο είναι παραδεκτή μόνον εφόσον ο προσφεύγων έχει συμφέρον για την ακύρωση της προσβαλλομένης πράξεως. Το συμφέρον αυτό πρέπει να είναι γεγενημένο και ενεστώς και εκτιμάται σε σχέση προς την ημέρα ασκήσεως της προσφυγής (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 14ης Απριλίου 2005, Τ-141/03, Sniace κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. II-1197, σκέψη 25, και της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Τ-136/05, Salvat père & fils κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2007, σ. II-4063, σκέψη 34).

47 Εν προκειμένω, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 ζητούν την ακύρωση του άρθρου 1 της αποφάσεως της Επιτροπής, στο μέτρο που το άρθρο αυτό αναφέρει, αφενός, ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ και, αφετέρου, ότι η εν λόγω ενίσχυση ανέρχεται σε 350 εκατομμύρια ευρώ.

48 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η κρατική ενίσχυση ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδιάζει να χορηγήσει στο αεροδρόμιο Λειψίας-Halle για την κατασκευή του νότιου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών υποδομών συμβιβάζεται με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ΄, ΕΚ.

49 Ωστόσο, το γεγονός απλώς και μόνον ότι η απόφαση της Επιτροπής κηρύσσει την ενίσχυση συμβατή με την κοινή αγορά και, συνεπώς, δεν θίγει καταρχήν τους προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 δεν απαλλάσσει τον δικαστή της Ένωσης από την υποχρέωση να εξετάσει μήπως η εκτίμηση της Επιτροπής παράγει δεσμευτικά έννομα αποτελέσματα ικανά να επηρεάσουν τα συμφέροντα των εν λόγω προσφευγόντων (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Ιανουαρίου 2002, Τ-212/00, Nuove Industrie Molisane κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-347, σκέψη 38, και προμνησθείσα στη σκέψη 46 απόφαση Salvat père & fils κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 36).

50 Καταρχάς, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 προβάλλουν επιχειρήματα δικονομικής φύσεως. Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον, υποστηρίζουν ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν ικανοποιεί τα αιτήματα που διατύπωσαν κατά τη διοικητική διαδικασία. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η διαδικασία ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων κινείται, λαμβανομένης υπόψη της εν γένει οικονομίας της, κατά του κράτους μέλους που ευθύνεται για τη χορήγηση της ενισχύσεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2002, C-74/00 P και C-75/00 P, Falck και Acciaierie di Bolzano κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-7869, σκέψη 81· βλ. επίσης, υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1986, 234/84, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 2263, σκέψη 29). Οι επιχειρήσεις που είναι οι αποδέκτες των ενισχύσεων και οι τοπικές αρχές που χορηγούν τις ενισχύσεις, όπως και οι ανταγωνιστές των αποδεκτών των ενισχύσεων, θεωρούνται απλώς, στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, ως «ενδιαφερόμενοι» (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Μαρτίου 2003, Τ-228/99 και Τ-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-435, σκέψη 122 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), σ' αυτούς δε η νομολογία αναγνωρίζει ουσιαστικά τον ρόλο πηγής πληροφοριών (προμνησθείσα απόφαση Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, σκέψη 125). Επίσης, το γεγονός ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν αντιστοιχεί στην άποψη που εξέφρασαν κατά τη διοικητική διαδικασία οι προσφεύγοντες της υποθέσεως Τ-443/08 δεν παράγει, αυτό καθαυτό, κανένα δεσμευτικό έννομο

αποτέλεσμα ικανό να θίξει τα συμφέροντά τους. Συνεπώς, δεν μπορεί, από μόνο του, να θεμελιώσει το έννομο συμφέρον τους.

51 Δεύτερον, όσον αφορά την επιχειρηματολογία που αντλείται από το ότι ο χαρακτηρισμός της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως συνεπάγεται ότι οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 θα οφείλουν να κοινοποιούν τις μελλοντικές χρηματοδοτήσεις αερολιμενικών υποδομών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η επιχειρηματολογία αυτή είναι απορριπτέα. Πράγματι, η υποχρέωση κοινοποιήσεως των μέτρων που συνιστούν κρατική ενίσχυση απορρέει απευθείας από τη Συνθήκη ΕΚ, ιδίως δε από το άρθρο 88, παράγραφος 3, ΕΚ, και όχι από την απόφαση της Επιτροπής, η οποία διαπιστώνει ότι, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων, το επίμαχο μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση.

52 Τρίτον, όσον αφορά την επιχειρηματολογία σύμφωνα με την οποία ο εν λόγω χαρακτηρισμός επέτρεψε στην Επιτροπή να ασκήσει τις εξουσίες που της απονέμουν οι περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις και να εξετάσει το συμβατό της επίμαχης ενισχύσεως, πρέπει καταρχάς να παρατηρηθεί ότι το γεγονός ότι η Επιτροπή μπόρεσε, αφού χαρακτήρισε το επίμαχο μέτρο ως κρατική ενίσχυση, να εξετάσει το κατά πόσον το μέτρο αυτό συμβιβάζεται με την κοινή αγορά δεν είναι, αυτό καθαυτό, καθοριστικό στο πλαίσιο της εξετάσεως του εννόμου συμφέροντος, εφόσον η Επιτροπή δήλωσε ανεπιφύλακτα ότι η εν λόγω ενίσχυση ήταν συμβατή με την κοινή αγορά, πράγμα το οποίο, καταρχήν, δεν μπορεί να προξενήσει βλάβη, όπως προκύπτει από την παρατιθέμενη ανωτέρω στη σκέψη 49 νομολογία.

53 Περαιτέρω, στον βαθμό που η επιχειρηματολογία των προσφευγόντων στην υπόθεση Τ-443/08 αφορά τις διατάξεις περί των υφισταμένων καθεστώτων κρατικών ενισχύσεων και τις εξ αυτών απορρέουσες υποχρεώσεις, ειδικότερα την υποχρέωση υποβολής ετησίων εκθέσεων για το καθεστώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η επιχειρηματολογία αυτή δεν είναι λυσιτελής. Πράγματι, η εισφορά κεφαλαίου αποτελεί μεμονωμένη ενίσχυση και όχι καθεστώς ενισχύσεων, οπότε, μετά την έγκρισή της, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων. Συνεπώς, οι διατάξεις που ισχύουν για τα υφιστάμενα καθεστώτα ενισχύσεων και οι εξ αυτών απορρέουσες υποχρεώσεις δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής εν προκειμένω.

54 Τέλος, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο ο επίδικος χαρακτηρισμός θα μπορούσε να ασκήσει επιρροή επί των μελλοντικών ενισχύσεων λόγω της εφαρμογής αντισωρευτικού κανόνα. Πράγματι, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 δεν επικαλέστηκαν καμία διάταξη η οποία, στον τομέα των αερολιμενικών υποδομών, να απαγορεύει τη σώρευση ενισχύσεων σε βάθος χρόνου. Κατά τα λοιπά, ούτε η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 ΕΚ και 88 ΕΚ και του άρθρου 61 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών (ΕΕ 1994, C 350, σ. 5, στο εξής: ανακοίνωση του 1994), ούτε οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ 2005, σ. C 312, σ. 1, στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2005) περιέχουν διατάξεις αφορώσες κανόνα περί απαγορεύσεως της σωρεύσεως όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για αερολιμενικές υποδομές.

55 Τέταρτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η Επιτροπή δεν μπορεί, επιτρέποντας την εισφορά κεφαλαίου, να στερήσει τους προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 από τη δυνατότητα ασκήσεως προσφυγής κατά του χαρακτηρισμού της ως κρατικής ενισχύσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι η Ένωση αποτελεί Ένωση δικαίου, τα όργανα της οποίας υπόκεινται στον έλεγχο της συμφωνίας των πράξεών τους με τη Συνθήκη ΕΚ και τις γενικές αρχές του δικαίου μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και τα θεμελιώδη δικαιώματα. Συνεπώς, οι ιδιώτες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να τύχουν αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας των δικαιωμάτων που αντλούν από την έννομη τάξη της Ένωσης, δεδομένου ότι το δικαίωμα τέτοιας προστασίας αποτελεί μέρος των γενικών αρχών του δικαίου οι οποίες απορρέουν από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών. Το δικαίωμα αυτό καθιερώνεται και από τα άρθρα 6 και 13 της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως για την προάσπιση των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών, που υπογράφηκε στη Ρώμη στις 4 Νοεμβρίου 1950 (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 15ης Μαΐου 1986, 222/84, Johnston, Συλλογή 1986, σ. 1651, σκέψη 18· της 27ης Νοεμβρίου 2001, C-424/99, Επιτροπή κατά Αυστρίας, Συλλογή 2001, σ. I-9285, σκέψη 45, και της 25ης Ιουλίου 2002, C-50/00 P, Unión de Pequeños Agricultores κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2002, σ. I-6677, σκέψεις 38 και 39). Ωστόσο, εν προκειμένω, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 ουδόλως στερούνται αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας. Πράγματι, έστω και αν η υπό κρίση προσφυγή κριθεί απαράδεκτη, τίποτε δεν εμποδίζει να προτείνουν στον εθνικό δικαστή, στο πλαίσιο διαφοράς ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, ενώπιον του οποίου ενδεχομένως θα αχθούν προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις συνέπειες της φερόμενης ακυρότητας της εισφοράς κεφαλαίου την οποία επικαλούνται, να υποβάλει αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, ώστε να αμφισβητήσουν το κύρος της αποφάσεως της Επιτροπής στο μέτρο που διαπιστώνει ότι το επίμαχο μέτρο συνιστά ενίσχυση (βλ.,

υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα στη σκέψη 46 απόφαση Sniace κατά Επιτροπής, σκέψη 40 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία) και στο μέτρο που διαπιστώνει ότι η εν λόγω ενίσχυση ανέρχεται σε 350 εκατομμύρια ευρώ.

56 Δεύτερον, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 αναφέρονται στις ουσιώδεις αρνητικές συνέπειες του χαρακτηρισμού της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως. Συναφώς, επικαλούνται, αφενός, τον απρόβλεπτο χαρακτήρα των εννόμων συνεπειών του εν λόγω χαρακτηρισμού και, αφετέρου, τις αβεβαιότητες ως προς το ύψος της ενισχύσεως.

57 Όσον αφορά, πρώτον, τον εν λόγω απρόβλεπτο χαρακτήρα, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν μπορεί να αποτελέσει έρεισμα του εννόμου συμφέροντος των προσφευγόντων στην υπόθεση Τ-443/08.

58 Πράγματι, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι ο προσφεύγων δεν μπορεί να επικαλείται μελλοντικές και αβέβαιες καταστάσεις για να δικαιολογήσει έννομο συμφέρον για την ακύρωση της προσβαλλομένης πράξεως (απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Σεπτεμβρίου 1992, Τ-138/89, NBV και NVB κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2181, σκέψη 33· προμνησθείσα στη σκέψη 46 απόφαση Sniace κατά Επιτροπής, σκέψη 26, και προμνησθείσα στη σκέψη 46 απόφαση Salvat père & fils κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 47).

59 Όμως, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 περιορίζονται να υποστηρίξουν ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Bundesgerichtshof όσον αφορά τις παράνομες ενισχύσεις, ο χαρακτηρισμός της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως συνεπάγεται κατά το γερμανικό δίκαιο την αθεράπευτη ακυρότητά της, καθώς και να περιγράψουν τις «πιθανές» συνέπειές της. Δεν προσκομίζουν, ωστόσο, κανένα στοιχείο που να επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η ακυρότητα την οποία επικαλούνται και οι υποτιθέμενες συνέπειές της συνιστούν, στην υπό κρίση περίπτωση, συμφέρον γεγενημένο και ενεστώς κατά την έννοια της νομολογίας.

60 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί, προκαταρκτικώς, ότι, κατά πάγια νομολογία, οσάκις μια ενίσχυση χορηγείται στον αποδέκτη κατά παράβαση του άρθρου 88, παράγραφος 3, τελευταία περίοδος, ΕΚ, το εθνικό δικαστήριο, κατόπιν αιτήσεως άλλου επιχειρηματία, μπορεί να κληθεί να αποφανθεί, ακόμα και αφού η Επιτροπή εκδώσει θετική απόφαση, σχετικά με το κύρος των εκτελεστικών πράξεων και με την επιστροφή των χορηγηθεισών χρηματικών ενισχύσεων. Από την απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Φεβρουαρίου 2008, C-199/06, CELF και Ministre de la Culture et de la Communication (στο εξής: απόφαση CELF, σκέψη 46), προκύπτει ότι, σε μια τέτοια περίπτωση, το δίκαιο της Ένωσης επιβάλλει στο εθνικό δικαστήριο να διατάξει τα κατάλληλα μέτρα προς θεραπεία των συνεπειών της παρανομίας, αλλά, ακόμη και ελλείψει εξαιρετικών περιστάσεων, δεν του επιβάλλει την υποχρέωση αναζητήσεως ολόκληρης της παράνομης ενισχύσεως. Στην ίδια περίπτωση, κατ' εφαρμογήν του δικαίου της Ένωσης, το εθνικό δικαστήριο υποχρεούται να ορίσει ότι ο αποδέκτης της ενισχύσεως οφείλει τόκους για το χρονικό διάστημα της παρανομίας. Στο πλαίσιο του εθνικού του δικαίου, μπορεί ενδεχομένως να διατάξει επιπλέον την ανάκτηση της παράνομης ενισχύσεως, υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος του κράτους μέλους να τη χορηγήσει εκ νέου μεταγενέστερα. Μπορεί επίσης να κάνει δεκτά αιτήματα επιδικάσεως αποζημιώσεως για τις ζημίες που προκλήθηκαν λόγω του παράνομου χαρακτήρα της ενισχύσεως. Προκύπτει, συνεπώς, ότι, σε περίπτωση παράνομης εκτελέσεως μέτρου ενισχύσεως, κατόπιν της οποίας εκδόθηκε θετική απόφαση της Επιτροπής, το δίκαιο της Ένωσης δεν εμποδίζει τον αποδέκτη της ενισχύσεως, αφενός, να αξιώσει την καταβολή της οφειλόμενης για το μέλλον ενισχύσεως και, αφετέρου, να διατηρήσει την ενίσχυση που του χορηγήθηκε πριν από την έκδοση της θετικής αποφάσεως, υπό την επιφύλαξη των συνεπειών που πρέπει να συναχθούν, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίστηκαν με την απόφαση CELF, από τον παράνομο χαρακτήρα της προώρως καταβληθείσας ενισχύσεως (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Δεκεμβρίου 2008, C-384/07, Wienstrom, Συλλογή 2008, σ. I-10393, σκέψεις 27 έως 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

61 Στην υπό κρίση περίπτωση, προκειμένου, αφενός, για την υποτιθέμενη ακυρότητα της εισφοράς κεφαλαίου, πρέπει να παρατηρηθεί, χωρίς να χρειάζεται να κριθούν οι έννομες συνέπειες κατά το γερμανικό δίκαιο του παράνομου χαρακτήρα της εισφοράς κεφαλαίου, ότι οι προσφεύγοντες στην υπόθεση T-443/08 δεν αναφέρουν ως προς τι, πέραν των υποτιθεμένων συνεπειών που απορρέουν από την ακυρότητα αυτή (βλ. κατωτέρω σκέψη 62), η εν λόγω ακυρότητα, αυτή καθαυτή, είναι ικανή να επηρεάσει τα συμφέροντά τους, κατά την έννοια της παρατεθείσας ανωτέρω στη σκέψη 46 νομολογίας.

62 Αφετέρου, όσον αφορά τις υποτιθέμενες συνέπειες της ακυρότητας, η επιχειρηματολογία των προσφευγόντων στην υπόθεση Τ-443/08 πρέπει να απορριφθεί. Πράγματι, οι προβαλλόμενες συνέπειες, έστω και αν αποδειχθούν, δεν θίγουν άμεσα τους εν λόγω προσφεύγοντες, αλλά επηρεάζουν την FLH και την MF. Εξάλλου, όπως οι τελευταίες επισήμαναν με απάντησή τους σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου, αυτές, και όχι οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08, υποχρεώθηκαν να καταβάλουν τόκους επί του ποσού της εισφοράς κεφαλαίου για το χρονικό διάστημα μεταξύ της χορηγήσεως του κεφαλαίου αυτού και της προσβαλλομένης αποφάσεως, και τούτο σύμφωνα με την απόφαση CELF, όπως παρατήρησε η Επιτροπή με την από 30 Σεπτεμβρίου 2009 απόφασή της (βλ. ανωτέρω σκέψη 20). Όμως, το παραδεκτό προσφυγής ακυρώσεως ασκούμενης από φυσικό ή νομικό πρόσωπο εξαρτάται από την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο αυτό αποδεικνύει ότι έχει προσωπικό συμφέρον για την ακύρωση της προσβαλλομένης πράξεως (βλ. διάταξη του Πρωτοδικείου της 29ης Απριλίου 1999, Τ-78/98, Unione provinciale degli agricoltori di Firenze κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-1377, σκέψη 30). Όσον αφορά το γεγονός, που επικαλούνται οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08, ότι οι ίδιοι είναι μέτοχοι της FLH και της MF και μετέχουν στον διορισμό των διευθυντικών στελεχών τους, τίποτε δεν αποδεικνύει ότι από αυτό αντλούν ίδιο συμφέρον, διακρινόμενο εκείνου του αποδέκτη της ενισχύσεως, για να ζητήσουν την ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής. Όμως, ένα πρόσωπο, εκτός και αν μπορεί να επικαλεστεί έννομο συμφέρον διαφορετικό από αυτό της επιχειρήσεως την οποία η πράξη της Ένωσης αφορά και της οποίας κατέχει μέρος του κεφαλαίου, δεν μπορεί να προασπίσει άλλως τα συμφέροντά του έναντι της πράξεως αυτής παρά ασκώντας τα δικαιώματα του εταίρου της επιχειρήσεως αυτής, η οποία έχει το δικαίωμα να ασκήσει προσφυγή (απόφαση του Πρωτοδικείου της 20ής Ιουνίου 2000, Τ-597/97, Euromin κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2000, σ. II-2419, σκέψη 50).

63 Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να παρατηρηθεί, ως εκ περισσού, ότι οι συνέπειες που επικαλούνται οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 είναι μελλοντικές, υποθετικές και αβέβαιες, οπότε δεν μπορούν να θεμελιώσουν έννομο συμφέρον, σύμφωνα με την παρατιθέμενη ανωτέρω στη σκέψη 58 νομολογία. Πράγματι, θα πρέπει, προκαταρκτικώς, να παρατηρηθεί ότι, με το δικόγραφο της προσφυγής τους, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 αναφέρονται στις «πιθανές» συνέπειες της υποτιθέμενης ακυρότητας της εισφοράς κεφαλαίου από πλευράς δικαίου των εταιριών και αφερεγγυότητας, και όχι σε βέβαιες συνέπειες. Όσον αφορά, καταρχάς, τον κίνδυνο αφερεγγυότητας της FLH, οι προσφεύγοντες αυτοί θεωρούν ότι μια αίτηση επιστροφής της επίδικης ενισχύσεως «θα μπορούσε να προκαλέσει» αυτή την αφερεγγυότητα, καθώς και, συνακολούθως, την αφερεγγυότητα της MF. Πάντως, όταν ρωτήθηκαν σχετικά από το Γενικό Δικαστήριο, οι εν λόγω προσφεύγοντες

δεν ανέφεραν καμία ένδικη προσφυγή ασκηθείσα ενώπιον εθνικού δικαστηρίου με αντικείμενο την επιστροφή της εν λόγω ενισχύσεως, η οποία, εξάλλου, δεν επιβάλλεται από το δίκαιο της Ένωσης, όπως προκύπτει από την παρατιθέμενη ανωτέρω στη σκέψη 60 νομολογία. Επιπλέον, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 δεν επικαλέστηκαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι η καταβολή τόκων για το χρονικό διάστημα από τη χορήγηση της ενισχύσεως έως την έκδοση της αποφάσεως της Επιτροπής θα μπορούσε να απειλήσει με αφερεγγυότητα την FLH ή την MF. Εξάλλου, το επιχείρημα που αντλείται από το ότι η αφερεγγυότητα θα μπορούσε να στερήσει από το αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle την άδεια εκμεταλλεύσεως πρέπει να απορριφθεί, δεδομένου ότι ο κίνδυνος αφερεγγυότητας δεν είναι αποδεδειγμένος. Περαιτέρω, προκειμένου για τις προβαλλόμενες λογιστικές συνέπειες, από το δικόγραφο της προσφυγής προκύπτει ότι η νομική κατάσταση δεν είναι βέβαιη κατά το γερμανικό δίκαιο, τόσον από πλευράς νομολογίας όσο και από πλευράς θεωρίας, και ότι οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 αναφέρονται μόνο σε υποθετικές καταστάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της παραβάσεως της υποχρεώσεως κηρύξεως της αφερεγγυότητας (βλ. ανωτέρω σκέψη 38), αλλά όχι βέβαιες. Προκειμένου, τέλος για τις συνέπειες από πλευράς αστικής ευθύνης, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 δεν ανέφεραν καμία σχετική διαδικασία κινηθείσα ενώπιον εθνικού δικαστηρίου κατά της FLH, της MF ή των διευθυνόντων τις εταιρίες αυτές.

64 Τέλος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η περί κρατικών ενισχύσεων νομολογία στην οποία παραπέμπουν οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 προς δικαιολόγηση του παραδεκτού της προσφυγής τους δεν είναι κρίσιμη εν προκειμένω. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την απόφαση του Πρωτοδικείου της 10ης Απριλίου 2008, Τ-233/04, Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής (Συλλογή 2008, σ. II-591), η απόφαση αυτή αφορούσε την προσφυγή κράτους μέλους κατά αποφάσεως της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία το επίδικο στην υπόθεση εκείνη μέτρο συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά το άρθρο 87, παράγραφο 1, ΕΚ, η οποία θεωρήθηκε συμβατή με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, ΕΚ. Όμως, πρέπει να παρατηρηθεί, καταρχάς, ότι το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 230 ΕΚ παρέχει σε οποιοδήποτε κράτος μέλος το δικαίωμα να αμφισβητήσει, με προσφυγή ακυρώσεως, τη νομιμότητα των αποφάσεων της Επιτροπής, χωρίς η άσκηση του δικαιώματος αυτού να εξαρτάται από τη δικαιολόγηση εννόμου συμφέροντος, οπότε η απόφαση αυτή αφορά κατάσταση διαφορετική από αυτή που εξετάζεται στην υπό κρίση υπόθεση. Εξάλλου, αντίθετα προς τα όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 με το υπόμνημα απαντήσεως, από την απόφαση αυτή δεν προκύπτει ότι ο χαρακτηρισμός του επίμαχου μέτρου ως κρατικής ενισχύσεως αρκεί per se προκειμένου να αναγνωριστεί έννομο συμφέρον όταν το κράτος μέλος έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή ένα μέτρο ζητώντας της να διαπιστώσει ότι το μέτρο αυτό δεν συνιστά ενίσχυση. Περαιτέρω,

αντίθετα προς την υπό κρίση περίπτωση, το επίδικο στην προμνησθείσα υπόθεση Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής μέτρο αποτελούσε καθεστώς ενισχύσεων, οπότε η απόφαση της Επιτροπής συνεπαγόταν τη μεταγενέστερη εφαρμογή των διατάξεων περί υφισταμένων καθεστώτων ενισχύσεων. Τέλος, επίσης σε αντίθεση προς την υπό κρίση περίπτωση, ο χαρακτηρισμός του επίδικου στην υπόθεση εκείνη μέτρου είχε συνέπειες από πλευράς της εφαρμογής μιας ρυθμίσεως περί απαγορεύσεως της σωρεύσεως κρατικών ενισχύσεων.

65 Όσον αφορά την απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Τ-296/97, Alitalia κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. ΙΙ-3871), πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, όπως στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση, ο χαρακτηρισμός της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως παρέσχε στην Επιτροπή τη δυνατότητα να εξετάσει το συμβατό του μέτρου με την κοινή αγορά. Ωστόσο, σε αντίθεση προς την κατάσταση που αφορούσε η απόφαση αυτή, η Επιτροπή επέτρεψε εν προκειμένω την εισφορά κεφαλαίου χωρίς να επιβάλει τον παραμικρό όρο.

66 Όσον αφορά την απόφαση του Πρωτοδικείου της 9ης Ιουλίου 2008, Τ-301/01, Alitalia κατά Επιτροπής (Συλλογή 2008, σ. ΙΙ-1753), αρκεί η παρατήρηση ότι η απόφαση της Επιτροπής με την οποία το επίδικο στην υπόθεση εκείνη μέτρο χαρακτηρίστηκε ως κρατική ενίσχυση είχε ως αποτέλεσμα να εξαρτάται η καταβολή της τρίτης δόσεως αυτής της ενισχύσεως από την άδεια της Επιτροπής. Αυτό όμως δεν συμβαίνει στην υπό κρίση περίπτωση.

67 Όσον αφορά, δεύτερον, τις αβεβαιότητες ως προς το ύψος της επίδικης ενισχύσεως, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, στο μέτρο που ο καθορισμός του ύψους αυτού θα μπορούσε να ασκήσει επιρροή στην ανάκτηση της παράνομης ενισχύσεως ή στην καταβολή τόκων, αυτό θα επηρέαζε την κατάσταση της FLH και της MF, οι οποίες μόνες θα υποχρεούνταν να προβούν σε αυτή την επιστροφή ή αυτή την καταβολή, και όχι ευθέως την κατάσταση των προσφευγόντων στην υπόθεση Τ-443/08.

Συνεπώς, αυτές οι αβεβαιότητες δεν μπορούν να θεμελιώσουν έννομο συμφέρον των προσφευγόντων αυτών.

68 Από το σύνολο των σκέψεων αυτών προκύπτει ότι οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-443/08 δεν απέδειξαν την ύπαρξη γεγενημένου και ενεστώτος εννόμου συμφέροντος για την ακύρωση του άρθρου 1 της αποφάσεως της Επιτροπής, στο μέτρο που το άρθρο αυτό αναφέρει, αφενός ότι, η εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ και, αφετέρου ότι η εν λόγω ενίσχυση ανέρχεται σε 350 εκατομμύρια ευρώ.

69 Συνεπώς, η προσφυγή στην υπόθεση Τ-443/08 πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστεί ο προβληθείς από την Επιτροπή λόγος απαραδέκτου που αντλείται από το ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αφορά ατομικώς τους προσφεύγοντες στην υπόθεση αυτή.

Επί της ουσίας

70 Προς στήριξη της προσφυγής τους στην υπόθεση Τ-455/08, οι προσφεύγουσες στην υπόθεση αυτή (στο εξής: προσφεύγουσες) προβάλλουν οκτώ λόγους ακυρώσεως, αντλούμενους, κατ' ουσίαν, ο πρώτος, από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ· ο δεύτερος, από το ότι η FLH δεν μπορούσε να είναι ο αποδέκτης κρατικής ενισχύσεως· ο τρίτος, από το ότι η FLH δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί συγχρόνως και ως πάροχος και ως αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων· ο τέταρτος, από παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της ασφάλειας δικαίου, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ισότητας· ο πέμπτος, από την παράβαση του πρωτογενούς δικαίου από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005· ο έκτος, που προβάλλεται επικουρικώς, από διαδικαστική πλημμέλεια· ο έβδομος, από μη τήρηση της κατανομής των αρμοδιοτήτων που προκύπτει από τη Συνθήκη ΕΚ, και ο όγδοος, από τον αντιφατικό χαρακτήρα και την ανεπάρκεια της αιτιολογήσεως του ύψους της φερόμενης ενισχύσεως.

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

Επιχειρήματα των διαδίκων

71 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι κακώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η χρηματοδότηση του νότιου διαδρόμου συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

72 Με ένα πρώτο επιχείρημα, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η έννοια της επιχειρήσεως κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ δεν έχει εφαρμογή στα περιφερειακά αεροδρόμια, τουλάχιστον όσον αφορά τη χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών.

73 Συγκεκριμένα, πρώτον, η κατασκευή αυτών των υποδομών δεν αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αλλά εμπίπτει στην πολιτική μεταφορών, στην οικονομική πολιτική και στην περιφερειακή πολιτική. Εξάλλου, η Επιτροπή αναγνώρισε εν προκειμένω αυτόν τον πολιτικού χαρακτήρα ρόλο της κατασκευής του νότιου διαδρόμου (αιτιολογικές σκέψεις 261 και 262 της αποφάσεως της Επιτροπής). Επιπλέον, από την ανακοίνωση της Επιτροπής της 24ης Ιανουαρίου 2007, που τιτλοφορείται «Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη» [COM(2006) 819 τελικό], προκύπτει ότι η διαμόρφωση αεροδρομίων ανταποκρίνεται επίσης στα συμφέροντα της Ένωσης.

74 Δεύτερον, η κατασκευή του νότιου διαδρόμου δεν συνιστούσε οικονομική δραστηριότητα, καθόσον ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα ασκούσε τη δραστηριότητα αυτή. Συγκεκριμένα, δεν υπήρχε καμία προοπτική να καταστεί η επένδυση αποδοτική, λόγω της αδυναμίας μετακυλίσεως των δαπανών κατασκευής στους χρήστες του

αεροδρομίου μέσω των αερολιμενικών τελών. Η αδυναμία αυτή οφείλεται, κατά τις προσφεύγουσες, στο γεγονός ότι, στη Γερμανία, τα τέλη αυτά υπόκεινται σε έγκριση από την αερολιμενική αρχή του ομόσπονδου κράτους εντός του οποίου βρίσκεται το αεροδρόμιο, οι δε ιδιώτες επενδυτές ουδεμία ασκούν επιρροή ως προς το ύψος των τελών αυτών. Ως εκ τούτου, το ύψος των τελών αυτών δεν μπορούσε να οριστεί ελεύθερα από τον φορέα εκμεταλλεύσεως βάσει οικονομικών θεωρήσεων και δεν θα είχε, στην πραγματικότητα, καμία σχέση με το κόστος της επενδύσεως. Συνεπώς, τα τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες των αερολιμενικών υποδομών δεν αποτελούν, όπως κακώς αφήνει να εννοηθεί η Επιτροπή, αντιπαροχή για την κατασκευή τους. Όσον αφορά τη μίσθωση χώρων για εμπορικούς σκοπούς εκτός αεροπορικής δραστηριότητας, η μίσθωση αυτή στερείται σημασίας, δεδομένου ότι η υπό κρίση υπόθεση αφορά τον νότιο διάδρομο, ο οποίος θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για αεροπορικές δραστηριότητες.

75 Κατά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή, θεωρώντας ότι η εκμετάλλευση δεν θα ήταν αποδοτική για έναν ιδιώτη επενδυτή, αναγνωρίζει ότι είναι αδύνατη η κατασκευή ενός περιφερειακού αεροδρομίου, όπως αυτό της Λειψίας-Halle, αποκλειστικά βασισμένη σε ιδιωτικές επενδύσεις, οπότε η δραστηριότητα αυτή δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα, αλλά αποτελεί μέτρο διαρθρωτικής πολιτικής. Συναφώς, οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι, εξομοιώνοντας τα δημόσια αεροδρόμια, μη διαφοροποιώντας τα, προς ιδιωτικές επιχειρήσεις, η Επιτροπή παραγνωρίζει την ειδική αποστολή τους, η οποία χαρακτηρίζεται από περιορισμένο περιθώριο οικονομικού ελιγμού. Συγκεκριμένα, καταρχάς, τα αεροδρόμια αυτά συνεπάγονται δαπάνες ανώτερες από τον μέσο όρο όσον αφορά τις εγκαταστάσεις, την εκμετάλλευση και το προσωπικό. Εξάλλου, το περιθώριο ελιγμού τους περιορίζεται από επιβαρύνσεις και τους αυστηρούς νομικούς όρους. Τέλος, το κόστος των δημοσίων υποδομών επιβαρύνει καταρχήν το κοινωνικό σύνολο, πράγμα το οποίο αναγνωρίζει η Επιτροπή, ιδίως όσον αφορά τους λιμένες. Όμως, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιφυλάσσει διαφορετική μεταχείριση στους λιμένες και στα αεροδρόμια.

76 Τρίτον, η οικονομική δραστηριότητα δεν αποτελεί το κύριο αντικείμενο των αεροδρομίων και το γεγονός ότι βρίσκονται ενδεχομένως σε κατάσταση ανταγωνισμού δεν επιτρέπει να συναχθεί ότι συνιστούν επιχειρήσεις. Εξάλλου, η ίδια η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να διακρίνονται οι διάφορες δραστηριότητες του φορέα εκμεταλλεύσεως ενός αερολιμένα (αιτιολογική σκέψη 178 της αποφάσεως της Επιτροπής),

δεδομένου ότι δεν έχουν όλες οικονομικό χαρακτήρα. Εν προκειμένω, η επένδυση αφορούσε μόνον την υποδομή, συγκεκριμένα τον νότιο διάδρομο. Όμως, κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε ποτέ επενδύσει στο έργο αυτό. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της το στοιχείο αυτό, αλλά στηρίχθηκε σε μια σφαιρική θεώρηση του αεροδρομίου, θεωρώντας το ως επιχείρηση.

77 Συναφώς, οι προσφεύγουσες προσθέτουν, με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι η δραστηριότητα κατασκευής αερολιμενικών υποδομών και η δραστηριότητα της εκμεταλλεύσεως των υποδομών αυτών συνιστούν δύο διαφορετικές δραστηριότητες, τον οικονομικό χαρακτήρα των οποίων, χωριστά για κάθε μία από αυτές, οφείλει να αποδείξει η Επιτροπή, δεδομένου ότι η ανάγκη αυτής της διαφοροποιήσεως επιβεβαιώθηκε ιδίως με την απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Τ-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής (Συλλογή 2008, σ. II-3643). Εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν προέβη σ' αυτή τη διαφοροποίηση και, συνάγοντας τον οικονομικό χαρακτήρα της κατασκευής του νότιου διαδρόμου από τον οικονομικό χαρακτήρα της εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου, δεν απέδειξε τον οικονομικό χαρακτήρα της εν λόγω κατασκευής.

78 Εξάλλου, η Επιτροπή ουδόλως απέδειξε το αδιάρρηκτο μεταξύ των δραστηριοτήτων κατασκευής και εκμεταλλεύσεως των αερολιμενικών υποδομών. Συναφώς, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν το επιχείρημα ότι η κατασκευή ήταν η προϋπόθεση sine qua non της εκμεταλλεύσεως, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι το κρίσιμο ζήτημα έγκειται στον διακριτό χαρακτήρα των δραστηριοτήτων αυτών καθαυτές και όχι στο ζήτημα της φύσεώς τους. Εν πάση περιπτώσει, το επιχείρημα αυτό είναι λανθασμένο, δεδομένου ότι υπάρχουν αναρίθμητα προαπαιτούμενα χωρίς τα οποία η άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας δεν είναι δυνατή, η δε πραγματοποίηση αυτών των προαπαιτουμένων δεν συνιστά αυτομάτως οικονομική δραστηριότητα. Συναφώς, οι προσφεύγουσες δεν δέχονται τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι ο φορέας εκμεταλλεύσεως μιας υποδομής οφείλει αναγκαστικά να χρηματοδοτεί την κατασκευή της, επικαλούμενοι συγκεκριμένα παραδείγματα (μουσεία, δημόσια

σχολεία ή πανεπιστήμια, εστιατόρια αυτοκινητοδρόμων). Περαιτέρω, οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι η κατασκευή και η εκμετάλλευση αφορούν διαφορετικούς φορείς και τομείς. Εξάλλου, υποστηρίζουν ότι η διάκριση μεταξύ της κατασκευής, της εκμεταλλεύσεως και της χρήσεως των υποδομών αποτελεί θεμελιώδη αρχή της πρακτικής της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εκτιμήσεως, από πλευράς των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων, της χρηματοδοτήσεως των υποδομών εκ μέρους των δημοσίων αρχών. Όμως, εν προκειμένω, το κριτήριο εφαρμογής της αρχής αυτής πληρούται, δεδομένου ότι όλοι οι δυνητικοί χρήστες έχουν ίση και μη ενέχουσα δυσμενή διάκριση πρόσβαση στον νότιο διάδρομο, οπότε, αν η εν λόγω αρχή εφαρμοζόταν, η εισφορά κεφαλαίου δεν θα ενέπιπτε στις διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων. Τέλος, η μη διάκριση των δραστηριοτήτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε γενικευμένο έλεγχο της πολιτικής των υποδομών των κρατών μελών, δεδομένου ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να ελέγχει, από πλευράς των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, τη χρηματοδότηση υποδομών σε όλους τους τομείς. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τον ισχυρισμό σύμφωνα με τον οποίο, αν η χρηματοδότηση της κατασκευής υποδομών δεν είχε τον χαρακτήρα ενισχύσεως, αυτό θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να δημιουργούν συνεχώς νέους ανταγωνιστές, υποστηρίζουν δε ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, καθόσον η κατασκευή ενός αεροδρομίου αποτελεί εξαιρετική περίπτωση.

79 Με ένα δεύτερο επιχείρημα, οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι η κατασκευή αεροδρομίων δεν εξασφαλίζεται από ιδιώτες επιχειρηματίες. Συγκεκριμένα, εντός της Ένωσης, δεν συναντάται καμία περίπτωση στην οποία ιδιώτες επενδυτές να αυτοχρηματοδότησαν την κατασκευή αεροδρομίου ή ουσιώδη επέκτασή του. Δεν υπάρχει, εξάλλου, καμία απόφαση στην οποία η Επιτροπή να έκρινε ότι πληρούνταν το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή. Αντιθέτως, η Επιτροπή αναγνώρισε, με την απόφαση 2004/393/ΕΚ, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας και την Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (ΕΕ L 137, σ. 1), ότι δεν υπάρχει καμία περίπτωση στην Ευρώπη στην οποία να δημιουργήθηκε ένα ιδιωτικό αεροδρόμιο εκ του μηδενός, χωρίς συμμετοχή κρατικών πόρων. Συνεπώς, η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών αποτελεί μέρος των δραστηριοτήτων που ανέκαθεν ασκούνταν –και πρέπει αναγκαστικά να ασκούνται– από δημόσιους φορείς. Επομένως, αποκλείεται να έχουν οικονομικό χαρακτήρα λόγω της απουσίας αντίστοιχης αγοράς.

80 Συναφώς, πρώτον, οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι, όσον αφορά τα διαλαμβανόμενα στην αιτιολογική σκέψη 169 της αποφάσεως της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία ιδιώτες επενδυτές εκδήλωσαν ζωηρό ενδιαφέρον για συμμετοχή σε αεροδρόμια, η Επιτροπή δεν αναφέρει αν το ενδιαφέρον αυτό αφορούσε περιφερειακά αεροδρόμια ή μεγάλους αερολιμένες, ούτε αν επρόκειτο για συμμετοχή σε ήδη υπάρχοντα αεροδρόμια ή σε αεροδρόμια που δεν είχαν ακόμα κατασκευαστεί. Εξάλλου, η Επιτροπή δεν παραθέτει κανένα παράδειγμα προς στήριξη των ισχυρισμών της. Επιπλέον, δεν διακρίνει αναλόγως του αν πρόκειται για επενδύσεις σε αεροδρόμια λαμβανόμενα ως σύνολο, ή για επενδύσεις αποκλειστικώς στις υποδομές μεταφορών αυτές καθαυτές, καθόσον μόνον η τελευταία περίπτωση είναι συγκρίσιμη με την υπό κρίση υπόθεση.

81 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες διαπιστώνουν ότι η Επιτροπή ουδόλως αποδεικνύει τον περιεχόμενο στην αιτιολογική σκέψη 170 της αποφάσεώς της ισχυρισμό σύμφωνα με τον οποίο οι αρχές μετέβαλαν τη στάση τους όσον αφορά τη συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών στα αεροδρόμια.

82 Τρίτον, οι προσφεύγουσες, στηριζόμενες στην απόφαση 2004/393 και σε πανεπιστημιακή μελέτη του 2001, που τιτλοφορείται «Concurrence entre aéroports et application des règles en matière d'aides d'État» (Ανταγωνισμός μεταξύ αεροδρομίων και εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, στο εξής: μελέτη του 2001), αποκρούουν τον ισχυρισμό της Επιτροπής σύμφωνα με τον οποίο τα αεροδρόμια κατασκευάζονται ως επί το πλείστον χάρη σε ιδιωτικά κεφάλαια. Ο ισχυρισμός αυτός είναι εσφαλμένος ακόμα και αν λαμβανόταν υπόψη μόνον η κατάσταση που επικρατεί στη Γερμανία. Συγκεκριμένα, καταρχάς, η συμμετοχή ιδιωτών εταίρων στα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των αεροδρομίων που προσφέρουν διεθνείς συνδέσεις, αποτελεί μειοψηφία. Περαιτέρω, ορισμένα αεροδρόμια έχουν μεν εν μέρει ιδιωτικοποιηθεί, στην κατασκευή τους όμως δεν μετέσχαν ιδιώτες επενδυτές. Τέλος, οι απόπειρες εκμεταλλεύσεως περιφερειακών αεροδρομίων από ιδιώτες έχουν επανειλημμένως αποτύχει. Συνεπώς, στη Γερμανία είναι εκ των πραγμάτων αδύνατη η κατασκευή περιφερειακού αεροδρομίου επί ιδιωτικής βάσεως, χωρίς δημόσιες ενισχύσεις.

83 Τέταρτον, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τον προσφυή χαρακτήρα των παρατιθεμένων από την Επιτροπή παραδειγμάτων αερολιμενικών υποδομών που κατασκευάστηκαν χάρη σε ιδιωτικά κεφάλαια, ήτοι το αεροδρόμιο της Ciudad Real (Ισπανία), ο αεροσταθμός 5 του αερολιμένα του Heathrow (Ηνωμένο Βασίλειο) και οι αερολιμένες της Βιέννης (Αυστρία) και της Φρανκφούρτης επί του Μάιν (Γερμανία).

84 Με ένα τρίτο επιχείρημα, οι προσφεύγουσες θεωρούν αλυσιτελή την παραπομπή, από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και την απόφαση της Επιτροπής, στην απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. II-3929), η οποία επικυρώθηκε με την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002, C-82/01 P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-9297, στο εξής: νομολογία ADP). Συγκεκριμένα, καταρχάς, η νομολογία αυτή δεν αφορούσε την κατασκευή αερολιμενικών υποδομών, αλλά την εκμετάλλευσή τους. Εξάλλου, δεν αφορούσε την ερμηνεία της έννοιας της επιχειρήσεως υπό το άρθρο 87 ΕΚ, αλλά παράβαση της απαγορεύσεως της καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως υπό την έννοια του άρθρου 82 ΕΚ. Τέλος, η εν λόγω νομολογία αφορούσε τη δραστηριότητα ενός μεγάλου διεθνούς αερολιμένα, που διαφέρει από τη δραστηριότητα των περιφερειακών αεροδρομίων, όπως το αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle.

85 Η ADV συντάσσεται με τις παρατηρήσεις των προσφευγουσών. Πρώτον, υποστηρίζει ότι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Δεύτερον, η ADV υποστηρίζει ότι ο χωρισμός της εκτελέσεως αποστολής δημόσιας εξουσίας, στο πλαίσιο της χρηματοδοτήσεως της υποδομής, από την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως της υποδομής αυτής δεν αντιφάσκει στη νομολογία ADP. Τρίτον, η ADV παρατηρεί ότι ο λειτουργικός αυτός χωρισμός αναγνωρίζεται από τη νομολογία και από τις αποφάσεις της Επιτροπής. Τέταρτον, η ADV φρονεί ότι οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις σχεδίων γενικού ενδιαφέροντος θα πρέπει να παραμείνουν δυνατές.

86 Η Επιτροπή αμφισβητεί την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών και της παρεμβαίνουσας.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

87 Υπενθυμίζεται ότι, προκειμένου ένα μέτρο να χαρακτηρισθεί ως ενίσχυση, υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, πρέπει να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που θέτει η διάταξη αυτή. Πρώτον, πρέπει να πρόκειται για παρέμβαση του κράτους ή παρέμβαση με κρατικούς πόρους. Δεύτερον, η παρέμβαση αυτή πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Τρίτον, πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στον αποδέκτη της ευνοώντας ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένες παραγωγές. Τέταρτον, η εν λόγω παρέμβαση πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Φεβρουαρίου 2006, Τ-34/02, Le Levant 001 κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. II-267, σκέψη 110 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

88 Όσον αφορά την έννοια της επιχειρήσεως, πρέπει να τονιστεί ότι, στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια αυτή καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδοτήσεώς του (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze κ.λπ., Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 107 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία· βλ., επίσης, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 2006, C-205/03 P, FENIN κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-6295, σκέψη 25, και της 1ης Ιουλίου 2008, C-49/07, MOTOE, Συλλογή 2008, σ. I-4863, σκέψη 21).

89 Κατά πάγια νομολογία, συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διαθέσεως αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά (βλ. προμνησθείσα στη σκέψη 88 απόφαση Cassa di Risparmio di Firenze κ.λπ., σκέψη 108 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία· βλ., επίσης, προμνησθείσες στη σκέψη 88 αποφάσεις FENIN κατά Επιτροπής, σκέψη 25, και MOTOE, σκέψη 22).

90 Επιβάλλεται, επίσης, να υπομνησθεί ότι η έννοια της κρατικής ενισχύσεως, όπως ορίζεται στη Συνθήκη ΕΚ, έχει νομικό χαρακτήρα και πρέπει να ερμηνεύεται βάσει αντικειμενικών στοιχείων. Για τον λόγο αυτό, ο δικαστής της Ένωσης οφείλει, καταρχήν και λαμβανομένων υπόψη τόσο των συγκεκριμένων στοιχείων της διαφοράς που του έχει υποβληθεί όσο και του τεχνικού ή περίπλοκου χαρακτήρα των εκτιμήσεων στις οποίες προέβη η Επιτροπή, να ασκεί πλήρη έλεγχο όσον αφορά το κατά

πόσον ένα μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Επομένως, στον δικαστή εναπόκειται να εξακριβώσει αν τα πραγματικά περιστατικά που επικαλείται η Επιτροπή είναι όντως ακριβή και αν είναι ικανά να αποδείξουν ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που καθιστούν δυνατό τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως «ενισχύσεως» υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Δεδομένου ότι πρόκειται για περίπλοκη οικονομική εκτίμηση, πρέπει να υπομνησθεί επίσης ότι, κατά πάγια νομολογία, ο δικαστικός έλεγχος μιας πράξεως της Επιτροπής που ενέχει τέτοια εκτίμηση πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση της τηρήσεως των διαδικαστικών κανόνων και των κανόνων περί αιτιολογήσεως, του αν τα πραγματικά περιστατικά που λήφθηκαν υπόψη για την αμφισβητούμενη επιλογή ήταν ακριβή, του αν υφίσταται πρόδηλη πλάνη κατά την εκτίμηση των περιστατικών αυτών ή του αν υφίσταται κατάχρηση εξουσίας (απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Ιουλίου 2008, C-341/06 P και C-342/06 P, Chronopost κατά UFEX κ.λπ., Συλλογή 2008, σ. I-4777, σκέψεις 141 έως 143).

91 Τέλος, εφόσον η έννοια της κρατικής ενισχύσεως αφορά αντικειμενική κατάσταση, η οποία εκτιμάται κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως της Επιτροπής, οι εκτιμήσεις που έγιναν μέχρι την εν λόγω ημερομηνία είναι αυτές που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τη διενέργεια του προμνησθέντος δικαστικού ελέγχου (προμνησθείσα στη σκέψη 90 απόφαση Chronopost κατά UFEX κ.λπ., σκέψη 144).

92 Υπό το φως αυτών ακριβώς των αρχών πρέπει να εξεταστεί ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως, στο πλαίσιο του οποίου οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν ότι κακώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, δεδομένου ότι, εφόσον πρόκειται για την επέκταση περιφερειακών αερολιμενικών υποδομών, τα αεροδρόμια δεν αποτελούν επιχειρήσεις κατά τη διάταξη αυτή, καθόσον η δραστηριότητα αυτή δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα.

93 Συναφώς, πρέπει, πρώτον, να παρατηρηθεί ότι, στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle, η FLH ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Πράγματι, από τη νομολογία προκύπτει ότι η διαχείριση αερολιμενικών υποδομών αποτελεί οικονομική δραστηριότητα (βλ. προμνησθείσα στη σκέψη 77 απόφαση Ryanair κατά

Επιτροπής, σκέψη 88 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Αυτό επιβεβαιώνεται στην προκειμένη περίπτωση και από το ότι η FLH παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής προερχόμενης, μεταξύ άλλων, από τα αερολιμενικά τέλη, τα οποία πρέπει να εκλαμβάνονται ως αντίτιμο για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τον παραχωρησιούχο του αεροδρομίου (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα στη σκέψη 77 απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 90). Το γεγονός ότι η FLH διαχειρίζεται ένα περιφερειακό και όχι ένα διεθνές αεροδρόμιο δεν αναιρεί τον οικονομικό χαρακτήρα της δραστηριότητάς της, εφόσον η δραστηριότητα αυτή συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής στην αγορά των περιφερειακών αερολιμενικών υπηρεσιών. Εξάλλου, η ύπαρξη μιας τέτοιας αγοράς αποδεικνύεται εν προκειμένω από το γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle βρισκόταν σε κατάσταση ανταγωνισμού με άλλα περιφερειακά αεροδρόμια, ειδικότερα δε με το αεροδρόμιο του Vatry (Γαλλία), για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου εμπορευματικών αερομεταφορών της DHL, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων από την αιτιολογική σκέψη 8 της αποφάσεως της Επιτροπής. Κατά τα λοιπά, το αεροδρόμιο που αφορούσε η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προμνησθείσα στη σκέψη 77 απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής ήταν επίσης περιφερειακό αεροδρόμιο. Βάσει της παρατιθέμενης ανωτέρω στη σκέψη 89 νομολογίας, το σύνολο των στοιχείων αυτών επιτρέπει να χαρακτηριστεί η δραστηριότητα εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle από την FLH ως οικονομική δραστηριότητα.

94 Δεύτερον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η εκμετάλλευση του νότιου διαδρόμου θα αποτελεί στοιχείο της οικονομικής δραστηριότητας της FLH. Πράγματι, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 177 της αποφάσεως της Επιτροπής, ο νότιος διάδρομος αποτελεί υποδομή την οποία θα εκμεταλλεύεται η FLH για εμπορικούς σκοπούς, καθόσον η FLH δεν διαθέτει τον εν λόγω διάδρομο προς χρήση δωρεάν προς το κοινό συμφέρον, αλλά επιβάλλει τέλη ως αντίτιμο για τη χρήση του. Συναφώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι τα αερολιμενικά τέλη θα αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων για τη χρηματοδότηση του νέου νότιου διαδρόμου, όπως η Επιτροπή αναφέρει στην αιτιολογική σκέψη 15 της αποφάσεώς της. Συνεπώς, η κατασκευή και η επέκταση του εν λόγω διαδρόμου θα επιτρέψουν στην FLH να αυξήσει τις δυνατότητές της και την οικονομική της δραστηριότητα εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle.

95 Τρίτον, πρέπει να θεωρηθεί ότι, προς τον σκοπό της εξετάσεως του οικονομικού χαρακτήρα της δραστηριότητας της FLH στο πλαίσιο της δημόσιας χρηματοδοτήσεως της επεκτάσεως του νότιου διαδρόμου, δεν θα πρέπει να διακρίνεται η δραστηριότητα

που συνίσταται στην κατασκευή ή επέκταση μιας υποδομής, εν προκειμένου του νότιου διαδρόμου, από τη μεταγενέστερη χρησιμοποίηση της υποδομής αυτής και ότι ο οικονομικός ή μη χαρακτήρας της μεταγενέστερης χρησιμοποιήσεως της κατασκευασμένης υποδομής καθορίζει αναγκαστικά τον χαρακτήρα της δραστηριότητας επεκτάσεώς της (βλ., υπό το πνεύμα αυτό και κατ' αναλογίαν, προμνησθείσα στη σκέψη 88 απόφαση FENIN κατά Επιτροπής, σκέψη 26).

96 Πράγματι, 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.

97 Συνεπώς, κακώς οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ο οικονομικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας δεν επιτρέπει να συναχθεί ο οικονομικός χαρακτήρας άλλης δραστηριότητας παρά μόνον αν οι δύο δραστηριότητες δεν μπορούν να διακριθούν και να διαφοροποιηθούν και πρέπει να ασκούνται από έναν και τον αυτό φορέα καθώς και ότι η Επιτροπή οφείλει να αποδείξει ότι πληρούνται τα δύο αυτά κριτήρια. Κατά τα λοιπά, αυτή η επιχειρηματολογία δεν βρίσκει κανένα ρητό έρεισμα στη νομολογία.

98 Ασφαλώς, όλες οι δραστηριότητες ενός φορέα εκμεταλλεύσεως αεροδρομίου δεν είναι αναγκαστικά οικονομικής φύσεως. Πράγματι, δεν παρουσιάζουν οικονομικό χαρακτήρα, που να δικαιολογεί την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΚ, οι δραστηριότητες που άπτονται της ασκήσεως προνομιών δημόσιας εξουσίας (βλ. προμνησθείσα στη σκέψη 88 απόφαση ΜΟΤΟΕ, σκέψη 24 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός ως δραστηριότητας εμπίπτουσας στην άσκηση προνομιών δημόσιας εξουσίας ή ως οικονομικής δραστηριότητας πρέπει να γίνεται χωριστά για την κάθε δραστηριότητα ενός δεδομένου φορέα (προμνησθείσα στη σκέψη 88 απόφαση ΜΟΤΟΕ, σκέψη 25).

99 Πάντως, εν προκειμένω, εφόσον, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως και του σκοπού τους, η κατασκευή και η επέκταση του νότιου διαδρόμου δεν εμπίπτουν, αυτές καθαυτές, στην άσκηση προνομιών δημόσιας εξουσίας, πράγμα το οποίο, εξάλλου, οι προσφεύγουσες δεν ισχυρίζονται ρητώς, η Επιτροπή, κατά την εκτίμηση του οικονομικού χαρακτήρα της δραστηριότητας της FLH, δεν έσφαλε μη προβαίνοντας σε διαφοροποίηση μεταξύ, αφενός, της κατασκευής και της επεκτάσεως του νότιου διαδρόμου και, αφετέρου, της εκμεταλλεύσεώς του. Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η Επιτροπή αναγνώρισε, με την αιτιολογική σκέψη 178 της αποφάσεώς της, την ανάγκη διακρίσεως μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων του φορέα εκμεταλλεύσεως, το επιχείρημα αυτό είναι απορριπτέο δεδομένου ότι, στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη, η Επιτροπή περιορίστηκε στην πράξη να υπενθυμίσει, κατ' ουσίαν, τις αρχές που απορρέουν από την προμνησθείσα στη σκέψη 98 νομολογία.

100 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η FLH, στον βαθμό που εκμεταλλεύεται τον νότιο διάδρομο, ασκεί οικονομική δραστηριότητα από την οποία δεν μπορεί να αποσπασθεί η δραστηριότητα που συνίσταται στην κατασκευή του εν λόγω διαδρόμου. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί η επιχειρηματολογία σύμφωνα με την οποία η επέκταση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα, δεδομένου ότι ο οικονομικός χαρακτήρας της δραστηριότητας αυτής δεν μπορεί να εξεταστεί χωριστά από τον χαρακτήρα της εκμεταλλεύσεως της υποδομής.

101 Κανένα από τα επιχειρήματα που προβάλλουν οι προσφεύγουσες δεν μπορεί να ανατρέψει τα συμπεράσματα αυτά.

102 Πρώτον, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα ότι η κατασκευή ή η επέκταση του νότιου διαδρόμου ενέπιπτε στην περιφερειακή πολιτική, στην οικονομική πολιτική ή στην πολιτική των μεταφορών. Πράγματι, από πάγια νομολογία προκύπτει, αφενός, ότι το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ δεν διακρίνει τις κρατικές παρεμβάσεις ανάλογα με τις αιτίες ή τους σκοπούς τους, αλλά τις ορίζει σε συνάρτηση με τα αποτελέσματά τους (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974, 173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 351, σκέψη 27, και της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, C-241/94, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-4551, σκέψη 20· απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Σεπτεμβρίου, Τ-304/04 και Τ-316/04, Ιταλία και Wam κατά Επιτροπής, η οποία δεν έχει δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 63) και, αφετέρου, ότι η εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους των δημοσίων αρχών πρέπει να εκτιμάται με βάση το

κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή, ανεξαρτήτως οποιασδήποτε θεωρήσεως κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, T-20/03, Kahla/Thüringen Porzellan κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-2305, σκέψη 242 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Κατά τα λοιπά, το ότι η κατασκευή και η εκμετάλλευση του νότιου διαδρόμου ανταποκρίνονται σε ένα γενικό συμφέρον, και ιδίως στην περιφερειακή ανάπτυξη, έχει γίνει δεκτό από την Επιτροπή και αποτελεί κριτήριο το οποίο η τελευταία έλαβε υπόψη της στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του συμβατού της ενισχύσεως με την κοινή αγορά, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 258 έως 263 της αποφάσεώς της.

103 Ασφαλώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όπως προκύπτει από το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994, η Επιτροπή θεωρούσε στο παρελθόν ότι η υλοποίηση σχεδίων υποδομών συνιστούσε μέτρο γενικής πολιτικής το οποίο δεν μπορούσε να ελέγξει δυνάμει των περί κρατικών ενισχύσεων κανόνων της Συνθήκης ΕΚ.

104 Πάντως, υπενθυμίζεται, αφενός, ότι το ζήτημα του κατά πόσον μια ενίσχυση αποτελεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια της Συνθήκης ΕΚ πρέπει να επιλύεται βάσει αντικειμενικών στοιχείων τα οποία εκτιμώνται σε σχέση προς τον χρονικό σημείο κατά το οποίο η Επιτροπή λαμβάνει την απόφασή της (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Ιουνίου 2006, C-182/03 και C-217/03, Βέλγιο και Forum 187 κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-5479, σκέψη 137, και προμνησθείσα στη σκέψη 90 απόφαση Chronopost κατά UFEX κ.λπ., σκέψη 95), και, αφετέρου, ότι, μολονότι η Επιτροπή δεσμεύεται από τα ρυθμιστικά πλαίσια που θεσπίζει και τις ανακοινώσεις που εκδίδει στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, τούτο ισχύει μόνο στο μέτρο που τα νομοθετήματα αυτά δεν παρεκκλίνουν από την ορθή εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης ΕΚ, δεν μπορούν δε αυτά να ερμηνεύονται κατά τρόπο περιορίζοντα το περιεχόμενο των άρθρων 87 ΕΚ και 88 ΕΚ ή αντίθετο προς τους στόχους που επιδιώκουν τα εν λόγω άρθρα (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2008, C-75/05 P και C-80/05 P, Γερμανία κ.λπ. κατά Kronofrance, Συλλογή 2008, σ. I-6619, σκέψη 65 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

105 Όμως, στον αερολιμενικό τομέα σημειώθηκαν εξελίξεις, στις οποίες αναφέρονται οι αιτιολογικές σκέψεις 169 έως 171 της αποφάσεως της Επιτροπής και οι οποίες αφορούν ειδικότερα την οργάνωσή του και την οικονομική κατάστασή του καθώς και την

κατάσταση που επικρατεί από πλευράς ανταγωνισμού. Επιπλέον, η νομολογία αναγνώρισε, ήδη το 2000, ότι οι φορείς διαχειρίσεως αεροδρομίων ασκούν καταρχήν οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, η οποία εμπίπτει στις περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις, πράγμα που επιβεβαιώθηκε με την προμνησθείσα στη σκέψη 77 απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής (σκέψη 88).

106 Κατά συνέπεια, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που αναφέρθηκε ανωτέρω στη σκέψη 104, η Επιτροπή όφειλε, κατά την έκδοση της αποφάσεώς της, να λάβει υπόψη της αυτή την εξέλιξη και αυτή την ερμηνεία, καθώς και όσα αυτές συνεπάγονται όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ για τη χρηματοδότηση των υποδομών που συνδέονται με την άσκηση των δραστηριοτήτων διαχειρίσεως αεροδρομίων, έστω και μη εφαρμόζοντας το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994. Επομένως, βάσει των προεκτεθεισών σκέψεων, η Επιτροπή δεν έσφαλε θεωρώντας, με την αιτιολογική σκέψη 174 της αποφάσεώς της, ότι, από το 2000 και μετά, δεν μπορούσε a priori να αποκλειστεί η εφαρμογή των περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεων στα αεροδρόμια.

107 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να προστεθεί ότι ένας φορέας εκμεταλλεύσεως αεροδρομίου, δεδομένου ότι δεν εκπληρώνει αποκλειστικά αποστολές απτόμενες ιδίως της χωροταξικής πολιτικής ή της πολιτικής μεταφορών, αλλά ασκεί, όπως παρατηρήθηκε, και οικονομική δραστηριότητα, οφείλει να χρηματοδοτεί με ίδιους πόρους το κόστος των κατασκευών επί των οποίων στηρίζεται η οικονομική του δραστηριότητα. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να απορριφθεί η επιχειρηματολογία σύμφωνα με την οποία το κόστος των δημοσίων υποδομών πρέπει να βαρύνει το κοινωνικό σύνολο. Κατά τα λοιπά, το γεγονός ότι η χρηματοδότηση υποδομών απαιτεί δημόσιους πόρους δεν είναι, αυτό καθαυτό και από μόνο του, κρίσιμο. Πράγματι, μόνον αν η θέση κεφαλαίων στη διάθεση επιχειρήσεως, άμεσα ή έμμεσα, από το κράτος γίνεται υπό περιστάσεις που αντιστοιχούν στις φυσιολογικές συνθήκες της αγοράς μπορεί η παρέμβαση αυτή των δημοσίων αρχών να αποφύγει τον χαρακτηρισμό της ως κρατικής ενισχύσεως.

108 Δεύτερον, και τα επιχειρήματα των προσφευγουσών όσον αφορά τη δυνατότητα διακρίσεως της δραστηριότητας κατασκευής αερολιμενικών υποδομών από τη δραστηριότητας της εκμεταλλεύσεώς τους είναι απορριπτέα.

109 Όσον αφορά, πρώτον, το επιχείρημα που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες με το υπόμνημα απαντήσεως και σύμφωνα με το οποίο η διάκριση μεταξύ της κατασκευής, της εκμεταλλεύσεως και της χρησιμοποιήσεως μιας υποδομής συνιστά θεμελιώδη αρχή στην πρακτική της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων των τομέων εκτός του τομέα των αεροδρομίων, το κριτήριο εφαρμογής της οποίας, κατ' αυτούς, πληρούται εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το επιχείρημα αυτό είναι απορριπτέο δεδομένου ότι το κριτήριο εφαρμογής της υποτιθέμενης αυτής θεμελιώδους αρχής, όπως την επικαλούνται οι προσφεύγουσες (βλ. ανωτέρω σκέψη 78), δεν είναι κατάλληλο εν προκειμένω. Πράγματι, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, το γεγονός ότι η χρήση μιας υποδομής είναι ανοικτή σε όλους του δυνητικούς χρήστες επί ίσοις όροις και χωρίς δυσμενείς διακρίσεις μπορεί να αποτελεί κατάλληλο κριτήριο το οποίο να καθιστά δυνατό τον αποκλεισμό της υπάρξεως ενισχύσεως υπέρ των χρηστών της συγκεκριμένης υποδομής. Αντιθέτως, το γεγονός αυτό δεν επιτρέπει να καθοριστεί αν, όπως εν προκειμένω, η δημόσια χρηματοδότηση της υποδομής αυτής συνιστά ενίσχυση υπέρ του φορέα εκμεταλλεύσεώς της. Επιπλέον, χωρίς να είναι απαραίτητο να αποφανθεί το Γενικό Δικαστήριο ως προς το κατά πόσον όντως υπάρχει η προβαλλόμενη πρακτική, πρέπει να διαπιστωθεί ότι, εν πάση περιπτώσει, η πρακτική αυτή δεν αναιρεί τη διαπίστωση που περιέχεται ανωτέρω στη σκέψη 100 και σύμφωνα με την οποία η FLH ασκεί οικονομική δραστηριότητα, από την οποία δεν μπορεί να διακριθεί η δραστηριότητα της κατασκευής του εν λόγω διαδρόμου. Πράγματι, εφόσον η έννοια της κρατικής ενισχύσεως έχει νομικό χαρακτήρα και πρέπει να ερμηνεύεται βάσει αντικειμενικών στοιχείων (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα στη σκέψη 90 απόφαση Chronopost κατά UFEX κ.λπ., σκέψη 141), δεν μπορεί να εξαρτάται από την υποκειμενική εκτίμηση της Επιτροπής και πρέπει να καθορίζεται ανεξάρτητα από κάθε προηγούμενη πρακτική του οργάνου αυτού.

110 Όσον αφορά, δεύτερον, τα συγκεκριμένα παραδείγματα που αναφέρουν οι προσφεύγουσες, όπως η εκμετάλλευση κυλικείου μέσα σε μουσείο ή εστιατορίου σε αυτοκινητόδρομο, τα παραδείγματα αυτά δεν επιτρέπουν να θεωρηθεί ότι οι δραστηριότητες εκμεταλλεύσεως, αφενός, και κατασκευής, αφετέρου, πρέπει να αναλύονται χωριστά. Πράγματι, δεν διακρίνουν την κύρια δραστηριότητα από τις παρεπόμενες δραστηριότητες που εξαρτώνται από αυτή. Συγκεκριμένα, η κύρια δραστηριότητα ενός μουσείου δεν είναι η εκμετάλλευση του κυλικείου και η κύρια δραστηριότητα του φορέα διαχειρίσεως ενός αυτοκινητοδρόμου δεν είναι η εκμετάλλευση εστιατορίου στον αυτοκινητόδρομο αυτόν. Αντιθέτως, ο σκοπός της κατασκευής ενός διαδρόμου προσγειώσεως συνδέεται με την κύρια οικονομική δραστηριότητα ενός αεροδρομίου, ήτοι την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών.

111 Όσον αφορά, τρίτον, το επιχείρημα που αντλείται από το ότι οι δραστηριότητες κατασκευής και εκμεταλλεύσεως αφορούν διαφορετικούς φορείς και τομείς, το επιχείρημα αυτό δεν ασκεί επιρροή στην ανάγκη εξετάσεως της φύσεως της δραστηριότητας που είναι προπαρασκευαστική για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και ασκείται παράλληλα με την δεύτερη, λόγω του συνδέσμου που υφίσταται μεταξύ των δύο, δεδομένου ότι η κατασκευή και η επέκταση του διαδρόμου αποτελούν προαπαιτούμενα για την εκμετάλλευσή του. Εν πάση περιπτώσει, στο ειδικό πλαίσιο της εισφοράς κεφαλαίου, οι εμπλεκόμενες οντότητες είναι οι ίδιες, δεδομένου ότι η MF και η FLH (η οποία ανήκει στην πρώτη) είναι εκείνες που επωφελήθηκαν από την εν λόγω εισφορά για την κατασκευή του νότιου διαδρόμου και οι οποίες, εξάλλου, θα τον εκμεταλλευθούν.

112 Όσον αφορά, τέταρτον, το επιχείρημα ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε τον αδιάρρηκτο χαρακτήρα μεταξύ κατασκευής και εκμεταλλεύσεως αερολιμενικών εγκαταστάσεων, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όταν δεν εμφανίζουν τον χαρακτήρα προνομιών δημόσιας εξουσίας, η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να αποδεικνύει τον οικονομικό χαρακτήρα όλων των τμημάτων δραστηριότητας μιας επιχειρήσεως, όταν τα τμήματα αυτά μετέχουν στη γενική οικονομική δραστηριότητά της και συνδέονται μεταξύ τους. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί πράγματι να περιοριστεί να εκθέσει τους λόγους για τους οποίους θεωρεί ότι η επιχείρηση ασκεί οικονομική δραστηριότητα και να αναφέρει τους λόγους για τους οποίους θεωρεί ότι τα επίμαχα τμήματα δραστηριότητας μετέχουν στην εν λόγω δραστηριότητα.

113 Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, βάσει των εξελίξεων που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 169 έως 171 της αποφάσεώς της, η Επιτροπή αναφέρει, στην αιτιολογική σκέψη 172, ότι η κατασκευή και η εκμετάλλευση αεροδρομίων δεν μπορούν πλέον να συνεχίσουν να θεωρούνται ως δημόσια αποστολή μη υποκείμενη καταρχήν στην εποπτεία των ενισχύσεων. Περαιτέρω, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, από την αιτιολογική σκέψη 177 της αποφάσεώς της, προκύπτει ότι η Επιτροπή χαρακτήρισε την FLH ως επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, στηριζόμενη στο ότι η FLH εκμεταλλεύεται την επίμαχη υποδομή για εμπορικούς σκοπούς και στο ότι, συνεπώς, πρόκειται για εμπορικώς εκμεταλλεύσιμη υποδομή. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή προσκόμισε επαρκή στοιχεία προς απόδειξη του συνδέσμου μεταξύ της επεκτάσεως και της

εκμεταλλεύσεως του νότιου διαδρόμου στο πλαίσιο του χαρακτηρισμού της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως.

114 Τρίτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα που αντλούνται από το ότι η κατασκευή αεροδρομίων δεν εξασφαλίζεται από ιδιώτες επιχειρηματίες και ότι η κατασκευή του νότιου διαδρόμου δεν αποτελούσε οικονομική δραστηριότητα, καθόσον ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα ασκούσε τη δραστηριότητα αυτή, λόγω της μη αποδοτικότητάς της, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως προκύπτει από τα προεκτεθέντα, η επέκταση του νότιου διαδρόμου αποτελεί δραστηριότητα άμεσα συνδεόμενη με τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών, η οποία αποτελεί οικονομική δραστηριότητα.

115 Επιπλέον, το ότι μια δραστηριότητα δεν ασκείται από ιδιώτες επιχειρηματίες ή το ότι δεν είναι αποδοτική δεν αποτελούν προσφυή κριτήρια στο πλαίσιο του χαρακτηρισμού της ως οικονομικής δραστηριότητας. Πράγματι, για τον χαρακτηρισμό αυτόν, η νομολογία δεν απαιτεί ρητώς (βλ. ανωτέρω σκέψη 89) να ασκείται η επίμαχη δραστηριότητα από ιδιώτες επιχειρηματίες ούτε να είναι αποδοτική. Εξάλλου, το ίδιο ισχύει και όσον αφορά τον χαρακτηρισμό ενός φορέα ως επιχειρήσεως (βλ. ανωτέρω σκέψη 88).

116 Συνεπώς, τα επιχειρήματα αυτά πρέπει να απορριφθούν ως αλυσιτελή.

117 Τέταρτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα με τα οποία αμφισβητείται ο κρίσιμος χαρακτήρας της νομολογίας ADP, πρέπει καταρχάς να παρατηρηθεί ότι οι έννοιες της επιχειρήσεως και της οικονομικής δραστηριότητας είναι οι ίδιες σε όλους τους τομείς του δικαίου του ανταγωνισμού, είτε πρόκειται για τις διατάξεις που απευθύνονται στις επιχειρήσεις είτε πρόκειται για τις διατάξεις που απευθύνονται στα κράτη μέλη, δεδομένου ότι όλες οι διατάξεις αυτές συναποβλέπουν στην επίτευξη ενός και του αυτού σκοπού, ήτοι του σκοπού του άρθρου 3, στοιχείο ζ΄, ΕΚ που συνίσταται στην εγκαθίδρυση καθεστώτος που να εξασφαλίζει ανόθευτο ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς. Έτσι, η μνημονευθείσα ανωτέρω στη σκέψη 88 νομολογία αναφέρεται στην έννοια της επιχειρήσεως στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, χωρίς να διακρίνει αναλόγως του αν πρόκειται για τις διατάξεις που απευθύνονται στις επιχειρήσεις ή για τις διατάξεις που απευθύνονται στα κράτη μέλη. Εξάλλου, όπως

υπογράμμισε η Επιτροπή, το ίδιο το Δικαστήριο αναφέρθηκε, στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, στην έννοια της επιχειρήσεως που ισχύει για τις συμπράξεις (βλ., συναφώς, προμνησθείσα στη σκέψη 88 απόφαση Cassa di Risparmio di Firenze κ.λπ., σκέψη 107). Συνεπώς, το γεγονός ότι η νομολογία ADP αφορά την εφαρμογή του άρθρου 82 ΕΚ και όχι του άρθρου 87 ΕΚ δεν ασκεί επιρροή. Για τον ίδιο λόγο, πρέπει να απορριφθούν και τα επιχειρήματα των προσφευγουσών με τα οποία αμφισβητείται ο κρίσιμος χαρακτήρας της προμνησθείσας στη σκέψη 88 αποφάσεως FENIN κατά Επιτροπής.

118 Περαιτέρω, ασφαλώς μεν η νομολογία ADP αφορούσε έναν μεγάλο διεθνή αερολιμένα, η νομολογία, όμως, αυτή επιβεβαιώθηκε από την προμνησθείσα στη σκέψη 77 απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, η οποία αφορούσε περιφερειακό αεροδρόμιο.

119 Τέλος, επισημαίνεται μεν ότι η εν λόγω νομολογία δεν αναφέρεται στις δραστηριότητες κατασκευής υποδομών, το γεγονός, όμως, αυτό δεν αναιρεί τα προηγούμενα συμπεράσματα, τα οποία στηρίζονται στην αδιάρρηκτη σχέση μεταξύ, αφενός, των δραστηριοτήτων διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως ενός αεροδρομίου και, αφετέρου, της δραστηριότητας κατασκευής ή επεκτάσεως των υποδομών του.

120 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή εκτίμησε ότι η εισφορά κεφαλαίου αποτελούσε κρατική ενίσχυση κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

121 Συνεπώς, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

Επί του δεύτερου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από το ότι η FLH δεν μπορούσε να είναι αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

122 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η FLH δεν μπορεί να είναι αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων δεδομένου ότι πρόκειται για όχημα ειδικού σκοπού («single purpose vehicle», στο εξής: SPV). Συγκεκριμένα, υποστηρίζουν ότι, έστω και αν η FLH είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου διακρινόμενο από τις δημόσιες αρχές στις οποίες ανήκει, ο μοναδικός σκοπός της δημιουργίας της και το μοναδικό της αντικείμενο συνίστανται στη διαχείριση και την εκμετάλλευση των δημοσίων υποδομών του αεροδρομίου της Λειψίας-Halle. Επομένως, η FLH συστάθηκε με μοναδικό σκοπό να διαχειρίζεται το αεροδρόμιο αυτό και να ενεργεί τις αναγκαίες προς τούτο πράξεις. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να θεωρείται ως SPV. Όσον αφορά το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η FLH εκτελεί πολλαπλά καθήκοντα, οι προσφεύγουσες αντιτάσσουν ότι η Επιτροπή δεν λαμβάνει υπόψη της το ότι η κατασκευή της υποδομής ενός αεροδρομίου πρέπει να αντιμετωπίζεται χωριστά από την εκμετάλλευσή του.

123 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι η Επιτροπή αναγνώρισε, στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, την αρχή της συστάσεως SPV του οποίου τα μερίδια ανήκουν αποκλειστικά σε δημόσιους φορείς, όπως εταιρίες διαχειρίσεως κεφαλαίων. Κατά τις προσφεύγουσες, αυτά τα SPV δημιουργούνται από τις δημόσιες αρχές για την επίτευξη ενός μοναδικού σκοπού και διαθέτουν τα αναγκαία μέσα σε κεφάλαια ώστε η διαχείρισή τους να γίνεται προς το δημόσιο συμφέρον. Παρεμβαίνουν έτσι κατά τρόπο αυτόνομο έναντι τρίτων, όχι όμως και έναντι των δημοσίων αρχών που θέτουν στη διάθεσή τους τα κεφάλαια. Συνεπώς, οι εταιρίες αυτές, παρά το γεγονός ότι τίθενται στη διάθεσή τους κεφάλαια τα οποία οφείλουν να διαχειριστούν, δεν χαρακτηρίζονται, από την Επιτροπή, ως αποδέκτες κρατικών ενισχύσεων. Κατά τις προσφεύγουσες, η FLH βρίσκεται σε παρόμοια κατάσταση με εκείνη των εταιριών αυτών, καθόσον υποχρεούται να θέτει στη διάθεση των δυνητικών χρηστών την υποδομή του αεροδρομίου κατά τρόπο ανοικτό και μη εισάγοντα διακρίσεις. Η FLH δεν

ενεργεί ως επιχειρηματίας όσον αφορά τις υποδομές αυτές, καθόσον αυτές δεν της έχουν δοθεί προς ελεύθερη χρήση, αλλά προκειμένου να τις εκμεταλλεύεται εξ ονόματος και σύμφωνα με τις οδηγίες των μετόχων.

124 Συνεπώς, κατά τις προσφεύγουσες, εφόσον το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας και οι εταίροι του επέλεξαν να αναθέσουν στην FLH την υλοποίηση του σχεδίου επεκτάσεως του νότιου διαδρόμου, όφειλαν να της παράσχουν τα αναγκαία προς τούτο χρηματοδοτικά μέσα. Το Δημόσιο, ως εταίρος, υπείχε την ίδια υποχρέωση, σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο. Συνεπώς, οι χρηματοδοτήσεις τις οποίες παρέσχε το Δημόσιο ως κύριος του SPV και οι οποίες αφιερώθηκαν για τη διαμόρφωση των υποδομών δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Η εκτίμηση αυτή συμφωνεί με τη νομολογία ADP, η οποία δεν αφορούσε την παροχή υποδομών σε εταιρίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, αλλά τις ενέργειες των εταιριών παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών έναντι τρίτων. Εν πάση περιπτώσει, ακόμα και αν θεωρηθεί ότι ένα αεροδρόμιο αποτελεί επιχείρηση που δρα στην αγορά έναντι τρίτων, αυτό δεν σημαίνει ότι η εταιρία που είναι επιφορτισμένη με τις υποδομές πρέπει επίσης να θεωρηθεί ως επιχείρηση στις σχέσεις της με τους ιδιοκτήτες της, εν προκειμένω τις δημόσιες αρχές.

125 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι οι θεωρήσεις όσον αφορά την εποπτεία της FLH καταδεικνύουν το ανακριβές της απόψεως της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, η FLH ελέγχεται κατά 100 % από τις δημόσιες αρχές. Όμως, αν οι τελευταίες είχαν οι ίδιες προβεί στην κατασκευή και διαχείριση του αεροδρομίου, η χρηματοδότηση των υποδομών δεν θα είχε θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση, αλλά ως απλή εσωτερικής φύσεως χρηματοδότηση μιας αποστολής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά τις προσφεύγουσες, το αυτό ισχύει και όταν οι δημόσιες αρχές αναθέτουν την αποστολή αυτή σε αυτοτελή νομική οντότητα που δημιουργείται αποκλειστικώς προς τον σκοπό αυτόν, εν προκειμένω την FLH. Συναφώς, οι προσφεύγουσες στηρίζονται στην απόφαση C(2001) 2967 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με την κρατική ενίσχυση NN 86/2001 (Ιρλανδία – Aer Rianta).

126 Τέλος, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Επιτροπή, θεωρώντας ότι είναι αρμόδια προς άσκηση ελέγχου στα μέτρα που λαμβάνει η δημόσια διοίκηση, υπερβαίνει τις αρμοδιότητες που της έχουν απονεμηθεί. Συγκεκριμένα, εφόσον δεν έχει παρασχεθεί

αρμοδιότητα στην Ένωση, η οργάνωση της διοικήσεως εξακολουθεί να εμπίπτει, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, ΕΚ, στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, ακόμα και όσον αφορά την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης. Επομένως, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να αποφασίζουν αν τις υποδομές τους θα πρέπει να διαχειρίζεται απευθείας μια δημόσια αρχή ή μια προς τούτο συσταθείσα επιχείρηση. Όμως, κατά τις προσφεύγουσες, αν μια τέτοια επιχείρηση θεωρούνταν ως αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων, αυτό θα είχε ως συνέπεια να στερεί τα κράτη από τη δυνατότητα να προβαίνουν στη σύσταση εταιριών εκμεταλλεύσεως. Επομένως, αυτό θα ασκούσε επιρροή στις διοικητικές δομές των κρατών μελών, πράγμα το οποίο δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες που έχουν παρασχεθεί στην Επιτροπή.

127 Η Επιτροπή αμφισβητεί τα επιχειρήματα των προσφευγουσών.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

128 Πρέπει και πάλι να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδοτήσεώς του (βλ. προμνησθείσα στη σκέψη 88 απόφαση Cassa di Risparmio di Firenze κ.λπ., σκέψη 107 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Συναφώς, διευκρινίζεται ότι το άρθρο 87 ΕΚ εφαρμόζεται επί όλων των επιχειρήσεων, ιδιωτικών ή δημοσίων, και επί του συνόλου των παραγωγών τους, με μόνη επιφύλαξη αυτήν του άρθρου 86, παράγραφος 2, ΕΚ (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαρτίου 1994, C-387/92, Banco Exterior de España, Συλλογή 1994, σ. I-877, σκέψη 11).

129 Πρέπει ακόμα να παρατηρηθεί ότι η ύπαρξη ή η απουσία νομικής προσωπικότητας χωριστής από εκείνη του κράτους, απονεμηθείσας από το εθνικό δίκαιο σε ένα όργανο που ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά την ύπαρξη οικονομικών σχέσεων μεταξύ του κράτους και του οργάνου αυτού (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Ιουνίου 1987, 118/85, Επιτροπή

κατά Ιταλίας, Συλλογή 2599, σκέψεις 10 και 13) και, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα του εν λόγω οργάνου να λάβει κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

130 Επίσης, όπως δεν μπορεί να γίνει δεκτό να καταστρατηγούνται οι διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων απλώς διά της δημιουργίας αυτόνομων φορέων επιφορτισμένων με την κατανομή ενισχύσεων (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 23), δεν είναι ανεκτό να μπορεί η δημιουργία απλώς ενός SPV να το απαλλάξει από την υποχρέωση τηρήσεως των εν λόγω κανόνων. Πράγματι, πρέπει να εξετάζεται κατά πόσον ο φορέας αυτός ασκεί οικονομική δραστηριότητα και μπορεί, συνεπώς, να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση και κατά πόσον η επιχείρηση αυτή επωφελήθηκε από τη μεταβίβαση κρατικών πόρων (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα απόφαση Γαλλία κατά Επιτροπής, σκέψη 24).

131 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από τις εκτιμήσεις της Επιτροπής στον τομέα των επενδυτικών οχημάτων και των επενδυτικών ταμείων, στις οποίες παραπέμπουν εξάλλου οι ίδιες οι προσφεύγουσες. Πράγματι, όπως προκύπτει από τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για την προώθηση των επενδύσεων επιχειρηματικών κεφαλαίων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΕΕ 2006, C 194, σ. 2), η Επιτροπή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο ένα επενδυτικό ταμείο ή όχημα να μπορεί να θεωρηθεί ως επιχείρηση αποδέκτρια κρατικής ενισχύσεως. Αντιθέτως, εκφράζει την άποψη, στο σημείο 3.2, πρώτο εδάφιο, των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, ότι πρέπει να καθορίζεται αν συντρέχει τέτοια περίπτωση. Η Επιτροπή αναφέρει, στο πέμπτο εδάφιο του σημείου αυτού ότι, γενικά, τείνει να θεωρεί ότι ένα επενδυτικό ταμείο ή ένα επενδυτικό όχημα αποτελεί ενδιάμεση δομή που επιτρέπει τη μεταβίβαση της ενισχύσεως στους επενδυτές και/ή στις επιχειρήσεις στις οποίες πραγματοποιείται η επένδυση, και όχι ότι το ίδιο αποτελεί τον αποδέκτη της ενισχύσεως. Πάντως, η Επιτροπή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να συμβαίνει αυτό σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως προκύπτει από το σημείο 3.2, πέμπτο εδάφιο, των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, ειδικότερα, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, στην περίπτωση μέτρων που περιλαμβάνουν απευθείας μεταβιβάσεις πόρων υπέρ υφιστάμενου επενδυτικού οχήματος ή ταμείου στο οποίο συμμετέχει μεγάλος αριθμός διαφόρων επενδυτών και το οποίο εμφανίζεται ως ανεξάρτητη επιχείρηση.

132 Στην υπό κρίση υπόθεση, όπως προκύπτει από την εξέταση του πρώτου λόγου ακυρώσεως, η FLH ασκεί οικονομική δραστηριότητα και πρέπει, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί ως επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, δραστηριοποιούμενη στην αγορά των αερολιμενικών υπηρεσιών. Εξάλλου, δεν αμφισβητείται ότι η FLH είναι ο αποδέκτης της δημόσιας χρηματοδοτήσεως που συνίσταται στην εισφορά κεφαλαίου και η οποία χορηγήθηκε απευθείας στην FLH από δημόσιους φορείς. Υπό τις συνθήκες αυτές, χωρίς να είναι απαραίτητο να κριθεί το ζήτημα κατά πόσον η FLH αποτελεί SPV, θα πρέπει να απορριφθεί, βάσει της αρχής που μνημονεύεται ανωτέρω στη σκέψη 130, η επιχειρηματολογία που αντλείται από το ότι η FLH δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αποδέκτης της εισφοράς κεφαλαίου λόγω του ότι πρόκειται για SPV. Το ίδιο ισχύει και για το επιχείρημα που αντλείται από το ότι, αν οι γερμανικές αρχές είχαν οι ίδιες αναλάβει την κατασκευή και τη διαχείριση του αεροδρομίου, η χρηματοδότηση δεν θα είχε θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση.

133 Εξάλλου, η απόφαση C(2001) 2967, στην οποία παραπέμπουν οι προσφεύγουσες (βλ. ανωτέρω σκέψη 125), δεν μπορεί να στηρίξει την επιχειρηματολογία τους. Πράγματι, η απόφαση αυτή αφορούσε ιδίως στην αλλαγή στο καθεστώς ιδιοκτησίας του αεροδρομίου, καθόσον η ιδιοκτησία αυτή μεταβιβαζόταν από το Δημόσιο προς ένα διαχειριστικό φορέα, πράγμα που δεν συνιστούσε, στην περίπτωση αυτή, κρατική ενίσχυση δεδομένου ότι η Επιτροπή θεώρησε ότι το άρθρο 87 ΕΚ δεν εμπόδιζε τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν κρατικούς πόρους για τη σύσταση και την κατοχή επιχειρήσεως. Αντιθέτως, η απόφαση αυτή δεν επιτρέπει να συναχθεί ότι μια μεταβίβαση κρατικών πόρων προς επιχείρηση, συσταθείσα από τις δημόσιες αρχές για τη διαχείριση αεροδρομίου, μπορεί, για τον λόγο αυτόν και μόνον, να αποφύγει τον χαρακτηρισμό της ως κρατικής ενισχύσεως.

134 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι εσφαλμένως οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η FLH δεν μπορούσε να είναι αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων. Όσον αφορά την αιτίαση που αντλείται από το ότι η Επιτροπή, θεωρώντας ότι έχει αρμοδιότητα να ασκεί έλεγχο επί των μέτρων που λαμβάνει η δημόσια διοίκηση, υπερέβη τις αρμοδιότητες που της έχουν απονεμηθεί, η εξέτασή της θα καλυφθεί από την εξέταση της πρώτης αιτιάσεως του έβδομου λόγου ακυρώσεως (βλ. κατωτέρω σκέψεις 203 έως 206), στην οποία, συνεπώς, το Γενικό Δικαστήριο παραπέμπει.

135 Με την επιφύλαξη αυτή, ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από την αδυναμία του χαρακτηρισμού της FLH συγχρόνως και ως παρόχου και ως αποδέκτη κρατικών ενισχύσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

136 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η απόφαση της Επιτροπής είναι αντιφατική, δεδομένου ότι η FLH θεωρείται συγχρόνως και ως αποδέκτης και ως πάροχος της ενισχύσεως. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεώρησε ότι η FLH, αφενός, ήταν αποδέκτης της εισφοράς κεφαλαίου και, αφετέρου, στο πλαίσιο της συμφωνίας-πλαισίου, ήταν πάροχος ενισχύσεων προς την DHL. Όμως, οι δύο αυτές ιδιότητες δεν συμβιβάζονται μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, η πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή κατά την έκδοση αποφάσεων όσον αφορά το κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου καταδεικνύει ότι οι ιδιότητες αυτές αλληλοαποκλείονται, δεδομένου ότι ο πάροχος ενισχύσεως δεν μπορεί παρά να χορηγήσει ή να μεταβιβάσει την ενίσχυση προς άλλη επιχείρηση.

137 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι, αν η άποψη της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε παράσχει απεριόριστη εγγύηση υπέρ της DHL είναι βάσιμη, αυτό καταδεικνύει ότι η FLH δεν ενεργεί ως επιχειρηματίας στην αγορά. Συνεπώς, η FLH θα μπορούσε ενδεχομένως να χορηγήσει ενίσχυση, αλλά δεν θα μπορούσε να είναι ταυτοχρόνως και ο αποδέκτης ενισχύσεως. Επιπλέον, η άποψη ότι η FLH χορήγησε ενίσχυση καταδεικνύει ότι δεν αποτελεί επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Συγκεκριμένα, μια επιχείρηση δεν χορηγεί ενισχύσεις, δεδομένου ότι πρόκειται, εκ φύσεως, για μη επιστρεπτέα επιδότηση, καμία δε επιχείρηση δεν θα προέβαινε σε παροχή χωρίς αντιπαροχή.

138 Όσον αφορά το επιχείρημα της Επιτροπής ότι εξέτασε χωριστά τα διάφορα επίμαχα μέτρα, οι προσφεύγουσες απαντούν ότι το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν προέβη, στην πραγματικότητα, στις απαιτούμενες διαφοροποιήσεις προκύπτει από το ότι εσφαλμένως συμπέρανε, βάσει του οικονομικού χαρακτήρα της δραστηριότητας εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου, ότι η δραστηριότητα της κατασκευής υποδομών είχε οικονομικό χαρακτήρα. Συσχετίζοντας τις δύο αυτές δραστηριότητες, απέδωσε στην

FLH τον διπλό ρόλο του παρόχου και του αποδέκτη της ενισχύσεως, ενώ η διπλή αυτή ιδιότητα λογικά αποκλείεται.

139 Η Επιτροπή αμφισβητεί την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

140 Πρέπει, καταρχάς, να υπομνησθεί ότι η FLH υπήρξε ο αποδέκτης της εισφοράς κεφαλαίου, η οποία θεωρήθηκε ως κρατική ενίσχυση κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 165 έως 224 της αποφάσεως της Επιτροπής.

141 Περαιτέρω, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 225 έως 252 της αποφάσεως της Επιτροπής, η DHL υπήρξε αποδέκτης απεριόριστων εγγυήσεων, οι οποίες δόθηκαν σύμφωνα με τα τμήματα 8 και 9 της συμφωνίας-πλαισίου, καθώς και δηλώσεως προθέσεων, που συνιστούν ενισχύσεις κατά το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ, χορηγηθείσες από το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας, την MF, και την FLH. Ιδιαιτέρως πρέπει να επισημανθεί ότι η συμφωνία-πλαίσιο συνάφθηκε μεταξύ, αφενός, της FLH και της MF και, αφετέρου, της DHL.

142 Επιβάλλεται, συνεπώς, η διαπίστωση ότι η Επιτροπή θεώρησε ότι η FLH ήταν, αφενός, ο αποδέκτης κρατικής ενισχύσεως, εν προκειμένω της εισφοράς κεφαλαίου, καθώς και, αφετέρου, μία από τις οντότητες που είχαν χορηγήσει άλλες κρατικές ενισχύσεις, ήτοι τις εγγυήσεις που απέρρεαν από τη συμφωνία-πλαίσιο και τη δήλωση προθέσεων.

143 Ωστόσο, εφόσον οι επίδικες κρατικές ενισχύσεις ήταν χωριστές και, εξάλλου, αποτέλεσαν το αντικείμενο χωριστής εξετάσεως στο πλαίσιο της αποφάσεως της Επιτροπής, δεν μπορεί να θεωρηθεί, όπως ισχυρίζονται οι προσφεύγουσες, ότι οι χαρακτηρισμοί του αποδέκτη και του παρόχου ενισχύσεως είναι, εν προκειμένω, ασυμβίβαστοι μεταξύ τους. Πράγματι, μια δημόσια επιχείρηση μπορεί, όπως προκύπτει από την προμνησθείσα στη σκέψη 128 νομολογία, να είναι αποδέκτης κρατικής ενισχύσεως, εφόσον πρόκειται για επιχείρηση που δραστηριοποιείται σε ορισμένη αγορά. Εντούτοις, τίποτε δεν αποκλείει να μπορεί η εν λόγω επιχείρηση, στο πλαίσιο διαφορετικού μέτρου, να χορηγήσει ενίσχυση. Έτσι, μια κρατική ενίσχυση μπορεί να χορηγηθεί όχι μόνον απευθείας από το κράτος, αλλά και από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς τους οποίους το κράτος ιδρύει ή ορίζει ως υπεύθυνους για τη διαχείριση της ενισχύσεως (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα στη σκέψη 130 απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής, σκέψη 23 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Πράγματι, το κράτος έχει κάλλιστα τη δυνατότητα, ασκώντας την αποφασιστική επιρροή του επί των δημοσίων επιχειρήσεων, να κατευθύνει τη χρησιμοποίηση των πόρων τους προς τη χρηματοδότηση, ενδεχομένως, ειδικών πλεονεκτημάτων υπέρ άλλων επιχειρήσεων (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προμνησθείσα στη σκέψη 130 απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής, σκέψη 38). Συνεπώς, κακώς οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι επιχειρήσεις υπό την έννοια του άρθρου 87 ΕΚ δεν μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις και ότι η FLH έπρεπε να θεωρηθεί είτε ως συνδεόμενη με το κράτος είτε ως επιχείρηση.

144 Πρέπει να προστεθεί ότι, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, η πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή κατά τη λήψη αποφάσεων όσον αφορά το επιχειρηματικό κεφάλαιο δεν επιτρέπει να καταδειχθεί το ασύμβατο των ιδιοτήτων του αποδέκτη και του παρόχου ενισχύσεως. Πράγματι, κανένα στοιχείο της εν λόγω πρακτικής δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή έχει αποκλείσει ανεπιφύλακτα το ενδεχόμενο ο αποδέκτης ενός μέτρου συνιστώντος κρατική ενίσχυση να μπορεί, συγχρόνως να είναι και ο πάροχος άλλου μέτρου συνιστώντος επίσης κρατική ενίσχυση. Πράγματι, από τις αποφάσεις που επικαλούνται οι προσφεύγουσες, καθώς και από τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για την προώθηση των επενδύσεων επιχειρηματικών κεφαλαίων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις προκύπτει, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή εξετάζει, σε κάθε περίπτωση και με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε σχεδιαζόμενου μέτρου, κατά πόσον μπορεί να υπάρχει κρατική ενίσχυση στο επίπεδο των επενδυτών, στο επίπεδο του επενδυτικού ταμείου και στο επίπεδο των επιχειρήσεων στις οποίες πραγματοποιείται η επένδυση. Κατά τα λοιπά, με την απόφαση C(2007) 2329, της 29ης Μαΐου 2007, σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 732/2006 (Κάτω Χώρες – Καθεστώς επιχειρηματικού κεφαλαίου «BioGeneration Venture Fund»), η Επιτροπή έκρινε ότι δεν μπορούσε να

αποκλειστεί το ενδεχόμενο να υπάρχει ενίσχυση στο επίπεδο του επενδυτικού ταμείου και στο επίπεδο των επιχειρήσεων στις οποίες πραγματοποιείται η επένδυση.

145 Βάσει των προεκτεθέντων καθώς και λαμβανομένου υπόψη του ότι τα επίδικα μέτρα ενισχύσεως διακρίνονται μεταξύ τους, πρέπει να θεωρηθεί ότι τίποτα δεν εμποδίζει την FLH να είναι, αφενός, ως δημόσια οντότητα, πάροχος της ενισχύσεως την οποία έλαβε η DHL μέσω της συμφωνίας-πλαισίου και της δηλώσεως προθέσεων και, αφετέρου, ως επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά των αερολιμενικών υπηρεσιών, αποδέκτης κρατικής ενισχύσεως, εν προκειμένω της εισφοράς κεφαλαίου. Όμως, από την εξέταση του πρώτου και του δεύτερου λόγου ακυρώσεως προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή εκτίμησε, αφενός, ότι η FLH ασκεί οικονομική δραστηριότητα και αποτελεί επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ και, αφετέρου, ότι είναι ο αποδέκτης της κρατικής ενισχύσεως που συνίσταται στην εισφορά κεφαλαίου. Εξάλλου, κανένα στοιχείο δεν επιτρέπει να τεθούν υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι, ως υπογράφουσα τη συμφωνία-πλαίσιο, η FLH πρέπει να θεωρηθεί ως ο πάροχος της σχετικής ενισχύσεως και η εκτίμηση της Επιτροπής που περιέχεται στην αιτιολογική σκέψη 227 της αποφάσεώς της και σύμφωνα με την οποία η συμφωνία-πλαίσιο και η δήλωση προθέσεων χρηματοδοτούνται από δημόσιους πόρους, οι δε αποφάσεις σχετικά με τη χορήγηση αυτών των κρατικών πόρων έχουν ληφθεί από δημόσιες αρχές. Εξάλλου, οι προσφεύγουσες δεν το αμφισβητούν εν προκειμένω.

146 Επομένως, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, η απόφαση της Επιτροπής δεν είναι αντιφατική στο μέτρο που χαρακτηρίζει την FLH συγχρόνως ως αποδέκτη και ως πάροχο ενισχύσεως. Προκύπτει επίσης ότι θα πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο, εφόσον η Επιτροπή εκτίμησε ότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε παράσχει εγγύηση στην DHL, η FLH δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως επιχειρηματίας που δραστηριοποιείται στην αγορά, οπότε δεν μπορούσε να είναι αποδέκτης ενισχύσεως.

147 Κατόπιν των ανωτέρω, ο τρίτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τέταρτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από την παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της ασφάλειας δικαίου, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ισότητας

Επιχειρήματα των διαδίκων

148 Οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι η εφαρμογή στην υπό κρίση περίπτωση των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 παραβιάζει τις αρχές της μη αναδρομικότητας, της ασφάλειας δικαίου, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ισότητας.

149 Όσον αφορά, πρώτον, την παραβίαση της αρχής της μη αναδρομικότητας, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, καταρχάς, ότι η Επιτροπή, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται, εφάρμοσε εν προκειμένω τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Αυτό προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 30 της αποφάσεώς της, καθώς και από τον αντιφατικό από πολλές απόψεις χαρακτήρα της αποφάσεως όσον αφορά τις παραπομπές στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 (αιτιολογικές σκέψεις 30, 174, 176 και 195).

150 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, περαιτέρω, ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν μπορούσαν να τύχουν εφαρμογής δεδομένου ότι η κρίσιμη ημερομηνία για την εκτίμηση της πραγματοποιήσεως της εισφοράς κεφαλαίου είναι προγενέστερη της ενάρξεως της ισχύος τους. Συγκεκριμένα, οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ότι ισχύουν για τις ενισχύσεις που χορηγούνται μετά τη δημοσίευσή τους στις 9 Δεκεμβρίου 2005, αποκλείοντας έτσι ρητώς τη δυνατότητα αναδρομικής εφαρμογής. Εν προκειμένω, μετά την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της MF, της 4ης Νοεμβρίου 2004, αποφάσισαν οι μέτοχοί της να θέσουν στη διάθεση της FLH την εισφορά κεφαλαίου. Συνεπώς, η εισφορά κεφαλαίου προς την FLH πραγματοποιήθηκε πριν από την έναρξη της ισχύος των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, σε ημερομηνία κατά την οποία ίσχυε μόνον η ανακοίνωση του 1994. Κατά συνέπεια, υπάγοντας την εισφορά κεφαλαίου στις ρυθμίσεις των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, η Επιτροπή παραβίασε την αρχή της μη αναδρομικότητας.

151 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι, κατά τη νομολογία, μια νέα ρύθμιση την οποία το κράτος μέλος γνώριζε ως σχέδιο ρυθμίσεως δεν μπορεί να εφαρμοστεί αναδρομικώς. Συνεπώς, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005, οι οποίες τροποποιούν, περισσότερο από ένα έτος μετά τη χορήγησή της, τα κριτήρια που επιτρέπουν να καθοριστεί κατά πόσον η εισφορά κεφαλαίου αποτελεί κρατική ενίσχυση και των οποίων το σχέδιο κοινοποιήθηκε στα κράτη μέλη πολλούς μήνες μετά την εν λόγω εισφορά, κατά μείζονα λόγο δεν μπορούν να τύχουν αναδρομικής εφαρμογής.

152 Όσον αφορά, δεύτερον, την παραβίαση των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφάλειας δικαίου, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, κατά τη λήψη της αποφάσεως σχετικά με τον νότιο διάδρομο στις 4 Νοεμβρίου 2004, δεν μπορούσε να προβλεφθεί ότι η Επιτροπή θα μετέβαλλε την εκτίμησή της, από πλευράς των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων, όσον αφορά τη χρηματοδότηση των υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων. Η άποψη σύμφωνα με την οποία η χρηματοδότηση αυτή μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση διατυπώθηκε μόλις το 2005, ήτοι μετά την πραγματοποίηση της εισφοράς κεφαλαίου. Στην πραγματικότητα, έως την έκδοση των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, δεν υπήρχε καμία πάγια πρακτική της Επιτροπής ως προς το ζήτημα αυτό και υπήρχε μεγάλη έλλειψη ασφάλειας δικαίου. Ακόμα και αν υποτεθεί ότι υπήρχε μια πρακτική, οι γερμανικές αρχές ή οι προσφεύγουσες δεν μπορούσαν να τη γνωρίζουν, δεδομένου ότι οι επίδικες αποφάσεις, αφενός, δημοσιεύθηκαν αποκλειστικά στον διαδικτυακό τόπο της Επιτροπής και όχι στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής* Ένωσης και, αφετέρου, δεν δημοσιεύθηκαν στη γερμανική γλώσσα, οπότε δεν ήταν κατανοητές για τις προσφεύγουσες. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι προσφεύγουσες εκτιμούν ότι η σημειωθείσα αλλαγή στην ερμηνεία του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ δεν ήταν προβλέψιμη.

153 Οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν, εξάλλου, ότι η εξέλιξη αυτή δεν μπορούσε να συναχθεί από την πρακτική της Επιτροπής ως προς την έκδοση των αποφάσεων, από τη νομολογία ή από τη μελέτη του 2001. Συναφώς, οι προσφεύγουσες τονίζουν ιδίως ότι, αν η νομολογία ADP είχε την έννοια ότι το πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων καλύπτει όλα τα μέτρα που λαμβάνονται στον αερολιμενικό τομέα, η Επιτροπή όφειλε, ήδη από τότε, να καταργήσει την ανακοίνωση του 1994 ή να την τροποποιήσει, ούτως ώστε να εξασφαλίσει την ασφάλεια δικαίου. Αυτό, όμως, δεν συνέβη, οπότε, πριν από την απόφαση της Επιτροπής, η νομολογία δεν μπορούσε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η κατασκευή περιφερειακών υποδομών ενέπιπτε στις διατάξεις που διέπουν τις ενισχύσεις, αλλά υπό την έννοια ότι οι αρχές που διατυπώνονται στην ανακοίνωση του 1994 εξακολουθούσαν να ισχύουν. Όσον αφορά το γεγονός που επικαλείται η Επιτροπή ότι, πριν από τη θέσπιση

των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν μέτρα σχετικά με την κατασκευή ή την ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων (κρατική ενίσχυση N 644i/2002), οι προσφεύγουσες αντιτάσσουν ότι τα κράτη μέλη τακτικά κοινοποιούν μέτρα για λόγους ασφάλειας δικαίου, ακόμα και όταν θεωρούν ότι δεν πρόκειται για κρατική ενίσχυση. Συνεπώς, από την κοινοποίηση αυτή δεν μπορεί να συναχθεί ότι, πριν από την ανάληψη της δεσμεύσεως σχετικά με τη χρηματοδότηση του νότιου διαδρόμου, οι γερμανικές αρχές θεωρούσαν καταρχήν ότι ήταν δυνατόν να πρόκειται για κρατική ενίσχυση.

154 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, τέλος, ότι, δεδομένου ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ρυθμίζουν λεπτομερώς τα της χρονικής εφαρμογής τους, η Επιτροπή παραβίασε, εφαρμόζοντάς τες σε ημερομηνία προγενέστερη από την έναρξη της ισχύος τους, τα δικά της κριτήρια εξετάσεως, τα οποία δεσμεύθηκε να τηρεί και στην τήρηση των οποίων οι οικονομικοί φορείς και τα κράτη μέλη έπρεπε να μπορούν να υπολογίζουν. Συναφώς, οι προσφεύγουσες, με το υπόμνημα απαντήσεως, διευκρινίζουν ότι η Επιτροπή, υπάγοντας την εισφορά κεφαλαίου στις περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις ενώ δεν μπορούσε να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, παρέβη την ανακοίνωση του 1994 και, συνεπώς, παραβίασε την αρχή του αυτοπεριορισμού της διοικήσεως. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή δεσμεύεται από τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζει επί όσο χρονικό διάστημα αυτές δεν αντιβαίνουν στο πρωτογενές δίκαιο. Όμως, κατά την ημερομηνία της αποφάσεως σχετικά με την εισφορά κεφαλαίου, η ανακοίνωση του 1994 δεν παραβίαζε το πρωτογενές δίκαιο, καθόσον η νομολογία δεν απαιτούσε την εφαρμογή των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων στα μέτρα που αφορούσαν τις αερολιμενικές υποδομές, πράγμα το οποίο η Επιτροπή επιβεβαίωσε.

155 Όσον αφορά, τρίτον, την παραβίαση της αρχής της ισότητας, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι μεγάλος αριθμός ευρωπαϊκών αεροδρομίων έχει λάβει δημόσιες ενισχύσεις για την κατασκευή και τη διαμόρφωση υποδομών. Συνεπώς, βάσει της αρχής της ισότητας, η FLH δεν μπορεί να είναι η μόνη θιγόμενη από τη μεταβολή

της πολιτικής της Επιτροπής, η οποία συνίσταται στην εφαρμογή των περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεων στα περιφερειακά αεροδρόμια.

156 Η Επιτροπή αμφισβητεί τα επιχειρήματα των προσφευγουσών.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

157 Προκειμένου, πρώτον, για την αιτίαση που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της μη αναδρομικότητας, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, κανένα στοιχείο της αποφάσεως της Επιτροπής δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή εφάρμοσε τις διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005.

158 Πράγματι, όσον αφορά, καταρχάς, το κριτήριο της επιχειρήσεως και της οικονομικής δραστηριότητας, η Επιτροπή παρατήρησε, στην αιτιολογική σκέψη 173 της αποφάσεώς της, ότι από τη νομολογία ADP προκύπτει ότι οι φορείς διαχειρίσεως αεροδρομίων ασκούν καταρχήν οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, η οποία υπόκειται στις περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις. Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα αυτόν, η Επιτροπή εκτίμησε, όπως αναφέρει στην αιτιολογική σκέψη 174 της αποφάσεώς της, ότι, από το 2000, έτος της προμνησθείσας στη σκέψη 84 αποφάσεως του Πρωτοδικείου Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, δεν ήταν πλέον δυνατόν να αποκλείεται a priori η εφαρμογή στα αεροδρόμια των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων. Συνεπώς, η Επιτροπή κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 176 της αποφάσεώς της, ότι, από την ημερομηνία της αποφάσεως αυτής, οι περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις έπρεπε να εφαρμόζονται στον τομέα αυτόν, τονίζοντας ότι αυτό δεν συνιστούσε αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, δεδομένου ότι επρόκειτο απλώς για διευκρίνιση, εκ μέρους του Δικαστηρίου, της έννοιας της κρατικής ενισχύσεως.

159 Η προσέγγιση αυτή πρέπει να επικροτηθεί, δεδομένου ότι η εκ μέρους του Δικαστηρίου ερμηνεία μιας διατάξεως του δικαίου της Ένωσης περιορίζεται στο να διαφωτίσει και να διευκρινίσει την έννοια και το περιεχόμενο της διατάξεως αυτής, όπως θα έπρεπε να νοείται και να εφαρμόζεται αφότου τέθηκε σε ισχύ (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Φεβρουαρίου 2008, Τ-289/03, BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-81, σκέψη 159 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

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

161 Επιπλέον, καμία αιτιολογική σκέψη της αποφάσεως της Επιτροπής σχετική με τα κριτήρια της επιχειρήσεως και της οικονομικής δραστηριότητας δεν αναφέρει ρητώς ότι η Επιτροπή προέβη σε αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, η δε αιτιολογική σκέψη 176 αναφέρει, εξάλλου, ρητώς το αντίθετο. Συναφώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η παραπομπή στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές που περιέχεται στην αιτιολογική σκέψη 30 της αποφάσεως της Επιτροπής αφορά την αξιολόγηση, κατά την προκαταρκτική εξέταση, του συμβατού της εισφοράς κεφαλαίου με την κοινή αγορά και όχι τον χαρακτηρισμό της ως κρατικής ενισχύσεως. Ομοίως, η περιεχόμενη στην αιτιολογική σκέψη 174 της αποφάσεως της Επιτροπής δήλωση σύμφωνα με την οποία, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στον αερολιμενικό τομέα, η Επιτροπή, με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, «επεξέτεινε» την προσέγγιση που είχε εφαρμόσει η νομολογία ADP στα αεροδρόμια κάθε είδους δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή εφάρμοσε εν προκειμένω τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, καθόσον η ένδειξη αυτή υπονοεί στην πραγματικότητα ότι οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές κωδικοποιούν τη νομική κατάσταση που υπήρχε από τον χρόνο της εν λόγω νομολογίας, διευκρινίζοντας ορισμένες προεκτάσεις της, ειδικότερα όσον αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια.

162 Όσον αφορά, περαιτέρω, το κριτήριο του οικονομικού πλεονεκτήματος, η απόφαση της Επιτροπής δεν αναφέρει ότι εφαρμόστηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Αντιθέτως, στην αιτιολογική σκέψη 195, αναφέρει ότι η δυνατότητα εφαρμογής του

κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή δεν απορρέει από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, αλλά από την εξέλιξη της νομολογίας και από τις αποφάσεις της Επιτροπής, οι δε προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν, εξάλλου, αυτή την πτυχή της αποφάσεως της Επιτροπής.

163 Όσον αφορά, τέλος, τα κριτήρια της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος, της ειδικότητας, της στρεβλώσεως του ανταγωνισμού και του επηρεασμού των συναλλαγών, η απόφαση της Επιτροπής δεν περιέχει κανένα στοιχείο που να υποδηλώνει ότι η Επιτροπή εφάρμοσε στοιχεία σχετικά με τα εν λόγω κριτήρια που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, ούτε εξάλλου οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται κάτι τέτοιο.

164 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, η Επιτροπή δεν εφάρμοσε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Πρέπει να προστεθεί ότι, εφόσον οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν την απόφαση της Επιτροπής όσον αφορά την εκτίμηση του συμβατού της εισφοράς κεφαλαίου με την κοινή αγορά, παρέλκει η εξέταση, στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής, του αν, προβαίνοντας στην εκτίμηση αυτή, η Επιτροπή εφάρμοσε αναδρομικά τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.

165 Βάσει του συνόλου των προεκτεθέντων, πρέπει να απορριφθεί η αιτίαση που αντλείται από την αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 στην κατασκευή και στη χρηματοδότηση του νότιου διαδρόμου.

166 Όσον αφορά, δεύτερον, τις αιτιάσεις που συνίστανται στην παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της αρχής της ασφάλειας δικαίου, αρκεί η παρατήρηση ότι, εφόσον η Επιτροπή, προκειμένου για τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως, δεν εφάρμοσε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, οι εν λόγω αιτιάσεις είναι απορριπτέες. Πράγματι, οι αιτιάσεις αυτές στηρίζονται στην εσφαλμένη μείζονα πρόταση συλλογισμού περί αναδρομικής εφαρμογής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

167 Εν πάση περιπτώσει, οι αιτιάσεις αυτές δεν είναι βάσιμες. Πράγματι, η νομολογία ADP, από την οποία προκύπτει ότι η εκμετάλλευση αεροδρομίου συνιστά οικονομική δραστηριότητα, χρονολογείται από το 2000. Επιπλέον, η προμνησθείσα στη σκέψη 77 απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, η οποία αφορούσε την προ της θεσπίσεως των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 κατάσταση, επιβεβαίωσε τη νομολογία ADP, στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως περιφερειακού αεροδρομίου. Εξάλλου, από την απόφαση της Επιτροπής SG (2001) D/286839, της 13ης Μαρτίου 2001, σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 58/2000 (Ιταλία – Προώθηση του αερολιμενικού συστήματος του Piemonte), προκύπτει ότι, κατά την ημερομηνία αυτή, η Επιτροπή δεν απέκλειε το ενδεχόμενο ένα μέτρο υπέρ της αναπτύξεως περιφερειακών αερολιμενικών υποδομών να συνιστά κρατική ενίσχυση. Πράγματι, στην απόφαση αυτή, η οποία, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, αφορούσε και τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών, η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων από την αιτιολογική σκέψη 17, ότι, αν το επίμαχο μέτρο έπρεπε να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, θα ήταν συμβατό με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ΄, ΕΚ. Τέλος, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, αν οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν, το 2002, την κρατική ενίσχυση N 644i/2002 για λόγους ασφάλειας δικαίου όπως αναφέρουν οι προσφεύγουσες (βλ. ανωτέρω σκέψη 153), αυτό συνέβη διότι αντιμετώπιζαν το ενδεχόμενο τα επίμαχα μέτρα, που αποσκοπούσαν στη βελτίωση της περιφερειακής αερολιμενικής υποδομής, να συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Εξάλλου, στο πλαίσιο της διαδικασίας σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση, η Επιτροπή επισήμανε κατ' ουσίαν στις γερμανικές αρχές, στις 30 Ιουνίου 2003, παραπέμποντας στη νομολογία ADP, ότι δεν ήταν βέβαιο ότι «η ενίσχυση για την κατασκευή ή την ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων μπορεί να […] θεωρηθεί ως γενικό μέτρο που αφορά τις υποδομές άσχετο με τους περί κρατικών ενισχύσεων κανόνες».

168 Υπό τις συνθήκες αυτές, κακώς οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, κατά την ημερομηνία λήψεως της αποφάσεως σχετικά με την κατασκευή του νότιου διαδρόμου, τον Δεκέμβριο του 2004, δεν μπορούσε να προβλεφθεί ότι η από πλευράς των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων εκτίμηση των μέτρων χρηματοδοτήσεως των υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων μπορούσε να μεταβληθεί. Το αυτό ισχύει και για τον ισχυρισμό όσον αφορά το ότι η άποψη σύμφωνα με την οποία η χρηματοδότηση της κατασκευής περιφερειακών αεροδρομίων μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση διατυπώθηκε μόλις το 2005, μετά την πραγματοποίηση της εισφοράς κεφαλαίου.

169 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι αιτιάσεις που αντλούνται από την παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της αρχής της ασφάλειας δικαίου είναι απορριπτέες.

170 Όσον αφορά, τρίτον και τέλος, την αιτίαση που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της ισότητας, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το γεγονός ότι η χρηματοδότηση των υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων μπορεί ενδεχομένως να συνιστά κρατική ενίσχυση αφορά όλα τα αεροδρόμια από το 2000 και μετά, οπότε η FLH δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ο μόνος φορέας εκμεταλλεύσεως αεροδρομίου τον οποίο αφορά η αλλαγή αυτή, όπως διατείνονται οι προσφεύγουσες. Το γεγονός ότι ορισμένα αεροδρόμια, πριν από την ημερομηνία αυτή, επωφελήθηκαν από μέτρα χρηματοδοτήσεως δεν αναιρεί το ότι η χρηματοδότηση των υποδομών όλων των περιφερειακών αεροδρομίων μπορεί πλέον να εξεταστεί από πλευράς των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων.

171 Συνεπώς, η αιτίαση που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της ισότητας πρέπει να απορριφθεί.

172 Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από παραβίαση του πρωτογενούς δικαίου εκ μέρους των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005

Επιχειρήματα των διαδίκων

173 Οι προσφεύγουσες θεωρούν ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 παραβιάζουν το πρωτογενές δίκαιο για δύο λόγους.

174 Πρώτον, υποστηρίζουν ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 είναι ανακριβείς, δεδομένου ότι η κατασκευή και η διαμόρφωση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούν οικονομική δραστηριότητα. Συνεπώς, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές αντιβαίνουν στο πρωτογενές δίκαιο και δεν μπορούν να αποτελέσουν κατάλληλη νομική βάση για την απόφαση της Επιτροπής.

175 Δεύτερον, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 είναι αντιφατικές και, κατά συνέπεια, παραβιάζουν τις αρχές της σαφήνειας και της ασφάλειας δικαίου. Συγκεκριμένα, το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994, στο οποίο αναφέρεται ότι η υλοποίηση σχεδίων υποδομών συνιστά μέτρο γενικής οικονομικής πολιτικής το οποίο η Επιτροπή δεν μπορεί να ελέγξει βάσει των περί κρατικών ενισχύσεων κανόνων της Συνθήκης, δεν καταργήθηκε. Συνεπώς, δεν είναι δυνατόν να γνωρίζει κανείς σε ποιο βαθμό η κατασκευή και η διαμόρφωση των αερολιμενικών υποδομών εμπίπτουν στις διατάξεις που διέπουν τις ενισχύσεις.

176 Συναφώς, οι προσφεύγουσες υπογραμμίζουν ότι η Επιτροπή, εκτιμώντας ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 «συμπληρώνουν» την ανακοίνωση του 1994, αναγνωρίζει ότι δεν επιθυμούσε να ανατρέψει την αρχή που διατυπώνει η ανακοίνωση αυτή, στην οποία εξάλλου παραπέμπουν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Ωστόσο, η Επιτροπή προέβη σε μια τέτοια ανατροπή στο μέτρο που οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 εφαρμόζονται στο σύνολο των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η κατασκευή των υποδομών. Επιπλέον, οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές αναφέρουν, αντιφάσκοντας προς την ανακοίνωση του 1994, ότι «[ο] φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα, από τη στιγμή που ασκεί οικονομική δραστηριότητα […], πρέπει να χρηματοδοτεί με ιδίους πόρους το κόστος χρήσης ή κατασκευής των υποδομών που διαχειρίζεται». Οι προσφεύγουσες, παρατηρώντας ότι η Επιτροπή παραπέμπει συναφώς στη νομολογία ADP, υπενθυμίζουν ότι η εν λόγω νομολογία διευκρίνισε ότι η εκμετάλλευση ενός μεγάλου διεθνούς αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ως οικονομική δραστηριότητα, δεν παρέσχε εντούτοις καμία ένδειξη όσον αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια. Κατά τις προσφεύγουσες, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν φαίνεται να αποκλείει πλέον από τον έλεγχό της την κατασκευή υποδομών, όπως συνέβαινε υπό το κράτος της ανακοινώσεως του 1994,

οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 είναι αντιφατικές. Αν η Επιτροπή εκτιμούσε ότι τα μέτρα χρηματοδοτήσεως της κατασκευής ή της διαμορφώσεως των περιφερειακών αερολιμενικών υποδομών συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, όφειλε να καταργήσει ρητώς την ανακοίνωση του 1994 και να εκδώσει νέα.

177 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες θεωρούν εσφαλμένους τους ισχυρισμούς της Επιτροπής σύμφωνα με τους οποίους το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994 παρακάμφθηκε και ακυρώθηκε από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Συγκεκριμένα, τα σημεία 18 και 19 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 δεν αποσαφηνίζουν ρητώς τη σχέση τους με την ανακοίνωση του 1994. Κατά τις προσφεύγουσες, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 είναι συγκεχυμένες, καθόσον, αφενός, δεν ακυρώνουν ρητώς το σημείο 12 της ανακοινώσεως του 1994 και, αφετέρου, αποκλίνουν από αυτήν. Η αντίφαση αυτή καθιστά τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ανεφάρμοστες στις χρηματοδοτήσεις υποδομών και επιβεβαιώνει ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές παραβιάζουν το άρθρο 87 ΕΚ.

178 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν στηρίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι η Επιτροπή στην πραγματικότητα τις εφάρμοσε (βλ. ανωτέρω σκέψη 149).

179 Η ADV συντάσσεται με τις παρατηρήσεις των προσφευγουσών. Κατ' αυτήν, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν έχουν εφαρμογή. Συναφώς, υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να καθορίσει, με κατευθυντήριες γραμμές, τα συστατικά στοιχεία των κρατικών ενισχύσεων, εν προκειμένω την έννοια της υπάρξεως οικονομικής δραστηριότητας, κατά παραβίαση του πρωτογενούς δικαίου.

180 Η Επιτροπή αμφισβητεί την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών και της ADV.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

181 Δεδομένου ότι, όπως διαπιστώθηκε στο πλαίσιο της εξετάσεως του τέταρτου λόγου ακυρώσεως, η Επιτροπή δεν εφάρμοσε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο παρών λόγος ακυρώσεως είναι ανενεργός.

182 Πράγματι, με τον λόγο αυτόν, ο οποίος προσομοιάζει σε ένσταση ελλείψεως νομιμότητας, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, αφενός, ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 είναι ανακριβείς, δεδομένου ότι η κατασκευή και η διαμόρφωση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούν οικονομική δραστηριότητα, και, αφετέρου, ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές είναι αντιφατικές και, κατά συνέπεια, παραβιάζουν τις αρχές της σαφήνειας και της ασφάλειας δικαίου, όσον αφορά την εφαρμογή των περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεων στις χρηματοδοτήσεις αερολιμενικών υποδομών. Όμως, εφόσον οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν εφαρμόστηκαν ως προς το ζήτημα αυτό στην υπό κρίση περίπτωση, οι σχετικές αιτιάσεις των προσφευγουσών είναι αλυσιτελείς.

183 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του έκτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από διαδικαστική πλημμέλεια

Επιχειρήματα των διαδίκων

184 Επικουρικώς, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η Επιτροπή δεν εφάρμοσε την προσήκουσα διαδικασία. Συναφώς, υποστηρίζουν ότι, προκειμένου για περιφερειακά

αεροδρόμια, όπως αυτό της Λειψίας-Halle, δεν υπήρχε αγορά κατά τον χρόνο της λήψεως της αποφάσεως περί διαμορφώσεως του νότιου διαδρόμου το 2004. Τα αεροδρόμια αυτά δεν ασκούσαν οικονομική δραστηριότητα και δεν ανταγωνίζονταν άλλα αεροδρόμια. Επιπλέον, ακόμα και αν υποτεθεί ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια βρίσκονται σήμερα σε κατάσταση ανταγωνισμού, ότι υπάρχει αγορά και ότι, συνεπώς, έχουν εφαρμογή οι περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεις, αυτό απορρέει, εν πάση περιπτώσει, από πρόσφατη εξέλιξη, όπως δέχεται η Επιτροπή με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Ως εκ τούτου, έστω και αν θεωρηθεί ότι η εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε, εν πάση περιπτώσει, να χαρακτηριστεί ως υφιστάμενη ενίσχυση, υπό την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο β΄, σημείο v, του κανονισμού 659/1999. Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν εφάρμοσε εν προκειμένω τη διαδικασία που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός για τις υφιστάμενες ενισχύσεις, ιδίως δε τα άρθρα 17 και 19 του κανονισμού, η απόφασή της πάσχει από διαδικαστική πλημμέλεια.

185 Όσον αφορά τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι τα άρθρα 17 έως 19 του κανονισμού 659/1999 έχουν εφαρμογή μόνον στα καθεστώτα ενισχύσεων και όχι στις μεμονωμένες ενισχύσεις, ο ισχυρισμός αυτός, αν υποτεθεί ότι είναι ορθός, θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή δεν έπρεπε να εξετάσει το επίδικο μέτρο στην υπό κρίση περίπτωση. Συγκεκριμένα, αφενός, δεν υπήρχαν κατάλληλα μέτρα υπό την έννοια του άρθρου 88, παράγραφος 1, ΕΚ και, αφετέρου, η Επιτροπή δεν ήταν εξουσιοδοτημένη να ελέγξει υφιστάμενη μεμονωμένη ενίσχυση σύμφωνα με τον κανονισμό 659/1999.

186 Η Επιτροπή ζητεί την απόρριψη του παρόντος λόγου ακυρώσεως.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

187 Πρέπει να υπομνησθεί ότι η Συνθήκη ΕΚ προβλέπει χωριστές διαδικασίες ανάλογα με το αν οι ενισχύσεις είναι υφιστάμενες ή νέες. Ενώ, σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 3, ΕΚ, οι νέες ενισχύσεις πρέπει να γνωστοποιούνται προηγουμένως στην

Επιτροπή και δεν μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή πριν να καταλήξει η διαδικασία στην έκδοση τελικής αποφάσεως, οι υφιστάμενες ενισχύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 1, ΕΚ, μπορούν να εφαρμόζονται κανονικά εφόσον η Επιτροπή δεν έχει διαπιστώσει ότι δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά (προμνησθείσα στη σκέψη 125 απόφαση Banco Exterior de España, σκέψη 22, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιουνίου 2000, Τ-298/97, Τ-312/97, Τ-313/97, Τ-315/97, Τ-600/97 έως Τ-607/97, Τ-1/98, Τ-3/98 έως Τ-6/98 και Τ-23/98, Alzetta κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-2319, σκέψη 148). Συνεπώς, οι υφιστάμενες ενισχύσεις μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο, ενδεχομένως, μιας μόνον αποφάσεως περί ασυμβιβάστου με την κοινή αγορά, η οποία παράγει αποτελέσματα για το μέλλον (προμνησθείσα απόφαση Alzetta κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 147).

188 Σύμφωνα με το άρθρο 1, στοιχείο β΄, σημείο v, του κανονισμού 659/1999, αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση κάθε ενίσχυση ως προς την οποία «μπορεί να αποδειχθεί ότι όταν τέθηκε σε ισχύ δεν αποτελούσε ενίσχυση, αλλά στη συνέχεια έγινε ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της κοινής αγοράς και χωρίς να μεταβληθεί από το κράτος μέλος». Η έννοια αυτή της «εξελίξεως της κοινής αγοράς» μπορεί να ερμηνευθεί ως μεταβολή του οικονομικού και νομικού πλαισίου στον οικείο τομέα μέσω της θεσπίσεως του επίμαχου μέτρου. Μια τέτοια μεταβολή μπορεί να προκύπτει, ειδικότερα, από την ελευθέρωση μιας αρχικά κλειστής στον ανταγωνισμό αγοράς.

189 Εν προκειμένω, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 174 και 176 της αποφάσεως της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του αερολιμενικού τομέα και τη νομολογία ADP, η Επιτροπή θεώρησε ότι, από το 2000 και μετά, δεν μπορούσε πλέον να αποκλείεται a priori η εφαρμογή των σχετικών με τις κρατικές ενισχύσεις διατάξεων στα αεροδρόμια. Εξάλλου, από την απόφαση SG (2001) D/286839 (βλ. ανωτέρω σκέψη 167) προκύπτει ότι η Επιτροπή είχε υπόψη της, το 2001, ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση. Οι γερμανικές αρχές επίσης είχαν υπόψη τους το ενδεχόμενο αυτό, δεδομένου ότι κοινοποίησαν, το 2002, την κρατική ενίσχυση N 644i/2002, ενώ, επιπλέον, η Επιτροπή, στο πλαίσιο της διαδικασίας σχετικά με την ενίσχυση αυτή, ενημέρωσε τις εν λόγω αρχές, το 2003, για τις αμφιβολίες της ως προς το κατά πόσον τα επίμαχα μέτρα μπορούσαν να συνιστούν γενικά μέτρα που αφορούν τις υποδομές (βλ. ανωτέρω σκέψη 167).

190 Η εισφορά κεφαλαίου πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2004, ήτοι σε χρόνο κατά τον οποίο η Επιτροπή είχε ήδη αναφέρει ότι θεωρούσε ότι μια τέτοια χρηματοδότηση μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση.

191 Όσον αφορά την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών σύμφωνα με την οποία, προκειμένου για αεροδρόμια όπως αυτό της Λειψίας-Halle, δεν υπήρχε αγορά κατά τον χρόνο λήψεως της αποφάσεως περί διαμορφώσεως του νότιου διαδρόμου, καθόσον τα αεροδρόμια αυτά δεν ασκούν οικονομική δραστηριότητα και δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους, αρκεί να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως, αποδείχθηκε ότι η FLH ασκεί οικονομική δραστηριότητα και βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλα αεροδρόμια (βλ. ανωτέρω σκέψη 93), καθώς και να παρατηρηθεί ότι κανένα στοιχείο δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι αυτό δεν συνέβαινε κατά τον χρόνο της εισφοράς κεφαλαίου. Όσον αφορά την εξέλιξη την οποία επικαλείται η Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, η εξέλιξη αυτή είναι προγενέστερη της αποφάσεως του 2004 περί χρηματοδοτήσεως του νότιου διαδρόμου. Πράγματι, η Επιτροπή, στο σημείο 5 αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, αναφέρεται σε εξελίξεις που σημειώθηκαν «τα τελευταία χρόνια». Κατά τα λοιπά, η Επιτροπή αναφερόταν ήδη στην εξέλιξη αυτή το 2001 στην απόφασή της SG (2001) D/286839, ειδικότερα στην αιτιολογική σκέψη 11.

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

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

194 Πρέπει να προστεθεί ότι είναι μεν αληθές ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν απαντά ειδικά στο επιχείρημα το οποίο οι γερμανικές είχαν προβάλει κατά την επίσημη

διαδικασία εξετάσεως και σύμφωνα με το οποίο η εισφορά κεφαλαίου συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση (αιτιολογική σκέψη 70 της αποφάσεως της Επιτροπής), η Επιτροπή, όμως, δεν υποχρεούται να λαμβάνει θέση επί όλων των επιχειρημάτων που προβάλλουν ενώπιόν της οι ενδιαφερόμενοι, αλλά αρκεί να εκθέτει τα πραγματικά περιστατικά και τις νομικές εκτιμήσεις που έχουν αποφασιστική σημασία για την οικονομία της αποφάσεως (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιουνίου 2005, Τ-349/03, Corsica Ferries France κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. II-2197, σκέψεις 63 και 64 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Εν προκειμένω, η απόφαση της Επιτροπής περιέχει τα απαραίτητα στοιχεία, ειδικότερα στις αιτιολογικές σκέψεις 174 έως 176, που επιτρέπουν την κατανόηση των λόγων για τους οποίους η ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υφιστάμενη ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο β΄, σημείο v, του κανονισμού 659/1999.

195 Κατόπιν των προεκτεθέντων, ο έκτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του έβδομου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από τη μη τήρηση της κατανομής των αρμοδιοτήτων που προκύπτει από τη Συνθήκη ΕΚ

Επιχειρήματα των διαδίκων

196 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, με την εκ μέρους της ερμηνεία της έννοιας της επιχειρήσεως, η Επιτροπή παραβιάζει το πρωτογενές δίκαιο, δεδομένου ότι υπάγει στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων κρατικά μέτρα που δεν εμπίπτουν στον έλεγχο αυτόν.

197 Πρώτον, οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι η Επιτροπή παραβίασε τις αρμοδιότητες των κρατών μελών. Συγκεκριμένα, προκειμένου για μέτρα περιφερειακής και οικονομικής πολιτικής, τα κράτη μέλη διαθέτουν αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά την κατασκευή υποδομών, ενώ η Επιτροπή δεν έχει καμία σχετική αρμοδιότητα. Όμως, με τον ευρύ ορισμό της έννοιας της επιχειρήσεως που περιέχεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, η Επιτροπή υπάγει αυτά τα μέτρα στις περί ανταγωνισμού διατάξεις, για τις οποίες της έχουν απονεμηθεί αρμοδιότητες. Απονέμει, έτσι, στον εαυτό της μια νέα εξουσία ελέγχου, η οποία της επιτρέπει να ελέγχει, και ενδεχομένως να απορρίπτει, τα σχέδια των κρατών μελών. Η εξουσία αυτή είναι μάλιστα ευρύτερη από εκείνη των γερμανικών διοικητικών δικαστηρίων. Ως εκ τούτου, ορίζοντας την έννοια της κρατικής ενισχύσεως κατά τρόπον ώστε να καταπατά την αρμοδιότητα των κρατών μελών, όπως προκύπτει ιδίως από την αιτιολογική σκέψη 261 της αποφάσεώς της, η Επιτροπή παραβιάζει την αρχή της επικουρικότητας. Εξάλλου, δεδομένου ότι δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει καλύτερο έλεγχο στο επίπεδο της Ένωσης από εκείνον που μπορεί να ασκηθεί σε εθνικό επίπεδο, παραβαίνει και το άρθρο 5, παράγραφος 2, ΕΚ. Συναφώς, οι προσφεύγουσες διευκρινίζουν ότι η εξασφάλιση της άνευ διακρίσεων προσβάσεως των χρηστών στις υποδομές δεν δικαιολογεί τον έλεγχο της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, αφενός, αυτή η πρόσβαση εξασφαλίζεται μέσω της υποχρεώσεως δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, τα τέλη υπόκεινται στην έγκριση των δημοσίων αρχών, κατόπιν διαβουλεύσεως με τους χρήστες και τηρουμένης της αρχής της ισότητας.

198 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες θεωρούν ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να διευρύνει, κατά τρόπο δεσμευτικό, τα κριτήρια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ μέσω των κατευθυντήριων γραμμών. Συγκεκριμένα, οι κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν κατάλληλα μέτρα, υπό την έννοια του άρθρου 88, παράγραφος 1, ΕΚ, ή συστάσεις, υπό την έννοια του άρθρου 249, παράγραφος 5, ΕΚ, που πρέπει να μην αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης. Όμως, επεκτείνοντας, με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, την έννοια της επιχειρήσεως σε όλα τα είδη αεροδρομίων, η Επιτροπή υπερέβη το όριο αυτό και παρέβη το άρθρο 88, παράγραφος 1, ΕΚ.

199 Η ADV συντάσσεται με τις παρατηρήσεις των προσφευγουσών. Κατ' αυτήν, η κατανομή των αρμοδιοτήτων την οποία προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης δεν επιτρέπει τη συστηματική υπαγωγή των κατασκευών αερολιμενικών υποδομών στο καθεστώς των κρατικών ενισχύσεων.

200 Η Επιτροπή αμφισβητεί την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών και της ADV.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

201 Πρέπει, καταρχάς, να υπογραμμιστεί ότι το άρθρο 7, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ απαιτεί να ενεργεί κάθε θεσμικό όργανο εντός των ορίων των εξουσιών που του απονέμει η Συνθήκη ΕΚ

202 Περαιτέρω, υπενθυμίζεται ότι η Συνθήκη ΕΚ, προβλέποντας με το άρθρο 88 ΕΚ τη διαρκή εξέταση και τον έλεγχο των ενισχύσεων από την Επιτροπή, έχει την έννοια ότι η διαπίστωση ενδεχομένου ασυμβιβάστου της ενισχύσεως με την κοινή αγορά γίνεται, υπό τον έλεγχο του Γενικού Δικαστηρίου και του Δικαστηρίου, με την προσήκουσα διαδικασία η εφαρμογή της οποίας αποτελεί ευθύνη του οργάνου αυτού. Τα άρθρα 87 ΕΚ και 88 ΕΚ επιφυλάσσουν δηλαδή στην Επιτροπή ένα κεντρικό ρόλο για τη διαπίστωση του ενδεχομένου ασυμβιβάστου μιας ενισχύσεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Νοεμβρίου 1991, C-354/21, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires και Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, Συλλογή 1991, σ. I-5505, σκέψεις 9 και 14).

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

προηγούμενη σκέψη νομολογία. Επομένως, δεν παραβίασε τις αρμοδιότητες των κρατών μελών ως προς το θέμα αυτό.

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

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

206 Επομένως, η πρώτη αιτίαση πρέπει να απορριφθεί. Για τους ίδιους λόγους, πρέπει να απορριφθεί και η εκτεθείσα στο πλαίσιο του δεύτερου λόγου ακυρώσεως αιτίαση ότι η Επιτροπή, θεωρώντας ότι είναι αρμόδια να ασκεί έλεγχο επί των μέτρων που λαμβάνει η δημόσια διοίκηση, υπερβαίνει τις αρμοδιότητες που της έχουν απονεμηθεί, για τον λόγο ότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να αποφασίζουν αν η διαχείριση των υποδομών τους θα γίνεται απευθείας από μια δημόσια αρχή ή από επιχείρηση συσταθείσα προς τον σκοπό αυτόν.

207 Όσον αφορά, δεύτερον, την αιτίαση που αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να διευρύνει τα κριτήρια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, μέσω των κατευθυντήριων γραμμών, αρκεί η υπόμνηση ότι, εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν εφάρμοσε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της εισφοράς κεφαλαίου ως κρατικής ενισχύσεως.

208 Εν πάση περιπτώσει, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, τέτοιες κατευθυντήριες γραμμές δεν αποτελούν κατάλληλα μέτρα υπό την έννοια του άρθρου 88, παράγραφος 1, ΕΚ. Πράγματι, αφενός, τα κατάλληλα μέτρα κατά το άρθρο αυτό αναφέρονται στα μέτρα που απαιτεί η προοδευτική ανάπτυξη ή η λειτουργία της κοινής αγοράς και τα οποία η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη στο πλαίσιο της διαρκούς εξετάσεως των καθεστώτων ενισχύσεων που υφίστανται στα κράτη αυτά. Όμως, εν προκειμένω, η εισφορά κεφαλαίου συνιστά νέα μεμονωμένη ενίσχυση και όχι υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων. Αφετέρου, από τη φύση και το περιεχόμενό τους προκύπτει σαφώς ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 αποτελούν, για την Επιτροπή, πράξη προσανατολισμού της ασκήσεως της εξουσίας εκτιμήσεως των κρατικών ενισχύσεων στον αερολιμενικό τομέα, με την οποία αυτοπεριόρισε την εν λόγω εξουσία. Πράγματι, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλλει στον εαυτό της προσανατολισμούς για την άσκηση των εξουσιών εκτιμήσεως τις οποίες διαθέτει, με πράξεις όπως οι κατευθυντήριες γραμμές, στο μέτρο που οι πράξεις αυτές περιέχουν κανόνες υποδεικνύοντες τον προσανατολισμό που πρέπει να ακολουθεί το όργανο αυτό και δεν αποκλίνουν από τους κανόνες της Συνθήκης ΕΚ. Οσάκις η Επιτροπή θεσπίζει κατευθυντήριες γραμμές προς διευκρίνιση, τηρουμένης της Συνθήκης ΕΚ, των κριτηρίων τα οποία προτίθεται να εφαρμόζει στο πλαίσιο της ασκήσεως της εξουσίας εκτιμήσεως, προκύπτει αυτοπεριορισμός της εξουσίας αυτής, καθόσον υποχρεούται να συμμορφώνεται προς τους ενδεικτικούς κανόνες με τους οποίους αυτοδεσμεύθηκε (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Πρωτοδικείου της 1ης Δεκεμβρίου 2004, Τ-27/02, Kronofrance κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-4177, σκέψη 79 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Όμως, όπως προκύπτει κατ' ουσίαν από την εξέταση του πρώτου λόγου ακυρώσεως, τίποτα δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι, επεκτείνοντας την έννοια της επιχειρήσεως σε όλα τα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών, η Επιτροπή υπερέβη τα όρια της εξουσίας της.

209 Επομένως, και η δεύτερη αιτίαση είναι απορριπτέα και, κατά συνέπεια, ο έβδομος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

Επί του όγδοου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από τον αντιφατικό χαρακτήρα και την ανεπάρκεια της αιτιολογήσεως του ύψους της φερόμενης ενισχύσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

210 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η απόφαση της Επιτροπής είναι αντιφατική. Συγκεκριμένα, αφενός, καθορίζει σε 350 εκατομμύρια ευρώ το ύψος της φερόμενης ενισχύσεως (άρθρο 1) και, αφετέρου, αναφέρει ότι ορισμένες δαπάνες, οι οποίες εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας και εκτιμώνται σε 108,2 εκατομμύρια ευρώ, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ (αιτιολογική σκέψη 182 επ.). Η αντίφαση αυτή έχει σοβαρές έννομες συνέπειες για τις προσφεύγουσες. Συγκεκριμένα, βάσει της νομολογίας, οφείλουν να καταβάλουν τόκους επί του ποσού της ενισχύσεως για το χρονικό διάστημα μεταξύ της χορηγήσεώς της και της εγκρίσεώς της, ενώ αυτό δεν ισχύει για την απόδοση των δαπανών αποστολής δημόσιας υπηρεσίας. Εν προκειμένω, η διαφορά ανέρχεται σε 25 εκατομμύρια ευρώ περίπου. Επιπλέον, η αντίφαση αυτή εμποδίζει τις προσφεύγουσες και τους εταίρους τους να χαρακτηρίσουν κατά τρόπο νομικώς ορθό τις μελλοντικές χρηματοδοτήσεις υποδομών δεδομένου ότι, στην απόφασή της, η Επιτροπή χαρακτηρίζει ως κρατική ενίσχυση αντισταθμιστικές καταβολές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο αποστολής δημόσιας υπηρεσίας, υπάγοντάς τες έτσι στην υποχρέωση κοινοποιήσεως.

211 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι ο αντιφατικός χαρακτήρας της αποφάσεως της Επιτροπής θα πρέπει να οδηγήσει στην ακύρωσή της, ενώ τίθεται και το ζήτημα μήπως θα έπρεπε να θεωρηθεί, λόγω της σοβαρότητας της αντικανονικότητάς της, ως νομικώς ανυπόστατη. Επιπλέον, οι προσφεύγουσες θεωρούν ότι το αντιφατικό περιεχόμενο της αποφάσεως της Επιτροπής αποτελεί εσφαλμένη αιτιολογία και, επομένως, συνιστά παράβαση του άρθρου 253 ΕΚ, η οποία επίσης θα πρέπει να οδηγήσει στην ακύρωσή της. Συγκεκριμένα, αφενός, οι προσφεύγουσες, καθώς και το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, θα έπρεπε να μπορούν να καθορίσουν, βάσει της αποφάσεως της Επιτροπής, ποιο μέρος του επίμαχου μέτρου χαρακτηρίζεται ως κρατική ενίσχυση και ποιο μέρος χαρακτηρίζεται

ως αντισταθμιστικό μέτρο που δεν αποτελεί τέτοια ενίσχυση και, αφετέρου, το Γενικό Δικαστήριο δεν είναι σε θέση, λόγω του αντιφατικού χαρακτήρα της αποφάσεως της Επιτροπής, να ασκήσει τον έλεγχό του.

212 Όσον αφορά την επιχειρηματολογία της Επιτροπής ότι μπορούσε να αφήσει εκκρεμή τον χαρακτηρισμό των δαπανών που εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, οι προσφεύγουσες απαντούν ότι η Επιτροπή ρητώς προσδιόρισε αριθμητικώς τη φερόμενη ενίσχυση στο άρθρο 1 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, δεν αφαίρεσε όμως τις αντισταθμιστικές καταβολές των οποίων την ύπαρξη αναγνωρίζει. Κατά συνέπεια, το ζήτημα κατά πόσον οι προσφεύγουσες μπορούσαν να προσδιορίσουν αριθμητικώς τη φερόμενη ενίσχυση δεν έχει πρωταρχική σημασία.

213 Όσον αφορά τη νομολογία σύμφωνα με την οποία αρκεί η απόφαση να περιλαμβάνει ενδείξεις που να επιτρέπουν στον αποδέκτη της να καθορίσει ο ίδιος, χωρίς υπερβολικές δυσκολίες, το ύψος της ενισχύσεως, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι βάσει της νομολογίας αυτής δεν είναι δυνατόν να αντικρουσθεί η αιτίαση που αντλείται από τον αντιφατικό χαρακτήρα της αποφάσεως της Επιτροπής. Επιπλέον, η νομολογία αυτή αφορά αποκλειστικά τις αρνητικές αποφάσεις και όχι τις θετικές αποφάσεις, οπότε δεν είναι κρίσιμη εν προκειμένω. Εν πάση περιπτώσει, η νομολογία αυτή στηρίζει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών, δεδομένου ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν περιλαμβάνει μη αντιφατικά στοιχεία που να επιτρέπουν στον αποδέκτη της ή στις προσφεύγουσες να προσδιορίσουν το ύψος της ενισχύσεως χωρίς υπερβολικές δυσκολίες. Κατά συνέπεια, ακόμα και ένα εθνικό δικαστήριο δεν θα μπορούσε να ασκήσει τα καθήκοντα με τα οποία είναι επιφορτισμένο, αλλά θα χρειαζόταν να ζητήσει την βοήθεια της Επιτροπής. Πάντως, η δυνατότητα αυτή δεν θεραπεύει τον αντιφατικό χαρακτήρα της προσβαλλόμενης αποφάσεως της Επιτροπής.

214 Εξάλλου, το επιχείρημα ότι έγινε επίκληση των αντισταθμιστικών καταβολών σε όψιμο στάδιο της διαδικασίας δεν δικαιολογεί την έκδοση αντιφατικής αποφάσεως. Συγκεκριμένα, αφενός, οι προσφεύγουσες δεν μπορούσαν συναφώς να ασκήσουν καμία επιρροή και, αφετέρου, οι σχετικές πληροφορίες είχαν περιληφθεί στον φάκελο πολλούς μήνες πριν από την έκδοση της αποφάσεως της Επιτροπής και μπορούσαν, συνεπώς, να ληφθούν υπόψη. Έστω και αν τα επιχειρήματα αυτά προβλήθηκαν λίγο χρόνο πριν από την έκδοση της αποφάσεώς της, η Επιτροπή ήταν, εντούτοις, υποχρεωμένη να διεξαγάγει τη διαδικασία νομοτύπως και, συνεπώς, εν

ανάγκη, να προβεί σε συμπληρωματικές έρευνες, καθόσον δεν δεσμευόταν από καμία προθεσμία.

215 Η Επιτροπή υποστηρίζει, καταρχάς, ότι μπορούσε, στην απόφασή της, να αφήσει εκκρεμή την ποσοτική εκτίμηση των δαπανών που αφορούσαν αποστολές δημόσιας υπηρεσίας, δεδομένου ότι η εκτίμηση αυτή δεν επηρέαζε το αποτέλεσμα της εξετάσεώς της. Έτσι, όποιο και αν ήταν το αποδεκτό μέρος των δαπανών που επικαλέστηκαν οι γερμανικές αρχές για τη χρηματοδότηση των εν λόγω αποστολών, δεν θα είχε προβάλει καμία αντίρρηση κατά της χρηματοδοτήσεως αυτής. Συνεπώς, δεν ήταν υποχρεωμένη να καθορίσει οριστικώς σε ποιο βαθμό η δημόσια αυτή χρηματοδότηση δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση ή συνιστούσε εγκεκριμένη κρατική ενίσχυση.

216 Η Επιτροπή υπενθυμίσει περαιτέρω ότι, κατά τη νομολογία, καμία διάταξη του δικαίου της Ένωσης δεν απαιτεί από την Επιτροπή, όταν η τελευταία διατάσσει την επιστροφή ενισχύσεως που κηρύχθηκε ασύμβατη με την κοινή αγορά, να καθορίσει το ακριβές ποσό της επιστρεπτέας ενισχύσεως. Αρκεί η απόφαση της Επιτροπής να περιλαμβάνει στοιχεία που επιτρέπουν στον αποδέκτη της να προσδιορίσει ο ίδιος το ποσό αυτό χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες. Όμως, αν ακόμα και στην περίπτωση παράνομης ενισχύσεως, δεν είναι υποχρεωτικό να αναφέρεται στην απόφαση το ακριβές ποσό της ενισχύσεως, μια τέτοια απαίτηση δεν μπορεί να ισχύει στην περίπτωση θετικής αποφάσεως.

217 Εξάλλου, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι γερμανικές αρχές μόνο σε όψιμο στάδιο της διαδικασίας ισχυρίστηκαν ότι ένα σημαντικό μέρος της δημόσιας χρηματοδοτήσεως προοριζόταν για την πραγματοποίηση αποστολών που ανήκουν στις προνομίες δημόσιας εξουσίας. Συνεπώς, μια πλήρης ανάλυση του υπολογισμού των δαπανών που παρουσίασαν οι αρχές αυτές θα είχε καθυστερήσει την έκδοση της αποφάσεως της Επιτροπής.

218 Επιπλέον, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, κατά τη νομολογία, στην περίπτωση παρανόμων ενισχύσεων τις οποίες εγκρίνει, το εθνικό δικαστήριο υποχρεούται να διατάξει την καταβολή τόκων για την περίοδο μεταξύ της χορηγήσεως της ενισχύσεως και της εγκρίσεώς της από την Επιτροπή. Για να μπορέσει να εκπληρώσει το καθήκον αυτό, το εν λόγω δικαστήριο πρέπει να μπορεί να προσδιορίσει ποσοτικώς το μέρος της παράνομης μεν, αλλά συμβατής ενισχύσεως. Ωστόσο, σε μια τέτοια περίπτωση, μπορεί να απευθυνθεί στην Επιτροπή και να ζητήσει τη βοήθειά της, σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αρωγής που απορρέει από το άρθρο 10 ΕΚ και από την ανακοίνωση σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων (ΕΕ 1995, C 312, σ. 8). Επίσης, σύμφωνα με την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και της Επιτροπής που προβλέπει η νομολογία, αρκεί η Επιτροπή να αναφέρει τα κατάλληλα κριτήρια, όπως το έπραξε με την επίδικη απόφασή της. Αντιθέτως, δεν μπορεί να απαιτηθεί να καθορίζει λεπτομερώς, με τη θετική απόφασή της, το μέρος της παράνομης μεν, πλην όμως συμβατής ενισχύσεως στο συνολικό ποσό που εγκρίνει, και μάλιστα να καθορίζει το ποσό των τόκων που πρέπει να καταβληθούν λόγω πρόωρης χορηγήσεως της ενισχύσεως.

219 Υπό τις συνθήκες αυτές, η απόφαση της Επιτροπής δεν είναι αντιφατική, καθόσον η Επιτροπή μπορούσε να περιοριστεί να δηλώσει το ανώτατο ποσό της εγκρινόμενης ως συμβατής με την κοινή αγορά ενισχύσεως, ήτοι 350 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς να υποχρεούται να καθορίσει κατά τρόπο οριστικό σε ποιο βαθμό ορισμένα μέρη του ποσού αυτού θα έπρεπε να θεωρηθούν ως μη συνιστώντα ενίσχυση.

220 Η Επιτροπή προσθέτει ότι, εφόσον οι ουσιαστικές διατάξεις της αποφάσεώς της ερμηνευθούν με βάση τις αιτιολογικές της σκέψεις, είναι πρόδηλο ότι ενέκρινε ενίσχυση ανώτατου ποσού 350 εκατομμυρίων ευρώ για τη διαμόρφωση του νότιου διαδρόμου. Συνεπώς, η πλήρης ανάγνωση της αποφάσεως της Επιτροπής δεν αφήνει καμία αμφιβολία ως προς το περιεχόμενο των ουσιαστικών της διατάξεων. Οι δυσκολίες που συνάντησαν οι προσφεύγουσες δεν αφορούσαν, επομένως, την ερμηνεία της αποφάσεως της Επιτροπής, αλλά το αν, στο πλαίσιο τυχόν διαδικασιών ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει ποσοτικώς το μέρος της εισφοράς που δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Όμως, η Επιτροπή δεν απορρίπτει ένα τέτοιο ενδεχόμενο, λόγω της κατανομής των καθηκόντων μεταξύ του δικαστή

της Ένωσης και των εθνικών δικαστηρίων, καθώς και λόγω της νομολογίας σύμφωνα με την οποία, ακόμα και σε περίπτωση αρνητικής αποφάσεως, δεν είναι υποχρεωμένη να καθορίσει ποσοτικώς το ποσό της ενισχύσεως που πρέπει να επιστραφεί.

221 Τέλος, η Επιτροπή, δεδομένου ότι εξέτασε, με την απόφασή της περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, την ιδιότητα της FLH ως επιχειρήσεως και, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, αναφέρθηκε δε στη δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απορρίπτει το επιχείρημα που αντλείται από το ότι οι προσφεύγουσες είχαν θέσει στη διάθεσή της τις αντίστοιχες πληροφορίες προτού αυτή εκδώσει την απόφασή της. Αν είχε ασχοληθεί με το ζήτημα αυτό σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας, αυτό θα είχε προκαλέσει καθυστέρηση της διαδικασίας. Όσον αφορά την παρατήρηση ότι δεν υποχρεούται να τηρεί δεσμευτικές προθεσμίες, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, καταρχήν, προσπαθεί να αποφαίνεται εντός του συντομότερου δυνατού χρόνου.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

222 Πρέπει να υπομνηστεί ότι αντίφαση στην αιτιολογία αποφάσεως συνιστά παράβαση της υποχρεώσεως που απορρέει από το άρθρο 253 ΕΚ, ικανή να θίξει το κύρος της σχετικής πράξεως, αν αποδειχθεί ότι, λόγω της αντιφάσεως αυτής, ο αποδέκτης της πράξεως δεν είναι σε θέση να γνωρίζει, εν όλω ή εν μέρει, την πραγματική αιτιολογία της αποφάσεως και ότι, ως εκ τούτου, οι ουσιαστικές διατάξεις της πράξεως στερούνται, εν όλω ή εν μέρει, παντός νομικού ερείσματος (απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Μαρτίου 2000, Τ-65/96, Kish Glass κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-1885, σκέψη 85).

223 Εξάλλου, μόνον οι ουσιαστικές διατάξεις μιας πράξεως μπορούν να παραγάγουν δεσμευτικά έννομα αποτελέσματα (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαΐου 1997, C-355/95 P, TWD κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-2549, σκέψη 21, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 20ής Νοεμβρίου 2002, Τ-251/00, Lagardère και Canal+ κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-4825, σκέψη 67).

224 Εν προκειμένω, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, κατά το άρθρο 1 της αποφάσεως της Επιτροπής, η κρατική ενίσχυση ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδιάζει να χορηγήσει στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle για την κατασκευή νέου νότιου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών υποδομών συμβιβάζεται με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ΄, ΕΚ.

225 Διαπιστώνεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 12 της αποφάσεώς της, η Επιτροπή ανέφερε ότι, κατά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, υπολόγισε ότι η κατασκευή του νέου νότιου διαδρόμου, που αντιπροσώπευε ποσό 350 εκατομμυρίων ευρώ, θα χρηματοδοτούνταν με δημόσια εισφορά κεφαλαίου. Εξάλλου, αφού υπενθύμισε, στην αιτιολογική σκέψη 180 της αποφάσεώς της, ότι η χρηματοδότηση καθηκόντων που εμπίπτουν στις αποστολές της δημόσιας τάξεως και της δημόσιας ασφάλειας ή υποδομών που συνδέονται με τα καθήκοντα αυτά δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή αναγνώρισε, στην αιτιολογική σκέψη 182 της αποφάσεώς της, ότι, εν προκειμένω, ορισμένες δαπάνες εμπίπτουν στην άσκηση δημόσιων αρμοδιοτήτων. Πρόκειται για δαπάνες που αφορούν τις υπηρεσίες ασφάλειας και αστυνομίας, τα μέτρα πυροπροστασίας και δημόσιας ασφάλειας, την ασφάλεια λειτουργίας, τη γερμανική μετεωρολογική υπηρεσία και τη γερμανική υπηρεσία ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Η Επιτροπή κατέληξε, συνεπώς, στην αιτιολογική σκέψη 183 της αποφάσεώς της, στο συμπέρασμα ότι, στον βαθμό που τα μέτρα αυτά εμπίπτουν στο πλαίσιο των δημόσιων αρμοδιοτήτων, οι σχετικές δαπάνες δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Συναφώς, θεώρησε ότι, ακόμα και σε περίπτωση που δεχτεί την επιχειρηματολογία των γερμανικών αρχών σύμφωνα με την οποία οι δαπάνες δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να χαρακτηρισθούν ως κρατική ενίσχυση, η εκτίμηση αυτή ουδόλως επηρεάζει την τελική αξιολόγησή της και ότι, ακόμα και αν οι δαπάνες αυτές συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις, θα επρόκειτο για εγκεκριμένη ενίσχυση. Συνεπώς, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να αποφανθεί οριστικώς επί του ζητήματος αυτού.

226 Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή, ενώ δέχεται, στις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183 της αποφάσεώς της, ότι ορισμένες δαπάνες σχετικές με την εισφορά κεφαλαίου εμπίπτουν στην εκπλήρωση δημόσιων αποστολών και δεν μπορούσαν, συνεπώς, να χαρακτηρισθούν ως κρατικη ενίσχυση υπό την έννοια

του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, θεώρησε, ωστόσο, στο άρθρο 1 της αποφάσεώς της, ότι το σύνολο της εισφοράς κεφαλαίου συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

227 Ασφαλώς, καμία διάταξη του δικαίου της Ένωσης δεν απαιτεί από την Επιτροπή, όταν η τελευταία διατάσσει την επιστροφή ενισχύσεως που κηρύχθηκε ασύμβατη με την κοινή αγορά, να καθορίσει το ακριβές ποσό της επιστρεπτέας ενισχύσεως. Αρκεί να περιέχει η απόφαση της Επιτροπής στοιχεία βάσει των οποίων ο αποδέκτης της να μπορεί να καθορίσει ο ίδιος, χωρίς υπερβολικές δυσχέρειες, το ποσό αυτό (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1988, 102/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 4067, σκέψη 33).

228 Ωστόσο, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστεί κατά πόσον η αρχή αυτή ισχύει και όταν η Επιτροπή κηρύσσει μια ενίσχυση συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να θεωρηθεί ότι, στην περίπτωση που αποφασίζει να αναφέρει το ποσό της κρατικής ενισχύσεως, υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, στις ουσιαστικές διατάξεις αποφάσεώς της, η Επιτροπή οφείλει να αναφέρει το ακριβές ποσό της ενισχύσεως.

229 Η ακρίβεια του ποσού της παράνομης ενισχύσεως το οποίο αναφέρει η Επιτροπή στις ουσιαστικές διατάξεις τελικής αποφάσεως περί διαπιστώσεως του συμβατού της εν λόγω ενισχύσεως με την κοινή αγορά υπό την έννοια του άρθρου 87 ΕΚ είναι ιδιαίτερα σημαντική, ιδίως καθόσον μπορεί να έχει συνέπεια για το ποσό των τόκων τους οποίους ο αποδέκτης της ενισχύσεως μπορεί να κληθεί να καταβάλει. Πράγματι, κατ' εφαρμογήν του δικαίου της Ένωσης, το εθνικό δικαστήριο που θα επιληφθεί ενδεχομένως της υποθέσεως οφείλει να υποχρεώσει τον αποδέκτη της ενισχύσεως να καταβάλει τόκους για το χρονικό διάστημα της παρανομίας (προμνησθείσα στη σκέψη 60 απόφαση CELF, σκέψη 55). Όμως, το ποσό των τόκων αυτών θα εξαρτηθεί, μεταξύ άλλων, από το ύψος της κρατικής ενισχύσεως αυτής καθαυτήν. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω τόκοι πρέπει να υπολογιστούν βάσει του συνολικού ποσού της κρατικής ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ και όχι βάσει μόνον του μέρους εκείνου του ποσού της παράνομης ενισχύσεως που κρίθηκε συμβατό με την κοινή αγορά. Εξάλλου, εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες ανέφεραν, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι βάσει ακριβώς του συνολικού ποσού των 350 εκατομμυρίων ευρώ που αναφέρεται στο άρθρο 1 της αποφάσεως της Επιτροπής κατέβαλαν τόκους για το χρονικό διάστημα της παρανομίας.

230 Όμως, το ποσό της κρατικής ενισχύσεως που αναφέρεται στο άρθρο 1 της αποφάσεως της Επιτροπής φαίνεται εσφαλμένο με βάση την αιτιολογία που περιλαμβάνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183, δεδομένου ότι, όπως παρατηρήθηκε, από τις αιτιολογικές αυτές σκέψεις προκύπτει ότι τα ποσά που καλύπτουν τις αποστολές δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση και έπρεπε, συνεπώς, να αφαιρεθούν από το συνολικό ποσό της εισφοράς κεφαλαίου, ήτοι τα 350 εκατομμύρια ευρώ, που χαρακτηρίσθηκε ως κρατική ενίσχυση.

231 Το επιχείρημα της Επιτροπή ότι οι γερμανικές αρχές προέβαλαν σε όψιμο στάδιο της διαδικασίας ότι ένα σημαντικό μέρος της δημόσιας χρηματοδοτήσεως προοριζόταν για την εκπλήρωση αποστολών οι οποίες εμπίπτουν σε προνομίες δημόσιας εξουσίας είναι απορριπτέο. Πράγματι, αφενός, από την αιτιολογική σκέψη 183 της αποφάσεως της Επιτροπής προκύπτει ότι η Επιτροπής σκόπιμα θεώρησε ότι δεν χρειαζόταν να αποφανθεί επί του κατά πόσον η χρηματοδότηση ορισμένων δαπανών μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση, με την αιτιολογία ότι, ακόμα και αν αυτό συνέβαινε, θα επρόκειτο για εγκεκριμένη ενίσχυση. Αντιθέτως, δεν επικαλέστηκε την όψιμη γνωστοποίηση στοιχείων. Αφετέρου, όπως παρατήρησαν οι προσφεύγουσες και όπως προκύπτει από το άρθρο 13, παράγραφος 2, του κανονισμού 659/1999, σε περίπτωση παράνομης ενισχύσεως, όπως αυτή της υπό κρίση υποθέσεως, η Επιτροπή δεν δεσμεύεται από καμία επιτακτική ή ενδεικτική προθεσμία για την έκδοση των αποφάσεών της.

232 Πρέπει, εξάλλου, να απορριφθεί η επιχειρηματολογία της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία, αν οι ουσιαστικές διατάξεις της αποφάσεώς της ερμηνευθούν υπό το φως των αιτιολογικών της σκέψεων, καθίσταται πρόδηλον ότι η ίδια ενέκρινε ενίσχυση ανώτατου ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ για τη διαμόρφωση του νότιου διαδρόμου. Πράγματι, όπως προκύπτει από τα προεκτεθέντα, το κρίσιμο εν προκειμένω ζήτημα δεν είναι ο καθορισμός του ποσού της συμβατής ενισχύσεως, αλλά ο καθορισμός του ποσού της ενισχύσεως αυτής καθαυτήν. Όμως, από τη συνδυασμένη ανάγνωση των αιτιολογικών σκέψεων 182 και 183 καθώς και του άρθρου 1 της αποφάσεως της Επιτροπής προκύπτει αντίφαση, διαπιστωθείσα ανωτέρω στη σκέψη 226, οπότε κακώς η Επιτροπή εκτιμά ότι η απόφασή της δεν αφήνει καμία αμφιβολία ως προς το περιεχόμενο των ουσιαστικών της διατάξεων. Εν πάση περιπτώσει, εφόσον οι ουσιαστικές διατάξεις της αποφάσεως της Επιτροπής είναι σαφείς και μη αμφίσημες, καθόσον καθορίζουν σε 350 εκατομμύρια ευρώ το ποσό της επίδικης ενισχύσεως, δεν χρειάζεται να ερμηνευθούν οι εν λόγω ουσιαστικές διατάξεις με βάση τις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως. Πράγματι, μόνο σε περίπτωση ασάφειας στους όρους που χρησιμοποιούν οι ουσιαστικές διατάξεις μιας αποφάσεως πρέπει οι διατάξεις αυτές να ερμηνεύονται με βάση τις αιτιολογικές σκέψεις της (απόφαση του Πρωτοδικείου

της 11ης Δεκεμβρίου 2003, T-59/99, Ventouris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-5257, σκέψη 31).

233 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το άρθρο 1 της αποφάσεως της Επιτροπής πρέπει να ακυρωθεί καθόσον καθορίζει σε 350 εκατομμύρια ευρώ το ύψος της κρατικής ενισχύσεως την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδιάζει να χορηγήσει στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle για την κατασκευή νέου νότιου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών υποδομών.

Επί των δικαστικών εξόδων

234 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Εξάλλου, το άρθρο 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας προβλέπει ότι το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων ή εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι. Τέλος, κατά το άρθρο 87, παράγραφος 4, πρώτο και τρίτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, αφενός, τα κράτη μέλη που παρεμβαίνουν στη δίκη φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους και, αφετέρου, το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι ο παρεμβαίνων θα φέρει τα δικαστικά έξοδά του.

235 Εν προκειμένω, επειδή οι προσφεύγοντες στην υπόθεση T-443/08 ηττήθηκαν, πρέπει να καταδικαστούν στα δικαστικά έξοδά τους καθώς και στα έξοδα της Επιτροπής στην υπόθεση αυτή, σύμφωνα με το σχετικό αίτημά της.

236 Επειδή οι προσφεύγουσες στην υπόθεση Τ-455/08 ηττήθηκαν μερικώς, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι, κατ' ορθή εκτίμηση των επιδίκων περιστάσεων, κάθε κύριος διάδικος πρέπει να φέρει τα δικαστικά έξοδά του.

237 Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 4, πρώτο και τρίτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, η ADV και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας θα φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους στις υποθέσεις Τ-443/08 και Τ-455/08.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Οι υποθέσεις Τ-443/08 και Τ-455/08 ενώνονται προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

2) Απορρίπτει ως απαράδεκτη την προσφυγή στην υπόθεση Τ-443/08.

3) Ακυρώνει το άρθρο 1 της αποφάσεως 2008/948/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2008, για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιριών DHL και Flughafen Leipzig-Halle, καθόσον καθορίζει σε 350 εκατομμύρια ευρώ το ύψος της κρατικής ενισχύσεως την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδιάζει να χορηγήσει στο αεροδρόμιο της Λειψίας-Halle για την κατασκευή νέου νότιου διαδρόμου και των συναφών αερολιμενικών υποδομών.

4) Απορρίπτει την προσφυγή στην υπόθεση Τ-455/08 κατά τα λοιπά.

5) Καταδικάζει τους Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt να φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους καθώς και τα έξοδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην υπόθεση Τ-443/08.

6) Καταδικάζει τις Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig-Halle GmbH στα δικαστικά έξοδά τους.

7) Καταδικάζει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδά της στην υπόθεση Τ-455/08.

8) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και η Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους στις υποθέσεις Τ-443/08 και Τ-455/08.

Martins Ribeiro Παπασάββας Dittrich

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 24 Μαρτίου 2011.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

Ιστορικό της διαφοράς ..... II - 1321

Η απόφαση της Επιτροπής ..... II - 1324

Πραγματικά περιστατικά μετά την έκδοση της αποφάσεως της Επιτροπής ..... II - 1326

Διαδικασία ..... II - 1327

Αιτήματα των διαδίκων ..... II - 1329

Επί του παραδεκτού ..... II - 1330

Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 1330

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου ..... II - 1334

Επί της ουσίας ..... II - 1343

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. ..... II - 1344

Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 1344

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου ..... II - 1350

Επί του δεύτερου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από το ότι η FLH δεν μπορούσε να είναι αποδέκτης κρατικών ενισχύσεων ..... II - 1361

Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 1361

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου ..... II - 1363

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από την αδυναμία του χαρακτηρισμού της FLH συγχρόνως και ως παρόχου και ως αποδέκτη κρατικών ενισχύσεων ..... II - 1366

Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 1366

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου ..... II - 1367

Επί του τέταρτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από την παραβίαση των αρχών της μη αναδρομικότητας, της ασφάλειας δικαίου, της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ισότητας. . . . . II - 1370

Επιχειρήματα των διαδίκων. . . . . II - 1370

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου . . . . . II - 1373

Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από παραβίαση του πρωτογενούς δικαίου εκ μέρους των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 . . . . . II - 1377

Επιχειρήματα των διαδίκων. . . . . II - 1377

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου . . . . . II - 1380

Επί του έκτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από διαδικαστική πλημμέλεια . . . . . II - 1380

Επιχειρήματα των διαδίκων. . . . . II - 1380

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου . . . . . II - 1381

Επί του έβδομου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από τη μη τήρηση της κατανομής των αρμοδιοτήτων που προκύπτει από τη Συνθήκη ΕΚ . . . . . II - 1384

Επιχειρήματα των διαδίκων. . . . . II - 1384

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου . . . . . II - 1386

Επί του όγδοου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από τον αντιφατικό χαρακτήρα και την ανεπάρκεια της αιτιολογήσεως του ύψους της φερόμενης ενισχύσεως. . . . . II - 1389

Επιχειρήματα των διαδίκων. . . . . II - 1389

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου . . . . . II - 1393

Επί των δικαστικών εξόδων . . . . . II - 1397