ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/1227 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιουλίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/07) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 5085]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων ([2]) και έλαβε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 25ης Ιανουαρίου 2007, οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής «ΣΛΕΕ»), ένα μέτρο υπέρ της εταιρείας Airport Marketing Services Limited (εφεξής «AMS»), θυγατρικής κατά 100 % της αεροπορικής εταιρείας Ryanair Ltd (στο εξής «Ryanair»), υπό μορφή σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη με τη Ryanair. Το μέτρο κοινοποιήθηκε ως κρατική ενίσχυση από τις γαλλικές αρχές. Επειδή το μέτρο έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή από τις γαλλικές αρχές, καταχωρίστηκε από την Επιτροπή στο μητρώο παράνομων ενισχύσεων με τον αριθμό NN 12/07.

(2) Με αίτηση των γαλλικών αρχών, διοργανώθηκαν συσκέψεις εργασίας με τις υπηρεσίες της Επιτροπής στις 20 Φεβρουαρίου 2007 και στις 16 Ιουλίου 2007.

(3) Με επιστολή της 26ης Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να υποβάλουν συμπληρωματικές πληροφορίες. Επειδή δεν υπήρξε απάντηση εντός της ταχθείσας προθεσμίας, στάλθηκε επιστολή υπενθύμισης στις γαλλικές αρχές στις 15 Ιουνίου 2007. Με επιστολή της 12ης Ιουλίου 2007, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις ζητηθείσες πληροφορίες.

(4) Με επιστολή της 28ης Νοεμβρίου 2007, η Επιτροπή κοινοποίησε στις γαλλικές αρχές την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας κατ' εφαρμογή του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

(5) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 15 Φεβρουαρίου 2008 ([3]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το επίμαχο μέτρο.

(6) Στις 18 Δεκεμβρίου 2007 και στις 29 Ιανουαρίου 2008, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας που τους είχε ταχθεί για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας. Με επιστολές της 4ης Ιανουαρίου 2008 και της 1ης Φεβρουαρίου 2008, η Επιτροπή ενέκρινε την παράταση της προθεσμίας έως τις 28 Φεβρουαρίου 2008.

(7) Οι παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 2 Ιουνίου 2008.

([1]) Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ μετατράπηκαν αντιστοίχως στα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»). Και στις δύο περιπτώσεις, οι διατάξεις είναι κατ' ουσία ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι αναφορές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται, όταν ενδείκνυται, ως αναφορές στα άρθρα 87 και 88 αντιστοίχως της Συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ εισήγαγε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση του όρου «Κοινότητα» από τον όρο «Ένωση» και «κοινή αγορά» από τον όρο «εσωτερική αγορά» και του όρου «Πρωτοδικείο» από τον όρο «Γενικό Δικαστήριο». Στην παρούσα απόφαση χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

([2]) ΕΕ C 41 της 15.2.2008, σ. 11 και ΕΕ C 96 της 31.3.2012, σ 22.

([3]) ΕΕ C 41 της 15.2.2008, σ. 11.

(8) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Pau -Béarn (στο εξής «CCIPB») στις 25 Φεβρουαρίου 2008 ([4]), της AMS ([5]), της αεροπορικής εταιρείας Ryanair και της Ένωσης ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών (Association of European Airlines, στο εξής «AEA») με επιστολές της 14ης Μαρτίου 2008, καθώς και της αεροπορικής εταιρείας Air France στις 19 Μαρτίου 2008 ([6]). Η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στη Γαλλία με επιστολή της 11ης Ιουνίου 2008 παρέχοντάς της τη δυνατότητα να τις σχολιάσει.

(9) Με επιστολή της 7ης Ιουλίου 2011, οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι δεν επιθυμούσαν να σχολιάσουν τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών.

(10) Με αίτηση των γαλλικών αρχών, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στις 4 Νοεμβρίου 2008 μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των εκπροσώπων του CCIPB. Κατά τη συνεδρίαση, η Επιτροπή ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές ότι είχε προσλάβει ανεξάρτητο σύμβουλο για να τη βοηθήσει στην ανάλυση των επίμαχων συμβάσεων (εφεξής ο «σύμβουλος»). Ο σύμβουλος υπέβαλε την έκθεσή του στις 30 Μαρτίου 2011.

(11) Με επιστολή της 17ης Μαρτίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να υποβάλουν συμπληρωματικές πληροφορίες. Με επιστολή της 13ης Απριλίου 2011, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας μέχρι την 1η Ιουνίου 2011, την οποία οι υπηρεσίες της Επιτροπής ενέκριναν με επιστολή της 6ης Μαΐου 2011. Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν τις απαντήσεις τους με επιστολή της 30ής Μαΐου 2011.

(12) Με επιστολή της 11ης Απριλίου 2011, η Επιτροπή κάλεσε τη Ryanair να υποβάλει πρόσθετα στοιχεία. Η Ryanair απάντησε με επιστολή της 31ης Αυγούστου 2011. Στις 11 Οκτωβρίου 2011, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γαλλία για να τις σχολιάσει. Με επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 2011, οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι δεν επιθυμούσαν να διατυπώσουν σχόλια σχετικά με τις εν λόγω παρατηρήσεις.

(13) Με επιστολή της 25ης Ιανουαρίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γαλλία την απόφασή της να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία έρευνας που κινήθηκε το 2007 σε διάφορα μέτρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Pau καθώς και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Η απόφαση της Επιτροπής δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 31 Μαρτίου 2012 ([7]). Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους για τα εξεταζόμενα μέτρα.

(14) Με επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να υποβάλουν συμπληρωματικές πληροφορίες. Στις 28 Φεβρουαρίου 2012, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας που τους είχε τεθεί για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2012, και της προθεσμίας που τους είχε τεθεί στην επιστολή της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 2012. Η Επιτροπή ενέκρινε την παράταση αυτών των προθεσμιών έως τις 27 Μαρτίου 2012. Με επιστολή της 29ης Μαρτίου 2012, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις απαντήσεις τους στην επιστολή της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 2012 και τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας.

(15) Στο πλαίσιο της επέκτασης της διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από το CCIPB στις 30 Απριλίου 2012 ([8]), την AMS στις 30 Απριλίου 2012 ([9]), και την αεροπορική εταιρεία Ryanair στις 30 Απριλίου 2012 ([10]). Στις 31 Μαΐου 2012, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γαλλία για να τις σχολιάσει. Με επιστολή της 13ης Ιουνίου 2012, η Γαλλία ανέφερε ότι δεν θα υπέβαλε παρατηρήσεις.

(16) Με επιστολή της 26ης Απριλίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να υποβάλουν συμπληρωματικές πληροφορίες. Οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν τις απαντήσεις τους με επιστολή της 10ης Μαΐου 2012.

(17) Με επιστολή της 10ης Απριλίου 2013, η Ryanair απέστειλε στην Επιτροπή δύο υπομνήματα που συνέταξε η εταιρεία Oxera και ανάλυση του καθηγητού Damien P. McLoughlin. Με επιστολή της 3ης Μαΐου 2013, η Επιτροπή διαβίβασε τα έγγραφα αυτά στις γαλλικές αρχές για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους. Με επιστολή της 7ης Ιουνίου 2013, η Γαλλία δήλωσε ότι δεν θα διατύπωνε παρατηρήσεις.

([4]) Στις 14 Απριλίου 2008, η Επιτροπή ζήτησε από το CCIPB μια μη εμπιστευτική εκδοχή των παρατηρήσεών του. Στις 16 Απριλίου 2008, το CCIPB επιβεβαίωσε ότι οι παρατηρήσεις του δεν περιείχαν εμπιστευτικές πληροφορίες που δεν θα μπορούσαν να κοινοποιηθούν στις γαλλικές αρχές.

([5]) Στις 10 Απριλίου 2008, η Επιτροπή ζήτησε από την AMS μια μη εμπιστευτική εκδοχή των παρατηρήσεών της. Στις 19 Μαΐου 2008, η εταιρεία AMS κοινοποίησε στην Επιτροπή τη μη εμπιστευτική εκδοχή των παρατηρήσεών της.

([6]) Με επιστολή της 13ης Μαρτίου 2008, η Air France ζήτησε παράταση της προθεσμίας υποβολής των παρατηρήσεων σχετικά με την απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2007, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε στις 17 Μαρτίου 2008.

([7]) ΕΕ C 96 της 31.3.2012, σ. 22.

([8]) Στις 14 Μαΐου 2012, το CCIPB επιβεβαίωσε ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις δεν περιείχαν εμπιστευτικές πληροφορίες που δεν θα μπορούσαν να κοινοποιηθούν στις γαλλικές αρχές.

([9]) Την 1η Μαΐου 2012, η εταιρεία AMS κοινοποίησε στην Επιτροπή τη μη εμπιστευτική εκδοχή των παρατηρήσεών της.

([10]) Η Ryanair επιβεβαίωσε ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις δεν περιείχαν εμπιστευτικά στοιχεία.

(18) Με επιστολή της 14ης Νοεμβρίου 2013, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γαλλία.

(19) Με επιστολή της 16ης Δεκεμβρίου 2013, η Επιτροπή διαβίβασε στις γαλλικές αρχές την έκθεση του συμβούλου για να υποβάλει παρατηρήσεις. Η Γαλλία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

(20) Στις 19 Δεκεμβρίου 2013, η Γαλλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας που είχε καθοριστεί για να απαντήσει στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 14ης Νοεμβρίου 2013. Η Επιτροπή δέχθηκε να παραταθεί η προθεσμία έως τις 23 Ιανουαρίου 2014. Επειδή δεν υπήρξε απάντηση εντός της προθεσμίας αυτής, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή υπόμνησης στη Γαλλία στις 24 Ιανουαρίου 2014, ορίζοντας νέα προθεσμία δέκα εργάσιμων ημερών. Η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 6ης Φεβρουαρίου 2014.

(21) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Ryanair στις 20 Δεκεμβρίου 2013, στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 31 Ιανουαρίου 2014. Αυτές οι συμπληρωματικές παρατηρήσεις κοινοποιήθηκαν στη Γαλλία με επιστολές στις 9 Ιανουαρίου 2014, στις 23 Ιανουαρίου 2014 και στις 4 Φεβρουαρίου 2014 αντίστοιχα. Η Γαλλία, με τις επιστολές της 29ης Ιανουαρίου 2014, της 3ης Φεβρουαρίου 2014 και της 21ης Μαΐου 2014, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν θα διατύπωνε παρατηρήσεις.

(22) Στις 24 Φεβρουαρίου, στις 13 Μαρτίου και στις 19 Μαρτίου 2014, μετά την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ([11]) (στο εξής «οι νέες κατευθυντήριες γραμμές»), η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εφαρμογή των νέων κατευθυντηρίων γραμμών στην παρούσα υπόθεση. Στις 19 Μαρτίου 2014, η Γαλλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της.

(23) Επιπλέον, στις 15 Απριλίου 2014, δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([12]) πρόσκληση που καλούσε τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και για την παρούσα υπόθεση, δεδομένης της έναρξης ισχύος των νέων κατευθυντηρίων γραμμών. Η εταιρεία Air France, η μη κυβερνητική οργάνωση Transport & Environment και το CCIPB υπέβαλαν παρατηρήσεις εντός της ταχθείσας προθεσμίας. Με επιστολή της 28ης Μαΐου 2014, η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στις γαλλικές αρχές. Με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2014, η Γαλλία, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν θα διατύπωνε παρατηρήσεις.

(24) Με επιστολή της 27ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γαλλία. Στις 17 Μαρτίου 2014, η Γαλλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας που της είχε δοθεί για να απαντήσει στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 27ης Φεβρουαρίου 2014. Η Επιτροπή ενέκρινε την παράταση της προθεσμίας έως τις 27 Απριλίου 2014. Η Γαλλία υπέβαλε την απάντησή της με επιστολή της 25ης Απριλίου 2014 ([13]).

(25) Με επιστολή της 16ης Μαΐου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γαλλία. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2014.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

(26) Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, ο αερολιμένας Pau-Pyrénées (στο εξής «αερολιμένας Pau») βρίσκεται στον νομό Pyrénées-Atlantiques της περιφέρειας Aquitaine.

(27) Ο εν λόγω αερολιμένας ανήκε αρχικά στο κράτος, το οποίο ανέθεσε την εκμετάλλευσή του στο CCIPB μέσω παραχώρησης δημοσίου εξοπλισμού έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015, με διυπουργική απόφαση της 12ης Μαρτίου 1965 (εφεξής «η απόφαση του 1965»), στην οποία προσαρτήθηκε συγγραφή υποχρεώσεων που καθορίζει ιδίως τις αντίστοιχες υποχρεώσεις του κράτους και του CCIPB. Η κοινή υπουργική απόφαση και η συγγραφή υποχρεώσεων της σύμβασης τροποποιήθηκαν με τέσσερις διαδοχικές τροποποιητικές πράξεις.

(28) Το CCIPB ανήκει στο δίκτυο των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων. Στη Γαλλία, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι δημόσιοι οργανισμοί διοικητικού χαρακτήρα. Κατά κανόνα, ένα εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο εκπροσωπεί τα γενικά συμφέροντα του εμπορίου, της βιομηχανίας και υπηρεσιών της διοικητικής περιοχής του. Τα καθήκοντα και οι εξουσίες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων καθορίζονται από τον νόμο και υπόκεινται στη διοικητική και οικονομική εποπτεία του κράτους, μέσω του Υπουργού Οικονομικών και Υποδομών καθώς και του Υπουργού προγραμματισμού και Χωροταξίας, εντός του πεδίου αρμοδιότητας του κάθε υπουργείου. Σύμφωνα με το άρθρο R. 712-2 του εμπορικού κώδικα, «*Η εποπτεία των περιφερειακών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων και των τοπικών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων ασκείται από τον περιφερειάρχη, επικουρούμενο από τον περιφερειακό διευθυντή δημόσιων οικονομικών*». Η εποπτεύουσα αρχή πρέπει, ως εκ τούτου, να ενημερώνεται για ορισμένες κατηγορίες σημαντικών αποφάσεων που καθορίζονται από τη νομοθεσία (π.χ. όσον αφορά τον προϋπολογισμό, την προσφυγή σε δανεισμό, την παροχή εγγυήσεων σε τρίτους, τις εκχωρήσεις, τις αποκτήσεις ή επεκτάσεις συμμετοχών σε εταιρείες αστικού ή εμπορικού δικαίου κ.λπ.). Οι πράξεις αυτές μπορούν να εκτελεστούν μόνον εφόσον έχουν κοινοποιηθεί στην εποπτεύουσα αρχή, η οποία έχει τη δυνατότητα να αντιταχθεί. Τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια διοικούνται από συνέλευση τα μέλη της οποίας είναι εκλεγμένοι αντιπρόσωποι των επιχειρήσεων της διοικητικής περιοχής τους.

([11]) ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3.
([12]) ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.
([13]) Με αυτή την επιστολή η Γαλλία κοινοποίησε επίσης ένα υπόμνημα του CCIPB, αναφέροντας ότι οι γαλλικές αρχές δεν συμφωνούσαν με την εκτίμηση που περιείχε. Σε κάθε περίπτωση, το εν λόγω υπόμνημα επαναλάμβανε ουσιαστικά τις παρατηρήσεις που είχε ήδη κοινοποιήσει το CCIPB απευθείας στην Επιτροπή.

(29) Για τη διαχείριση του αερολιμένα Pau τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί, διαφορετικοί από τους γενικούς λογαριασμούς του CCIPB.

(30) Την 1η Ιανουαρίου 2007, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 28 του νόμου 2004-809 της 13ης Αυγούστου 2004 σχετικά με τα προνόμια και τις αρμοδιότητες των φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης, η κεντρική διοίκηση μεταβίβασε την κυριότητα του αερολιμένα σε μια ένωση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, το Syndicat mixte του αερολιμένα Pau-Pyrénées (στο εξής «Syndicat mixte»), μέλη του οποίου είναι το Conseil régional d'Aquitaine, το Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, η Communauté d'agglomération de Pau Porte des Pyrénées και 14 ενώσεις κοινοτήτων. Για τον σκοπό αυτό συνήφθη σύμβαση μεταξύ του Κράτους και του Syndicat mixte, η οποία τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Μαρτίου 2007. Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με τροποποιητική πράξη της 12ης Αυγούστου 2009.

(31) Με την ιδιότητα του ιδιοκτήτη του αερολιμένα, το Syndicat mixte αντικατέστησε το κράτος ως παραχωρούσα αρχή. Ανέλαβε, κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του άρθρου 28-VI-2° του προαναφερθέντος νόμου της 13ης Αυγούστου 2004, τις προηγούμενες συμβάσεις και ιδίως τη σύμβαση παραχώρησης με το CCIPB. Το CCIPB παρέμεινε ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα πριν και μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας στο Syndicat mixte.

(32) Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί ταυτόχρονα πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη. Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τον συνολικό αριθμό επιβατών που χρησιμοποίησαν τον αερολιμένα κατά την περίοδο 2000-2013, και για αναχωρήσεις και για αφίξεις.

Πίνακας 1

Κίνηση του αερολιμένα Pau (αριθμός επιβατών) για την περίοδο 2000-2013

Έτος	Σύνολο
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Πηγή: στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία και διαδικτυακός τόπος του CCIPB

(33) Η δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα Pau άρχισε τον Απρίλιο του 2003. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο (από 2003 έως το 2011), η Ryanair εκμεταλλευόταν τα δρομολόγια με Λονδίνο, Σαρλερουά, Μπρίστολ και Beauvais.

(34) Το 2010, οι πτήσεις που εκτελούσε η Ryanair αντιπροσώπευαν το 16 % περίπου των επιβατών του αερολιμένα. Η Ryanair διέκοψε τις πτήσεις της στο Pau με τη λήξη των συμβατικών της δεσμεύσεων με τον αερολιμένα, τη 1η Απριλίου 2011.

(35) Εκτός από τη Ryanair, τον αερολιμένα του Pau χρησιμοποιεί κατά κύριο λόγο η εμπορική εταιρεία Air France. Η Air France εκμεταλλεύεται την πλειονότητα των πτήσεων από Pau και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης του αεροδρομίου (περίπου το 80 % των επιβατών).

(36) Και άλλες αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποίησαν τον αερολιμένα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ιδίως η Transavia CV (στο εξής: «Transavia»), θυγατρική του ομίλου Air France KLM.

3. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΑΝ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ

(37) Τα μέτρα για τα οποία εκδόθηκε η απόφαση για την κίνηση διαδικασίας επίσημης έρευνας αφορούσαν ιδίως την εκμετάλλευση της γραμμής μεταξύ των αερολιμένων Pau και Stansted του Λονδίνου. Αφορούσε, αφενός, τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ του CCIPB και της AMS του 2005 και, αφετέρου, τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ του CCIPB και της Ryanair της ίδιας ημερομηνίας. Οι δύο προαναφερθείσες συμβάσεις (εφεξής «οι συμβάσεις του 2005») υπεγράφησαν στις 30 Ιουνίου του 2005 και συνήφθησαν για περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμη πενταετία.

3.1. *ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ 2005 ΠΟΥ ΣΥΝΗΦΘΗΣΑΝ ΜΕ ΤΗΝ AMS ΚΑΙ ΤΗ RYANAIR*

3.1.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗΝ AMS ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ PAU — ΛΟΝΔΙΝΟ STANSTED

(38) Η AMS είναι θυγατρική της Ryanair, η οποία διαθέτει αποκλειστική άδεια για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ στον διαδικτυακό τόπο www.ryanair.com της Ryanair. Η κοινοποιηθείσα από τη Γαλλία σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ στο διαδίκτυο που συνήφθη με την AMS (εφεξής η «σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005» ορίζει: «*η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταξύ Pau και Λονδίνου (Stansted)*» (άρθρο 1). Η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ έχει ως αντικείμενο «*τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους η Airport Marketing Services θα παρέχει στο CCIPB ειδικές υπηρεσίες μάρκετινγκ που αποσκοπούν στην προβολή των διαφόρων τουριστικών αξιοθέατων και επαγγελματικών δυνατοτήτων των περιοχών Pau και Béarn*» και διευκρινίζει ότι «*το κύριο μέσο παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ βάσει της παρούσας σύμβασης είναι ο διαδικτυακός τόπος http://www.ryanair.com που επιτρέπει την άμεση στόχευση των δυνητικών επιβατών της αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους Ryanair*» (άρθρο 1. 1).

(39) Η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005 καθορίζει τις λεπτομέρειες με τις οποίες η AMS παρέχει ορισμένες διαφημιστικές υπηρεσίες στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair ([14]). Το σύνολο αυτών των παροχών παρέχεται σε:

— «ένα κατάλληλο χώρο στην ιστοσελίδα που αντιστοιχεί στον προορισμό Pau του διαδικτυακού τόπου http://www.ryanair.com για πέντε (5) παραγράφους 150 λέξεων στο τμήμα "Airport marketing Services Top Five Things To Do" (5 πράγματα που δεν πρέπει να χάσετε στο Pau) (κόστος για μία παράγραφο ετησίως με βάση την κλίμακα τιμών: EUR 20 000)»,

— «ένα κατάλληλο χώρο στη δεξιά πλευρά της σελίδας που αντιστοιχεί στον προορισμό Pau του διαδικτυακού τόπου http://www.ryanair.com για την παρουσία ενός (1) συνδέσμου προς τον δικτυακό τόπο που σχεδιάζεται από το CCIPB (κόστος ενός συνδέσμου ετησίως με βάση την κλίμακα τιμών: EUR 15 000»,

— «ένα κατάλληλο χώρο στο τμήμα "Top Five Things To Do" (πέντε πράγματα που πρέπει να κάνετε οπωσδήποτε) της σελίδας που αντιστοιχεί στον προορισμό Pau του δικτυακού τόπου http://www.ryanair.comγια επτά (7) συνδέσμους προς τους δικτυακούς τόπους που σχεδιάζονται από το CCIPB (κόστος ενός συνδέσμου ετησίως με βάση την κλίμακα τιμών: EUR 10 000)»,

— «παρουσία επί 45 (σαράντα πέντε) ημέρες ετησίως ενός συνδέσμου προς τον δικτυακό τόπο που σχεδιάζεται από το CCIPB στην αρχική σελίδα στην αγγλική γλώσσα του διαδικτυακού τόπου http://www.ryanair.com (κόστος ενός συνδέσμου ετησίως με βάση την κλίμακα τιμών: EUR 6 000) (άρθρο 3)».

(40) Βάσει αυτής της σύμβασης, το CCIPB δεσμεύθηκε να καταβάλει ποσό EUR 437 000 ετησίως στην AMS κάθε χρόνο για όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

3.1.2. ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΣΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ PAU — ΛΟΝΔΙΝΟ STANSTED

(41) Η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών (στο εξής: «σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005») η οποία είχε συναφθεί με τη Ryanair καθορίζει τις λεπτομέρειες για τη διάθεση της υποδομής του αερολιμένα Pau στον μεταφορέα, ιδίως όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους και τη διάθεση χώρων ιδιωτικής χρήσης. Η σύμβαση αυτή αφορά τη γραμμή Λονδίνο Stansted–Pau, που ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2003. Αντικατέστησε την αρχική σύμβαση η οποία είχε συναφθεί στις 28 Ιανουαρίου 2003 και ακυρώθηκε από το Διοικητικό Δικαστήριο της Pau στις 3 Μαΐου 2005.

(42) Το αντικείμενο της σύμβασης αυτής είναι να «καθορισθούν οι επιχειρησιακοί και χρηματοοικονομικοί όροι τους οποίους η Ryanair δεσμεύεται να θέσει σε εφαρμογή και να εκτελούνται διεθνείς εμπορικές πτήσεις από και προς τον αερολιμένα. Επιπλέον, η […] σύμβαση καθορίζει τους όρους προσγείωσης, εξυπηρέτησης και των άλλων υπηρεσιών που παρέχονται στη Ryanair από τον αερολιμένα» (άρθρα 1.1 και 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της σύμβασης του 2005, η Ryanair θα εκτελεί τακτικές και καθημερινές πτήσεις στα δρομολόγια Λονδίνο-Pau και θα καταβάλλει στον αερολιμένα τα τέλη που αναλύονται στα άρθρα 7.1 (ρυθμιζόμενα αεροναυτικά τέλη) και 7.2 (μη ρυθμιζόμενα αεροναυτικά τέλη).

3.2. *ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ*

(44) Στην έκθεσή του, ο σύμβουλος εξέτασε, μεταξύ άλλων, τη φύση των υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις λεπτομέρειες των αερολιμενικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο των συμβάσεων που συνήψε το CCIPB με αεροπορικές εταιρείες, ιδίως των συμβάσεων του 2005 με τη Ryanair και την AMS ([15]).

3.2.1. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS

(45) Ο σύμβουλος συνόψισε το σύνολο των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ του αερολιμένα Pau που υπέγραψε το CCIPB με τη Ryanair και την AMS μεταξύ 2003 και 2008, εκ των οποίων μόνο οι συμβάσεις του 2005 αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας.

(46) Ο σύμβουλος ιδίως:

— επαλήθευσε κατά πόσον οι τιμές που ορίζονται στις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν σύμφωνες με τις τιμές που παρουσιάζονται επιγραμμικά στον ιστότοπο της AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Κατά την άποψη του συμβούλου, οι τιμές που ορίζονται στον ιστότοπο της AMS είναι σύμφωνες με τις τιμές που ορίζονται στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005,

— ανέλυσε τη συσχέτιση των ποσών των τιμολογίων της AMS με το επίπεδο δραστηριότητας της Ryanair στον αερολιμένα Pau. Κατά τον σύμβουλο, η τιμολόγηση των υπηρεσιών μάρκετινγκ φαίνεται να ακολουθεί την εξέλιξη του αριθμού των πτήσεων,

— συνέκρινε τις υπηρεσίες που παρέχει η AMS στο CCIPB με άλλες υπηρεσίες μάρκετινγκ που προσφέρονται συνήθως στο διαδίκτυο με παρόμοιους όρους.

(47) Ο σύμβουλος αμφισβήτησε το συμφέρον του CCIPB να υπογράψει σύμβαση για την αγορά τέτοιων υπηρεσιών μάρκετινγκ για τους ακόλουθους λόγους. Πρώτον, ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair είναι ουσιαστικά τόπος πώλησης εισιτηρίων και όχι ένας γενικός δικτυακός τόπος πώλησης ταξιδιωτικών πακέτων. Κατά τον σύμβουλο, ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair είναι πρωτίστως συγκρίσιμος με τους διαδικτυακούς τόπους άλλων αεροπορικών εταιρειών που συνήθως φιλοξενούν ελάχιστες διαφημίσεις επί πληρωμή και στις οποίες οι αερολιμένες δεν είναι διαφημιζόμενοι. Δεύτερον, ο σύμβουλος παρατηρεί ότι οι αερολιμένες δεν είναι συγκρίσιμοι με άλλους πιθανούς διαφημιζόμενους σε διαδικτυακούς τόπους αεροπορικών εταιρειών όπως η Ryanair, εφόσον οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχει ο αερολιμένας στους επιβάτες της Ryanair είναι από τη φύση τους άρρηκτα συνδεδεμένες με τις υπηρεσίες της ίδιας της Ryanair, σε αντίθεση με συναφείς υπηρεσίες όπως οι κρατήσεις σε ξενοδοχεία ή η ενοικίαση αυτοκινήτου. Τέλος, γενικά, ο σύμβουλος αμφισβητεί τη λογική της συμπεριφοράς αερολιμένων που δαπανούν τα δικά τους χρήματα σε αεροπορικές εταιρείες για την προσέλκυση πελατών σε πτήσεις που τους εξυπηρετούν, ενώ οι εν λόγω πρόσθετοι επιβάτες θα απέφεραν άμεσα κέρδη στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες.

(48) Για τους ανωτέρω λόγους, ο σύμβουλος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το συμφέρον ενός αερολιμένα να είναι ο διαφημιζόμενος στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair είναι πολύ μικρό.

(49) Αφετέρου, κατά την άποψη του συμβούλου, ακόμη και αν υποτεθεί ότι υπάρχει τέτοιο συμφέρον, αυτό δεν αποτιμάται ούτε από τον αερολιμένα ούτε από τη Ryanair. Ο σύμβουλος παρατηρεί επίσης ότι η προβολή στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair είναι αρκετά σύντομη και ελάχιστα επεξεργασμένη και ότι, αν η διαφήμιση κρινόταν αποτελεσματική (είτε από τον αερολιμένα είτε από τη Ryanair), θα είχε πραγματοποιηθεί επένδυση για τη βελτίωση της ποιότητας και της παρουσίασής της. Ο σύμβουλος συνάγει ότι η εμπορική αξία των υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν έχει καθοριστική σημασία για τα συμβαλλόμενα μέρη.

(50) Αντίθετα, κατά την άποψη του συμβούλου, η περιοχή προορισμού θα μπορούσε πράγματι να επωφεληθεί από διαφημιστικές υπηρεσίες που ενθαρρύνουν τους πελάτες της Ryanair να παραμένουν περισσότερο χρόνο σε αυτές ή να κάνουν περισσότερες δαπάνες κατά την παραμονή τους σε αυτές. Ωστόσο, ο σύμβουλος κρίνει ότι, εφόσον η σύμβαση έχει συναφθεί μεταξύ του CCIPB και της Ryanair ή της θυγατρικής της, τα ενδεχόμενα πλεονεκτήματα που απολαμβάνει η περιφέρεια πρέπει να εξαιρεθούν από την ανάλυση της σύμβασης.

(51) Κατά την άποψη του συμβούλου, η αναντιστοιχία ανάμεσα στον άκρως ευμετάβλητο χαρακτήρα της αγοράς της ηλεκτρονικής προώθησης πωλήσεων και της κλίμακας τιμών της AMS δημιουργεί ερωτήματα ως προς το πραγματικό αντικείμενο αυτού του εγχειρήματος. Κατά τη Ryanair, η συμφωνία με την AMS είναι προαιρετική και οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων δεν θα την υπέγραφαν, εάν δεν είχε εμπορική αξία. Ο σύμβουλος διατηρεί, ωστόσο, επιφυλάξεις σχετικά με την πίεση που άσκησε η Ryanair κατά τις διαπραγματεύσεις με τον αερολιμένα σε σχέση με τη λειτουργία των αεροπορικών γραμμών, ιδίως διότι ορισμένα γειτονικά αεροδρόμια (όπως τα Tarbes et Biarritz για το Pau) βρίσκονταν σε ανταγωνισμό για την υποδοχή της Ryanair.

([15]) Στην έκθεσή του, ο σύμβουλος εξέτασε τις διάφορες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ του CCIPB και της Ryanair και της AMS και τη σύμβαση με την Transavia για την περίοδο μεταξύ 2002 και 2008, τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν μεταξύ του 2002 και του 2005, τα οικονομικά αποτελέσματα του αεροδρομίου μεταξύ 2002 και 2007 και την επίπτωση του εκτελούμενου από τη Ryanair δρομολογίου Pau-Λονδίνο Stansted στους λογαριασμούς του αερολιμένα μεταξύ 2003 και 2008. Η εν λόγω έκθεση έχει συνεπώς ευρύτερο αντικείμενο από αυτό της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

(52) Κατά την άποψη του συμβούλου, από το σύνολο των στοιχείων αυτών προκύπτει ότι κίνητρο της στρατηγικής της Ryanair για να συνάψει τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι να λάβει επιδότηση από τον αερολιμένα με σκοπό να διατηρήσει τις τιμές της σε χαμηλό επίπεδο.

3.2.2. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗΝ TRANSAVIA

(53) Ο σύμβουλος εξέτασε επίσης τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ του CCIPB και της αεροπορικής εταιρείας Transavia το 2006. Η εν λόγω σύμβαση δεν αποτέλεσε αντικείμενο της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

3.2.3. ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

(54) Ο σύμβουλος αξιολόγησε διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν μεταξύ του CCIPB και των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών (δηλαδή της Ryanair, της Air France και της Transavia) κατά το διάστημα από 2003 έως το 2005.

(55) Κατά την άποψη του συμβούλου, οι τιμές των αερολιμενικών υπηρεσιών εξελίσσονται κατά τον ακόλουθο τρόπο: οι τιμές των ρυθμιζόμενων τελών (τέλη σήμανσης, τέλη προσγείωσης, τέλη στάθμευσης και τέλη επιβατών) βασίζονται σε κλίμακα τιμών που εφαρμόζεται σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Η τιμή που εφαρμόζεται σε κάθε τέλος ανάγεται στην παρούσα αξία σε ετήσια βάση με συντελεστή που εξαρτάται από τις διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο της οικονομικής συμβουλευτικής επιτροπής του αερολιμένα. Κατά την άποψη του συμβούλου, δεν μπορεί να υπάρξει διαφορετική τιμολόγηση των ρυθμιζόμενων υπηρεσιών μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

(56) Κατά την άποψη του συμβούλου, το ύψος των μη ρυθμιζόμενων τελών (υπηρεσίες εδάφους) ποικίλλει ανάλογα με τις αεροπορικές εταιρείες και είναι αποτέλεσμα διμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων.

(57) Ο σύμβουλος συνέταξε συγκριτική μελέτη των μη ρυθμιζόμενων υπηρεσιών που χρεώνονται στη Ryanair και των ίδιων παροχών έναντι των άλλων αεροπορικών εταιρειών (Air France και Transavia). Η εν λόγω σύγκριση βασίζεται τόσο στη φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας όσο και στην εφαρμοζόμενη τιμή.

(58) Ο σύμβουλος διαπίστωσε ότι οι προβλεπόμενες στις συμβάσεις αυτών των δύο εταιρειών υπηρεσίες συνδρομής φαίνεται ότι τηρούνται και ότι υπάρχει πραγματική διαφορά ως προς τη φύση των υπηρεσιών που παρέχονται στους διάφορους αερομεταφορείς. Η εταιρεία Air France επωφελείται στην πράξη από ένα πληρέστερο συνολικό φάσμα υπηρεσιών. Εξάλλου, η Ryanair επωφελείται επίσης από ένα χαμηλότερο κατ' αποκοπή ποσό (αλλά για μια δραστηριότητα μεγαλύτερη) απ' ό,τι η Transavia.

(59) Ωστόσο, κατά την άποψη του συμβούλου, ο οποίος συνέκρινε τις τιμές που εφαρμόζονται κατ' αποκοπή στη Ryanair και την Transavia με την τιμή που εφαρμόζεται στην Air France για παρόμοιες υπηρεσίες, για μια κοινή συγκρίσιμη υπηρεσία, η Ryanair επωφελείται από χαμηλότερη τιμή (EUR […] (*)) από εκείνη που εφαρμόζεται στην Air France (EUR […]) ή στην Transavia (EUR […]). Η καταβαλλόμενη τιμή είναι περίπου το […] % της τιμής που καταβάλλουν οι άλλες εταιρείες.

(60) Σύμφωνα με τη Γαλλία, η σύγκριση των αερολιμενικών υπηρεσιών-παροχών που δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις που πραγματοποίησε ο σύμβουλος δεν συνοψίζει τα αποτελέσματα των διαφόρων διαπραγματεύσεων που διεξήγαγε το CCIPB. Η Γαλλία αναφέρει ορισμένα παραδείγματα που δικαιολογούν αυτή την τιμολόγηση, και ιδίως το ότι η Ryanair δεν επωφελείται από ορισμένες υπηρεσίες που προσφέρονται στην Air France.

4. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(61) Η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν αναγκαίο να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία έρευνας και να εξετάσει όλες τις συμβάσεις που συνήψε το CCIPB με την AMS και τη Ryanair καθ' όλη την περίοδο κατά την οποία η Ryanair ασκούσε τη δραστηριότητά της στον αερολιμένα Pau (από το 2003 έως το 2011) για να διαπιστώσει αν οι συμβάσεις τις οποίες συνήψε το CCIPB με τη Ryanair και την AMS ενείχαν κρατικές ενισχύσεις.

(62) Η Επιτροπή αποφάσισε επίσης να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία έρευνας στη σύμβαση που συνήψε το CCIPB με την αεροπορική εταιρεία Transavia στις 23 Ιανουαρίου 2006, καθώς και στις οικονομικές εισφορές που πραγματοποίησαν δημόσιοι φορείς υπέρ του αερολιμένα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, κατάλογο των οποίων κοινοποίησε η Γαλλία στην Επιτροπή με επιστολή της 30ής Μαΐου 2011.

(63) Τα μέτρα αυτά παρατίθενται αναλυτικά κατωτέρω, στα τμήματα 4.1 έως 4.3.

(*) Επιχερηματικο απόρρητο

4.1. *ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ CCIPB ΚΑΙ ΤΗΣ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΣ AMS*

(64) Η απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας καλύπτει διάφορες συμβάσεις που έχει συνάψει το CCIPB με τις εταιρείες Ryanair και AMS μεταξύ του 2003 και του 2011.

4.1.1. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ 28ης ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003

(65) Η σύμβαση που υπεγράφη στις 28 Ιανουαρίου 2003 συνήφθη μεταξύ CCIPB και της Ryanair απευθείας (και όχι με την εταιρεία AMS). Η εν λόγω σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τις αερολιμενικές υπηρεσίες και τις υπηρεσίες μάρκετινγκ.

(66) Το άρθρο 2 της σύμβασης ορίζει τις υποχρεώσεις της Ryanair έναντι του CCIPB καθώς και το ύψος των αερολιμενικών τελών. Το άρθρο 3 της σύμβασης καθορίζει τις υποχρεώσεις του CCIPB και αναφέρει ιδίως ότι αυτό οφείλει, εξ ολοκλήρου με δικά του έξοδα και με τους ακόλουθους όρους:

α) «να παρέχει υπηρεσίες ή να αναθέτει την παροχή υπηρεσιών τερματικού σταθμού/αερολιμενικών υποδομών για τις υπηρεσίες που περιγράφονται ειδικότερα στο επισυναπτόμενο παράρτημα Α·

β) να ασκεί τα καθήκοντα που περιγράφονται ειδικότερα στο επισυναπτόμενο παράρτημα Β στον τομέα των δημοσίων σχέσεων και της εμπορικής αξιοποίησης·

γ) να καταβάλλει στη Ryanair το κατ' αποκοπήν ποσό των ογδόντα χιλιάδων ευρώ (EUR 80 000) για την έναρξη αυτού του νέου δρομολογίου μετά την υπογραφή της σύμβασης·

δ) λαμβάνοντας υπόψη την προβολή του αερολιμένα Pau μέσω των διαδικτυακών συνδέσμων που παρέχονται στο CCIPB στον δικτυακό τόπο της Ryanair, της διαφήμισης στα έντυπα μέσα ενημέρωσης για τις χαμηλές τιμές από και προς το αεροδρόμιο του Pau και άλλων μέσων, όπως η διαφήμιση στο ραδιόφωνο, την τηλεόραση και σε εξωτερικούς χώρους, τα οποία επιλέγονται από τη Ryanair, να καταβάλει στη Ryanair το ποσό των έντεκα ευρώ (EUR 11) ανά επιβάτη που αναχωρεί από τον αερολιμένα Pau για τις υπηρεσίες, σε μηνιαία βάση στο τέλος κάθε μήνα και/ή το οποίο αφαιρείται από τις πληρωμές που οφείλει η Ryanair στο CCIPB βάσει των διατάξεων του άρθρου 2 στοιχείο β) ανωτέρω· το ανώτατο όριο καθορίζεται σε τετρακόσιες χιλιάδες (EUR 400 000) ετησίως, με συχνότητα πτήσεων σε καθημερινή βάση·

ε) η παρούσα συμφωνία ισχύει αποκλειστικά για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο με βάση τουλάχιστον μία πτήση ημερησίως και 364 ημέρες το έτος. Εάν το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο αναπτυχθεί σε βαθμό που να προταθούν περισσότερες πτήσεις ημερησίως, το CCIPB δεν θα καταβάλλει κανένα συμπληρωματικό ποσό. Εάν, με αμοιβαία συμφωνία, ανοίξουν και άλλα δρομολόγια προς τη Γερμανία, το Βέλγιο, την Ιρλανδία ή την Ιταλία, θα επαναληφθεί η παρούσα συμφωνία και θα καταβάλλεται το ποσό των EUR 80 000 (ογδόντα χιλιάδων ευρώ), με ανώτατο ποσό τις τετρακόσιες χιλιάδες ευρώ (EUR 400 000) ανά έτος με βάση έντεκα (11) (EUR 11) ανά αναχωρούντα επιβάτη, κατά την έναρξη του δρομολογίου. Για κάθε νέο δρομολόγιο θα συνάπτεται νέα συμφωνία ή τροποποιητική πράξη της παρούσας συμφωνίας».

(67) Το παράρτημα Α της συμφωνίας περιέχει κατάλογο των υπηρεσιών εδάφους και των συναφών υπηρεσιών για τις πτήσεις που εκτελούνται από τη Ryanair. Το παράρτημα Β περιέχει διατάξεις σχετικά με τις λειτουργίες δημοσίων σχέσεων, πωλήσεων και εμπορικής αξιοποίησης του αερολιμένα. Το μέρος της σύμβασης που αφορά τις πωλήσεις και την εμπορική αξιοποίηση αναφέρει ιδίως ότι:

«Ο αερολιμένας παρέχει στη Ryanair στήριξη και βοήθεια για τις αποστολές τακτικών πωλήσεων στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα, και ιδίως τη δωρεάν παροχή γραφείου, γραμμής τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπίας για το προσωπικό της Ryanair. Ο αερολιμένας εξετάζει όλες τις δυνατότητες διαφήμισης (σε εξωτερικούς χώρους, εφημερίδες, ραδιόφωνο, τηλεόραση κ.λπ.) που θεωρεί χρήσιμες για τη Ryanair στην περιοχή».

(68) Η σύμβαση ακυρώθηκε από το διοικητικό πρωτοδικείο της Pau στις 3 Μαΐου 2005 ([16]) για τους εξής λόγους:

«η διαπιστωθείσα έλλειψη ισορροπίας […] μεταξύ των αμοιβαίων δεσμεύσεων των μερών της σύμβασης, δεδομένης της αοριστίας των υποχρεώσεων που βαρύνουν τη Ryanair Limited όσον αφορά τις ενέργειες τουριστικής προβολής της πόλης Pau στο εξωτερικό και του γεγονότος ότι δεν προβλέπεται η έστω και μερική επιστροφή των καταβληθέντων ποσών σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η προσβαλλόμενη απόφαση συνιστά οικονομική ενίσχυση προς όφελος της Ryanair Limited»·

«δεδομένου ότι η επίμαχη απόφαση που εγκρίνει τη σύμβαση η οποία θεσπίζει οικονομική ενίσχυση προς όφελος της Ryanair Limited δεν κοινοποιήθηκε προηγουμένως στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, είναι παράνομη και πρέπει να ακυρωθεί».

([16]) Tribunal administratif (διοικητικό πρωτοδικείο) της Pau, 3 Μαΐου 2005, *Air Méditerranée*. Η απόφαση του διοικητικού πρωτοδικείου της Pau εκδόθηκε μετά από αγωγή που άσκησε τον Σεπτέμβριο του 2003 η Air Méditerranée, αεροπορική εταιρεία ναυλωμένων πτήσεων που δραστηριοποιείται στον αερολιμένα Tarbes, που γειτνιάζει με εκείνον του Pau. Η Air Méditerranée θεωρούσε ότι ζημιωνόταν από την πρακτική που θεωρούσε αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος των δικών της δρομολογίων μεταξύ Λονδίνου και Νοτιοδυτικής Γαλλίας.

(69) Το διοικητικό πρωτοδικείο της Pau υπενθύμισε στην απόφασή του της 3ης Μαΐου 2005 ότι το CCIPB, που διαχειρίζεται τον αερολιμένα Pau, δεσμεύθηκε να καταβάλει «χωρίς αντάλλαγμα» στη Ryanair ποσό EUR 80 000 για την έναρξη του δρομολογίου Λονδίνο Stansted-Pau το 2003. Το CCIPB ανέλαβε επίσης τη δέσμευση να καταβάλλει EUR 11 ανά επιβάτη στη Ryanair, μέχρι το ποσό των EUR 400 000, «για ενέργειες που αποσκοπούν στην αξιοποίηση της πόλης Pau». Το πρωτοδικείο έκρινε ότι η σύμβαση συνιστούσε «χρηματοδοτική ενίσχυση υπέρ της Ryanair».

(70) Η σύμβαση του 2003 αντικαταστάθηκε από τις δύο συμβάσεις του 2005 οι οποίες αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

4.1.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ 2005 ([17])

(71) Οι συμβάσεις του 2005 εξετάστηκαν από το Chambre régionale des comptes d'Aquitaine (περιφερειακό ελεγκτικό συνέδριο) (στο εξής «CRC»).

(72) Η έκθεση τελικών παρατηρήσεων του CRC σχετικά με το CCIPB εκδόθηκε στις 19 Οκτωβρίου 2006 και αφορά τα οικονομικά έτη 2001 και επόμενα. Ένα μέρος της έκθεσης αυτής αφορά «τη χορηγηθείσα ενίσχυση σε μια αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους» (κεφάλαιο 3 της έκθεσης). Πριν εκδώσει την εν λόγω έκθεση, το CRC εξέτασε τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ. Στην έκθεση τελικών παρατηρήσεών του, το CRC διατύπωσε ιδίως τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

«Το CRC προσέφυγε […], για να παρακάμψει τα έννομα αποτελέσματα της αποφάσεως του διοικητικού δικαστηρίου [που έκρινε ότι η σύμβαση του 2003 με τη Ryanair συνιστούσε παράνομη κρατική ενίσχυση], σε νέα νομική κατασκευή.»·

«Η εταιρεία AMS είναι απλή προέκταση της Ryanair, η οποία διευθύνεται από δύο ανώτατα στελέχη της εταιρείας Ryanair.»·

«Σύμφωνα με τη συλλογιστική του διοικητικού δικαστή (διοικητικό πρωτοδικείο του Στρασβούργου, 24 Ιουλίου 2003, στις υποθέσεις Brit Air κατά CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, CAA de Strasbourg, 18 Δεκεμβρίου 2003, CCI de Strasbourg et du bas-Rhin κατά société Brit Air), η έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των δεσμεύσεων των μερών της σύμβασης είναι πρόδηλη. Η διαφημιστική προβολή στον διαδικτυακό τόπο της ωφελεί επίσης την αεροπορική εταιρεία Ryanair και δεν μπορεί να αποτελεί άμεση αντιπαροχή για τις χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις που ανέλαβε το επιμελητήριο [το CCIPB].».

(73) Σύμφωνα με την έκθεση παρατηρήσεων, «[…] διαπιστώθηκε έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των δεσμεύσεων των μερών της σύμβασης».

(74) Η έκθεση αναφέρει ότι το CRC, παρά τα επιχειρήματα που ανέπτυξαν η εταιρεία AMS και η Ryanair «εμμένει στη θέση του». Καταλήγει στο ακόλουθο συμπέρασμα:

«με την επιφύλαξη της αξιολόγησης του αρμόδιου δικαστή, θεωρεί ότι η εν λόγω σύμβαση παροχής υπηρεσιών είναι στην πραγματικότητα μια χρηματοδοτική ενίσχυση προς τη Ryanair και ότι είναι παράνομη, διότι η ενίσχυση δεν είχε κοινοποιηθεί προηγουμένως στην Επιτροπή.».

(75) Η έκθεση εξετάζει επίσης την αποτελεσματικότητα της ενίσχυσης (κεφάλαιο 3.2) και την αποδοτικότητά της (κεφάλαιο 3.3). Επισημαίνει ότι οι οικονομικές επιπτώσεις του δρομολογίου Pau — Λονδίνο Stansted για την περιφέρεια Béarn είναι αδιαμφισβήτητες:

«Ο στόχος των 50 000 αναχωρήσεων επιβατών από το Λονδίνο το 2003 είχε σχεδόν επιτευχθεί ήδη από το δεύτερο έτος εκμετάλλευσης της γραμμής. Σύμφωνα με μελέτη του CCI του 2005, οι οικονομικές επιπτώσεις του δρομολογίου ανέρχονταν ετησίως σε 8 εκατ. ευρώ περίπου. Δημιουργήθηκε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον τουρισμό για τη μέτρηση αυτών των επιπτώσεων. Περίπου 700 επαγγελματίες της περιφέρειας Béarn ερωτήθηκαν τι ποσοστό του κύκλου εργασιών τους αντιπροσώπευαν οι βρετανοί πελάτες. Το μερίδιο της αεροπορικής γραμμής στον συνολικό αριθμό βρετανών τουριστών της περιοχής Béarn αξιολογήθηκε με βάση έρευνα επιβατών και τα δεδομένα της νομαρχιακής επιτροπής τουρισμού.».

(76) Όσον αφορά την αποδοτικότητα της ενίσχυσης, η έκθεση αναφέρει ότι «το συνολικό κόστος του δρομολογίου για τη CCI το 2004, που λαμβάνει υπόψη τα έσοδα που προκύπτουν από αυτή τη δραστηριότητα, εκτιμάται περίπου σε EUR 360 000».

(77) Το CRC διερωτάται σχετικά με τη δυνατότητα του CCIPB να επιτύχει τα ίδια αποτελέσματα για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής Béarn χορηγώντας μικρότερη χρηματοδοτική ενίσχυση στην αεροπορική εταιρεία Ryanair. Στο πλαίσιο αυτό η έκθεση παραπέμπει στις προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στις κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες ([18]) του 2005 (εφεξής «οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005»). Η έκθεση συμπεραίνει ως προς αυτό ότι οι εν λόγω προϋποθέσεις δεν πληρούνται.

([17]) Οι συμβάσεις αυτές αναφέρονταν ήδη στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, βλέπε τμήμα 3.1
([18]) ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

4.1.3. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΗΣ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΣ AMS ΜΕΤΑ ΤΟ 2005

(78) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι διάφορες συμβάσεις ή τροποποιητικές πράξεις των συμβάσεων του 2005 που συνήφθησαν μεταξύ του CCIPB και της Ryanair και της AMS μετά το 2005 είναι οι ακόλουθες:

— Σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 για αρχική περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία υπογραφής της, με τη συμφωνία των δύο συμβαλλόμενων μερών «να συναντηθούν για να συζητήσουν την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ του CCIPB και της AMS» «τουλάχιστον έξι μήνες πριν από τη λήξη της αρχικής διάρκειας». Η προβολή αυτή συνδέεται με την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου Pau-Σαρλερουά με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως ανά πλήρες έτος εκμετάλλευσης. Ως ανταμοιβή για την παροχή ενός διαδικτυακού συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που αναφέρει το CCIPB στην αρχική σελίδα του Βελγίου και των Κάτων Χωρών του δικτυακού τόπου της Ryanair (www.ryanair.com), το CCIPB καταβάλλει στην AMS το ποσό των EUR […] ετησίως. Η συνεργασία ξεκίνησε στις 30 Οκτωβρίου 2007. Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με ανταλλαγή επιστολών της 16ης Ιουνίου 2009 για την προσπάθεια προβολής έναντι EUR […] από την 1η Ιανουαρίου 2009, χωρίς τροποποίηση των παροχών.

— Στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 συνήφθη τροποποιητική πράξη στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 υπό μορφή επιστολής αποδοχής εκ μέρους του CCIPB της εφαρμογής των όρων που καθορίζονται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών 2005 στο δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά για περίοδο πέντε ετών.

— Στις 17 Μαρτίου 2008 συνήφθη τροποποιητική πράξη στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 υπό μορφή επιστολής αποδοχής εκ μέρους του CCIPB της εφαρμογής των όρων που καθορίζονται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών 2005 στο δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ για περίοδο ενός έτους.

— Σε σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 31 Μαρτίου 2008 για την περίοδο από 16 Μαΐου 2008 έως 13 Σεπτεμβρίου 2008, αμφότερα τα μέρη συμφωνούν «να συναντηθούν για να συζητήσουν την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ του CCIPB και της AMS τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη της αρχικής διάρκειας». Οι προβλεπόμενες από την εν λόγω σύμβαση ενέργειες προώθησης συνδέονται με τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ με τρεις πτήσεις ανά εβδομάδα κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου. Ως ανταμοιβή για την παροχή ενός διαδικτυακού συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που αναφέρει το CCIPB στην αρχική αγγλική σελίδα www.ryanair.com, επί 8 ημέρες, το CCIPB καταβάλλει στην AMS το ποσό των EUR […].

— Με απόφαση της 15ης Ιουνίου 2009 το CCIPB εξουσιοδότησε τον πρόεδρό του να τροποποιήσει το ποσό της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005 σε EUR […] για το έτος 2009, σε συνάρτηση με τη μείωση σε 211 του αριθμού των προγραμματισμένων πτήσεων της Ryanair στο δρομολόγιο Pau-Λονδίνο.

— Στις 16 Ιουνίου 2009 συνήφθη τροποποιητική πράξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 υπό μορφή επιστολής αποδοχής εκ μέρους του CCIPB της εφαρμογής των όρων που καθορίζονται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών 2005 στο δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ για τη θερινή περίοδο του 2009.

— Στις 16 Ιουνίου 2009 συνήφθη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ για την περίοδο από την 1η Απριλίου 2009 έως τις 24 Οκτωβρίου 2009, με δυνατότητα ανανέωσης κατόπιν συμφωνίας τρεις μήνες πριν από τη λήξη της. Οι προβλεπόμενες από την εν λόγω σύμβαση ενέργειες προώθησης συνδέονται με την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου Pau-Μπρίστολ με δύο πτήσεις εβδομαδιαίως με ένα πρόγραμμα προβλεπόμενων 60 πτήσεων κατά την ίδια περίοδο. Ως ανταμοιβή για την παροχή ενός διαδικτυακού συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που αναφέρει το CCIPB στην αρχική αγγλική σελίδα www.ryanair.com, επί 9 ημέρες, το CCIPB καταβάλλει στην AMS το ποσό των EUR […]. Το δρομολόγιο αυτό διεκόπη τον Οκτώβριο του 2009.

— Μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 28 Ιανουαρίου 2010 «για μια αρχική περίοδο που αρχίζει την ημερομηνία υπογραφής της και λήγει ένα χρόνο μετά την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων» και η οποία μπορεί να «παραταθεί για περαιτέρω περίοδο ενός έτους». Οι προβλεπόμενες από την εν λόγω σύμβαση ενέργειες προώθησης συνδέονται με την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου Pau-Λονδίνο Stansted από τις 30 Μαρτίου 2010 με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως με τουλάχιστον 220 πτήσεις, Pau-Σαρλερουά από την ίδια ημερομηνία με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως με τουλάχιστον 100 πτήσεις και Pau-Beauvais από τον Απρίλιο του 2010 με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως για τουλάχιστον 100 πτήσεις. Ως ανταμοιβή για την παροχή ενός διαδικτυακού συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που αναφέρει το CCIPB στην αρχική αγγλική, βελγική, ολλανδική και γαλλική σελίδα www.ryanair.com για περιόδους 25 ή 45 ημερών, το CCIPB καταβάλλει στην AMS το ποσό των EUR […].

(79) Οι παρεχόμενες από την AMS υπηρεσίες, καθώς και οι σχετικοί χρηματοοικονομικοί όροι αναφέρονται στο άρθρο 3 των διαφόρων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η εξέλιξη των ποσών που καταβάλλονται στην AMS εξαρτάται από την υπογραφή νέων συμβάσεων σε συνδυασμό με τις νέες γραμμές (Σαρλερουά, Μπρίστολ) και τις μεταβολές στα προβλεπόμενα προγράμματα, ιδίως των πτήσεων στο δρομολόγιο Pau — Λονδίνο Stansted. Σύμφωνα με τους όρους των συμβάσεων της 30ής Ιουνίου 2005 και της 25ης Σεπτεμβρίου 2007 που ανανεώθηκαν, συνήφθη νέα σύμβαση που λαμβάνει υπόψη το σύνολο των δρομολογίων που εκτελούνται από τις 30 Μαρτίου 2010.

(80) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, καμία νέα σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών δεν συνήφθη μετά τη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005, τον Απρίλιο του 2010. Ως εκ τούτου, οι τιμές που εφαρμόστηκαν στη Ryanair μεταξύ Απριλίου 2010 και Απριλίου 2011 ήταν οι τιμές που αποφάσισε η συμβουλευτική επιτροπή για τα ρυθμιζόμενα τέλη και προβλέπονται στη σύμβαση του 2005 για τις υπηρεσίες εδάφους, εφόσον οι διαπραγματεύσεις για μια νέα σύμβαση δεν τελεσφόρησαν. Οι γαλλικές αρχές ανέφεραν ότι μόνο οι υπηρεσίες μάρκετινγκ αποτέλεσαν αντικείμενο νέας σύμβασης.

(81) Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα προβλεπόμενα από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών δρομολόγια Pau-Λονδίνο και Pau-Σαρλερουά άρχισαν στις 30 Μαρτίου 2010, για τα δύο πρώτα δρομολόγια, ενώ για το τρίτο δρομολόγιο Pau-Beauvais άρχισαν τον Απρίλιο του 2010. Η λήξη της αρχικής περιόδου ήταν, συνεπώς, αυτή του προγράμματος του χειμώνα 2010/2011. Με επιστολή της 14ης Φεβρουαρίου 2011, το CCIPB «διαπιστώνοντας ότι η σύμβαση δεν είχε παραταθεί για συμπληρωματική περίοδο ενός έτους, εντός των προβλεπομένων προθεσμιών» ζήτησε από την AMS «να λάβει υπόψη την αυτόματη λήξη της σύμβασης την 1η Απριλίου 2011».

(82) Στις επιστολές της, της 30ής Μαΐου 2011 και της 10ης Μαΐου 2012, η Γαλλία υπέβαλε κατάσταση σχετικά με τα ποσά που είχαν καταβληθεί στην εταιρεία AMS (ή στη Ryanair για τη σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 2003) από το CCIPB και άλλους δημόσιους φορείς κατά την περίοδο μεταξύ 2003 και 2011. Το συνολικό ποσό αυτών των πληρωμών, μεταξύ 2003 και 2011 ανήλθε σε EUR [4-6] εκατ. στο πλαίσιο των συμβάσεων που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 64 έως 81. Τα ακριβή ποσά που κατέβαλαν το CCIPB και οι άλλοι δημόσιοι φορείς στην εταιρεία AMS (ή στη Ryanair) παρουσιάζονται στον πίνακα πίνακας 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Επιδοτήσεις στην AMS ή τη Ryanair ανά εκτελούμενο δρομολόγιο

(χιλιάδες EUR)

Επιδότηση που καταβλήθηκε στην AMS ή στη Ryanair ανά εκτελεσθέν δρομολόγιο	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Σύνολο
Pau-Λονδίνο	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Σαρλερουά					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Μπρίστολ						[…]	[…]			[…]
Pau-Beauvais								[…]	[…]	[…]
Συνολικές πληρωμές στην AMS ή στη Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000-6 000]**

Πηγή: Επιστολές της Γαλλίας της 30ής Μαΐου 2011 και της 10ης Μαΐου 2012 ([1]).

([1]) Για το 2011, επειδή δεν υπάρχει ακριβής κατανομή μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων, η Επιτροπή κατένειμε το συνολικό ποσό μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων με τις ίδιες αναλογίες με εκείνες του έτους 2010.

4.2. *Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ CCIPB ΚΑΙ ΤΗΣ TRANSAVIA*

(83) Το CCIPB υπέγραψε σύμβαση με την αεροπορική εταιρεία Transavia στις 23 Ιανουαρίου 2006. Η σύμβαση αυτή συνήφθη για περίοδο τριών ετών, με έναρξη την 26η Απριλίου 2006, ημερομηνία έναρξης του δρομολογίου Pau-Άμστερνταμ, και μπορούσε να ανανεωθεί για μία πρόσθετη περίοδο δύο ετών. Ανανεώθηκε πράγματι σιωπηρώς τον Απρίλιο του 2009, αλλά καταγγέλθηκε τον Οκτώβριο του 2009 μετά την απόφαση της Transavia να διακόψει τις υπηρεσίες της.

(84) Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει πληρωμές για υπηρεσίες μάρκετινγκ ύψους EUR 250 000 για τα δύο πρώτα έτη, για 156 αναχωρήσεις πτήσεων ετησίως. Εάν οι πτήσεις είναι λιγότερες από 156 ετησίως, η πληρωμή πρέπει να προσαρμόζεται ανάλογα. Κατά τη διάρκεια του τρίτου έτους, η πληρωμή ανέρχεται σε EUR […] ανά αναχωρούντα επιβάτη (με ανώτατο ετήσιο ποσό EUR […]).

(85) Η σύμβαση προβλέπει επίσης τη δυνατότητα ανανέωσης για δύο επιπλέον έτη, με καταβολή EUR […] ανά αναχωρούντα επιβάτη για το τέταρτο έτος, και (σε χιλιάδες EUR) […] ανά αναχωρούντα επιβάτη για το πέμπτο έτος.

(86) Συνολικά, το CCIPB κατέβαλε στην Transavia βάσει της σύμβασης ποσό EUR [700 000-900 000] για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ από την τελευταία για το διάστημα από 26 Απριλίου 2006 έως 29 Οκτωβρίου 2009.

4.3. *ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ PAU*

(87) Στην επιστολή της 30ής Μαΐου 2011, η Γαλλία υπέβαλε στην Επιτροπή κατάσταση όλων των επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα με δημόσιους πόρους. Τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της επέκτασης της διαδικασίας περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 88 έως 107. Σύμφωνα με τη Γαλλία, ο αερολιμένας δεν λαμβάνει καμία χρηματοδότηση από το κράτος ούτε κρατική ενίσχυση που αποσκοπεί στην ισόρροπη εκμετάλλευση του αερολιμένα.

(88) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης των διατάξεων που εφαρμόζονται στους κανόνες κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των «επιδοτήσεων εξοπλισμού» που χορηγούνται από τους διάφορους δημόσιους φορείς και των επιδοτήσεων που χορηγούνται από το κράτος για την κάλυψη των δαπανών οι οποίες, κατά τις γαλλικές αρχές, αποτελούν καθήκοντα δημόσιας αρχής.

Πίνακας 3

Αερολιμένας Pau Pyrénées — Χρηματοδοτικές εισφορές που εισέπραξε ο αερολιμένας από διάφορους κρατικούς φορείς κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000-2010

(σε χιλιάδες EUR)

Είδος επιδότησης	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Σύνολο
Κρατική επιχορήγηση FIATA (καθήκοντα δημόσιας αρχής)			396		11		400	300				1 107
Κρατική επιδότηση εξοπλισμού (χρηματοδότηση επενδύσεων που αποτελούν καθήκον δημόσιας αρχής)	166 [χώροι SSLIA ([1])]		1 782 (2 τομογράφοι + όχημα) SSLIA	466 (Όχημα SSLIA)								2 414
Συνολική επιδότηση εξοπλισμού για καθήκοντα δημόσιας αρχής	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Γενικό Συμβούλιο περιφέρειας Pyrénées-Atlantiques (επιδότηση εξοπλισμού)	1 326 (φορτίο αεροσταθμού)		91 (υλικό διαδρόμου)			478 (έργα τροχοδρόμου)						1 895
Περιφερειακό Συμβούλιο Aquitaine	1 413 (φορτίο αεροσταθμού)	2 164 (επιβάτες αεροσταθμού)	232 (αεροσταθμοί)			479 (έργα τροχοδρόμου)						4 288
Ένωση Δήμων και οικισμού Pau	1 479 (φορτίο αεροσταθμού και επιβάτες)	1683 (επιβάτες αεροσταθμού)	643 (επιβάτες αεροσταθμού)	5 (αεροσταθμοί)								3 810
ΕΤΠΑ		1 559 (επιβάτες αεροσταθμού)	1 184 (αεροσταθμοί)	291 (επιβάτες αεροσταθμού)		653 (έργα τροχοδρόμου)						3 687

(σε χιλιάδες EUR)

Είδος επιδότησης	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Σύνολο
Gaz de France				38 (συμπαραγωγή ενέργειας σε κεντρικό επίπεδο)								38
Syndicat mixte του αερολιμένα Pau Pyrénées										4 030 (επισκευή διαδρόμου και σήμανση διαδρόμου)	100 (επισκευή διαδρόμου και σήμανση διαδρόμου)	4 130
Συνολική επιδότηση εξοπλισμού (πλην καθηκόντων δημόσιας αρχής)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Γενικό Συμβούλιο Pyrénées-Atlantiques (αποπληρωμή κεφαλαίου συναφθέντος δανείου)	97	272	113	122	98	77						779
Πραγματοποιηθείσες επενδύσεις	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Υπηρεσία ασφαλείας και πυρόσβεσης αεροσκαφών (SSLIA).

4.3.1. «ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ»

(89) Κατά την περίοδο 2000-2010, ο αερολιμένας εισέπραξε πληρωμές (στο εξής «επιδοτήσεις εξοπλισμού») που κατέβαλαν το Syndicat mixte, το Δημόσιο, διάφορες τοπικές αρχές, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης («ΕΤΠΑ») και η Gaz de France για τη χρηματοδότηση διαφόρων επενδύσεων (αεροσταθμός, επισκευή διαδρόμου, επισκευή σήμανσης, εμπορευματικός σταθμός, σταθμός συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας κ.λπ.) για συνολικό ποσό περίπου EUR 17,8 εκατ. (βλέπε πίνακα 3 ανωτέρω).

(90) Το Γενικό Συμβούλιο Pyrénées-Atlantiques χορήγησε στον αερολιμένα «επιχορήγηση εξοπλισμού» ύψους EUR 1,895 εκατ. για τη χρηματοδότηση του εμπορευματικού σταθμού, για το υλικό διαδρόμου και για έργα στο επίπεδο του τροχοδρόμου. Η Γαλλία ανέφερε επίσης ότι το Γενικό Συμβούλιο Pyrénées-Atlantiques κατέβαλε, μεταξύ 2000 και 2005, ποσό EUR 779 000 για την αποπληρωμή του κεφαλαίου ενός δανείου. Η Γαλλία διευκρινίζει ότι το μέτρο αυτό προέρχεται από ένα πρωτόκολλο σχετικά με το σχέδιο χρηματοδότησης του αερολιμένα Pau που συνήφθη στις 5 Νοεμβρίου 1990 μεταξύ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και του CCIPB. Το εν λόγω σχέδιο συνολικού ύψους EUR 5,680 εκατ. περιλάμβανε τις εργασίες συμμόρφωσης των χώρων και της σήμανσης καθώς με τα πρότυπα και την επέκταση του αεροσταθμού. Σύμφωνα με το πρωτόκολλο, η χρηματοδότηση των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης μπορεί να γίνει είτε με τη μορφή χρηματοδότησης εξοπλισμού είτε υπό μορφή επιστροφής δανείων που συνήψε ο φορέας εκμετάλλευσης για τη χρηματοδότηση επενδύσεων, είτε υπό μορφή συνδυασμού αυτών των χρηματοδοτικών μέσων. Το προαναφερθέν ποσό των EUR 779 000 αντιστοιχεί στην επιστροφή του κεφαλαίου του δανείου που ανέλαβε να καλύψει το Γενικό Συμβούλιο Pyrénées-Atlantiques βάσει του πρωτοκόλλου του 1990, το οποίο επρόκειτο να λήξει το 2005.

(91) Ο αερολιμένας εισέπραξε από το περιφερειακό συμβούλιο της Aquitaine τέσσερις επιχορηγήσεις συνολικού ύψους EUR 4,288 εκατ. για τη χρηματοδότηση του εμπορευματικού αεροσταθμού και του σταθμού επιβατών και των έργων τροχοδρόμου.

(92) Η κοινοπραξία των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées χορήγησαν στον αερολιμένα ποσό EUR 3,810 εκατ. για τη χρηματοδότηση του εμπορευματικού αεροσταθμού και του σταθμού επιβατών.

(93) Το ΕΤΠΑ χρηματοδότησε την ανάπτυξη του σταθμού επιβατών και τα έργα τροχοδρόμου με ποσό EUR 3,687 εκατ.

(94) Η Gaz de France χορήγησε επίσης στον αερολιμένα Pau ποσό EUR 38 000 για τη χρηματοδότηση εξοπλισμού συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας το 2003. Κατά τη στιγμή της χορήγησης της εν λόγω χρηματοδότησης, η Gaz de France ήταν δημόσιος οργανισμός βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα.

(95) Τέλος, το Syndicat mixte χρηματοδότησε πρόγραμμα επενδύσεων που περιλαμβάνει την ανακατασκευή του διαδρόμου και του συστήματος σήμανσης, καθώς και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων, ύψους EUR 4,130 εκατ.

(96) Ο κατωτέρω πίνακας 4 παρέχει γενική επισκόπηση των διαφόρων μέτρων, δηλαδή των διαφόρων νομικών πράξεων βάσει των οποίων χορηγήθηκαν οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που περιγράφονται ανωτέρω. Παρουσιάζει για τα εν λόγω μέτρα τις ημερομηνίες χορήγησης της επιδότησης εξοπλισμού, τη φύση των επενδύσεων που χρηματοδοτήθηκαν και το συνολικό κόστος αυτών των επενδύσεων, τα συνολικά ποσά των επιδοτήσεων εξοπλισμού που εισπράχθηκαν βάσει αυτών των μέτρων, καθώς και τις περιόδους καταβολής των εν λόγω ποσών.

Πίνακας 4

Επισκόπηση των μέτρων βάσει των οποίων χορηγήθηκαν οι επιδοτήσεις εξοπλισμού

Ημερομηνία χορήγησης της επιδότησης	Δημόσιοι φορείς που χορήγησαν την επιδότηση	Φύση των επενδύσεων	Συνολικό κόστος επένδυσης (σε εκατ. EUR)	Συνολικά ποσά της επιδότησης (σε εκατ. EUR)	Περίοδος καταβολής
1999-2000	Γενικό συμβούλιο Περιφερειακό Συμβούλιο Κοινοπραξία κοινοτήτων και διαμερίσματος Pau Gaz de France	Εμπορευματικός αεροσταθμός και σταθμός επιβατών, υλικό διαδρόμου, σταθμός συμπαραγωγής ενέργειας	15,3	11,9	2000-2003

Ημερομηνία χορήγησης της επιδότησης	Δημόσιοι φορείς που χορήγησαν την επιδότηση	Φύση των επενδύσεων	Συνολικό κόστος επένδυσης (σε εκατ. EUR)	Συνολικά ποσά της επιδότησης (σε εκατ. EUR)	Περίοδος καταβολής
2004	Γενικό συμβούλιο Περιφερειακό Συμβούλιο Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΤΠΑ)	Έργα τροχοδρόμου	2,6	1,6	2005
2009	Syndicat mixte	Ανακαίνιση διαδρόμου και σήμανση, επέκταση χώρου στάθμευσης οχημάτων	5,1 ([1])	4,1	2009-2010

Πηγή: Έγγραφα που υπέβαλε η Γαλλία.
([1]) Εκ των οποίων EUR 450 000 για την επέκταση του χώρου στάθμευσης.

4.3.2. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΓΑΛΛΙΑ, ΠΡΟΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ — ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΣΤΟΥΣ ΓΑΛΛΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

(97) Ο πίνακας 3 παρουσιάζει επίσης τις κρατικές επιχορηγήσεις που, σύμφωνα με τη Γαλλία, προορίζονται να χρηματοδοτήσουν την εκπλήρωση των καθηκόντων δημόσιας αρχής. Πρόκειται (βλέπε γραμμές 1 και 2 του πίνακα, περίοδος από 2000 έως 2010) για:

— επιδοτήσεις του ταμείου παρέμβασης για τους αερολιμένες και τις αεροπορικές μεταφορές («FIATA») ύψους EUR 1,107 εκατ.,

— επιδοτήσεις εξοπλισμού ύψους EUR 2,414 εκατ.

(98) Συνολικά, μεταξύ 2000 και 2010, ο αερολιμένας Pau εισέπραξε επιδοτήσεις ύψους EUR 3,521 εκατ.

(99) Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι εν λόγω επιδοτήσεις καλύπτουν το κόστος των καθηκόντων δημόσιας αρχής, τα οποία εκτελούνται από τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων, και τη χρηματοδότηση από το κράτος, σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία. Η εκπλήρωση των εν λόγω καθηκόντων χρηματοδοτείται από το προϊόν του φόρου αερολιμένα καθώς και με ένα συμπληρωματικό μηχανισμό. Το ιστορικό και οι λεπτομέρειες των εν λόγω μηχανισμών, καθώς και τα είδη καθηκόντων που χρηματοδοτούν περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 100 έως 108.

(100) Το 1998, το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας) έκρινε στην απόφαση *SCARA* ([19]) ότι τα καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας στους αερολιμένες είναι καθήκοντα δημόσιας αρχής και, για τον λόγο αυτό, δεν μπορούν να επιβαρύνουν τους χρήστες των αερολιμένων μέσω τελών. Βάσει αυτής της απόφασης, ο νόμος αριθ. 98-1171 της 18ης Δεκεμβρίου 1998 σχετικά με την οργάνωση ειδικών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και το άρθρο 136 του νόμου αριθ. 98-1266 της 30ής Δεκεμβρίου 1998 (νόμος του προϋπολογισμού του 1999) ([20]) θέσπισαν τον φόρο αεροδρομίου, από την 1η Ιουλίου 1999. Πρόκειται για φόρο ειδικού σκοπού, εφόσον το προϊόν του φόρου μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων δαπανών, συγκεκριμένα του κόστους των υποχρεώσεων που η Γαλλία θεωρεί καθήκοντα δημόσιας αρχής εντός των αερολιμένων. Οι προαναφερθείσες διατάξεις έχουν επίσης θεσπίσει συμπληρωματικό μηχανισμό χρηματοδότησης των καθηκόντων αυτών, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 105 έως 107.

(101) Η προσδιοριζόμενη από τη ρύθμιση νομοθεσία καθορίζει επακριβώς τα επιλέξιμα καθήκοντα που μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τον αερολιμένα. Πρόκειται για τα καθήκοντα διάσωσης και πυρασφάλειας των αεροσκαφών, της πρόληψης των κινδύνων από άγρια ζώα ([21]), του ελέγχου ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών και του ελέγχου ασφαλείας των επιβατών και των χειραποσκευών, του ελέγχου της κοινής πρόσβασης στην αποκλειστική ζώνη ([22]), των μέτρων περιβαλλοντικών ελέγχων ([23]) καθώς και του αυτοματοποιημένου ελέγχου στα σύνορα για βιομετρική ταυτοποίηση. Η αναφορά στον αυτοματοποιημένο συνοριακό έλεγχο με βιομετρική ταυτοποίηση εισήχθη στη νομοθεσία το 2008. Κατά τα

([19]) Απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της 20ής Μαΐου 1998 «*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*» («*SCARA*»).
([20]) Έχει ενσωματωθεί στο άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα.
([21]) Το πρόβλημα του κινδύνου από άγρια ζώα περιλαμβάνει ιδίως τον κίνδυνο από τα πτηνά, που εκδηλώνεται με τις συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών και πτηνών, οι οποίες μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των ανθρώπων και των εμπορευμάτων στο αεροσκάφος.
([22]) Ενδεικτικά, η εκτέλεση της αποστολής αυτής μπορεί να περιλαμβάνει τη δημιουργία και τη συντήρηση περίφραξης που οριοθετεί τον δημόσιο χώρο και την απαγορευμένη ζώνη, ή τη δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης με βίντεο γύρω από την απαγορευμένη ζώνη.
([23]) Το καθήκον αυτό περιλαμβάνει ιδίως τις μετρήσεις θορύβου, που ενδεχομένως σχετίζονται με τις διαδρομές των αεροσκαφών, καθώς και τον έλεγχο της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και των υδάτων στον περιβάλλοντα χώρο των αεροδρομίων.

λοιπά, το πεδίο των καθηκόντων που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από τον φόρο αεροδρομίου παρέμεινε αμετάβλητο από τότε που δημιουργήθηκε αυτός ο μηχανισμός και αντιστοιχεί στα καθήκοντα που αναφέρονται στην απόφαση *SCARA*. Διάφορες κανονιστικές πράξεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο καθορίζουν τις υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων σε σχέση με την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων. Ενδεικτικά, όσον αφορά τη διάσωση και την πυρόσβεση αεροσκαφών, οι κανονιστικές ρυθμίσεις καθορίζουν επακριβώς τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους που πρέπει να διατίθενται σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά του αερολιμένα.

(102) Για έναν συγκεκριμένο αερολιμένα, ο φόρος αεροδρομίου οφείλεται από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν αυτόν τον αερολιμένα. Το ύψος του φόρου υπολογίζεται βάσει του αριθμού των επιβατών και της μάζας του φορτίου και του ταχυδρομείου που μεταφέρει η εταιρεία. Το ύψος του φόρου αεροδρομίου ανά επιβάτη ή ανά τόνο φορτίου ή αλληλογραφίας καθορίζεται κάθε έτος, για κάθε αερολιμένα, βάσει των προβλεπόμενων δαπανών που προκύπτουν από την εκτέλεση των χρηματοδοτούμενων από αυτό τον μηχανισμό καθηκόντων.

(103) Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων συντάσσουν κάθε χρόνο ετήσια δήλωση του κόστους και της κίνησης. Η δήλωση αυτή παρουσιάζει, για το προηγούμενο έτος, τα επίπεδα της κίνησης και το κόστος των καθηκόντων στον τομέα της ασφάλειας και προστασίας καθώς και τα εισπραχθέντα ποσά υπό μορφή αερολιμενικού φόρου και του συμπληρωματικού μηχανισμού για τη χρηματοδότηση των εν λόγω υποχρεώσεων. Περιλαμβάνουν επίσης τις προβλέψεις κίνησης, του κόστους και των εσόδων που σχετίζονται με τα καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας για το τρέχον έτος και για τα δύο επόμενα έτη. Οι δηλώσεις αυτές ελέγχονται από τις διοικητικές αρχές, οι οποίες μπορούν, μεταξύ άλλων, να διενεργούν επιτόπιους ελέγχους. Το ποσό του τέλους καθορίζεται στη συνέχεια βάσει των ανωτέρω με κοινή υπουργική απόφαση.

(104) Στο μέτρο που οι υπολογισμοί του ύψους του φόρου βασίζονται σε δεδομένα προβλέψεων κόστους και κίνησης, τέθηκε σε εφαρμογή ένας μηχανισμός εκ των υστέρων προσαρμογής, με σκοπό να διασφαλιστεί ότι το προϊόν των τελών αερολιμένα, προσαυξημένο κατά περίπτωση με τις χρηματοδοτήσεις βάσει του συμπληρωματικού μηχανισμού που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 105 έως 107, δεν υπερβαίνει τις πραγματικές δαπάνες για την εκπλήρωση των εν λόγω καθηκόντων. Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνουν τις δαπάνες λειτουργίας και προσωπικού που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων, τα κονδύλια για αποσβέσεις που αντιστοιχούν στις επενδύσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των εν λόγω καθηκόντων, καθώς και το μερίδιο των γενικών εξόδων που συνδέεται με αυτά τα καθήκοντα ([24]). Οι φορείς εκμετάλλευσης οφείλουν να τηρούν πολυετή λογαριασμό των εσόδων από τα τέλη αερολιμένα και τον συμπληρωματικό μηχανισμό, καθώς και των δαπανών για την εκπλήρωση αυτών των καθηκόντων. Μόλις διαπιστωθεί θετικό υπόλοιπο, μεταφέρεται στους συγκεντρωτικούς λογαριασμούς των προηγούμενων ετών, από τους οποίους μπορεί να προκύψει θετικό ή αρνητικό υπόλοιπο, και το υπόλοιπο αυτό λαμβάνεται υπόψη κατά τον καθορισμό του ύψους του φόρου για το επόμενο έτος. Εξάλλου, σε κάθε θετικό υπόλοιπο καταλογίζονται τα χρηματοοικονομικά έξοδα που βαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης.

(105) Από τη σύστασή του, ο μηχανισμός χρηματοδότησης μέσω του φόρου αεροδρομίου χρειάστηκε να συμπληρωθεί με έναν πρόσθετο μηχανισμό. Πράγματι, οι δαπάνες για την ασφάλεια και προστασία δεν είναι ανάλογες της εναέριας κυκλοφορίας, σε αντίθεση με τα έσοδα από τον φόρο αεροδρομίου. Στο πλαίσιο αυτό, διαπιστώθηκε ότι στους αερολιμένες με μικρή κίνηση, το ποσό του φόρου αεροδρομίου θα έπρεπε να καθοριστεί σε υψηλό επίπεδο και κρίθηκε ότι θα ήταν δύσκολο να επιβαρυνθούν με αυτό οι χρήστες με σκοπό την εξισορρόπηση των δαπανών ασφαλείας και προστασίας. Για τους εν λόγω αερολιμένες προβλέφθηκε, ως εκ τούτου, η δυνατότητα να καθοριστεί το ύψος του φόρου αεροδρομίου σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό που απαιτείται για την κάλυψη των δαπανών και η προσφυγή σε έναν συμπληρωματικό μηχανισμό χρηματοδότησης για τη χρηματοδότηση, ανάλογα με τις ανάγκες, των καθηκόντων που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από τον φόρο αεροδρομίου.

(106) Υπήρξαν διαδοχικοί συμπληρωματικοί μηχανισμοί. Σε ένα πρώτο στάδιο, οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν ένα ειδικό ταμείο, το ταμείο παρέμβασης για τους αερολιμένες και τις αεροπορικές μεταφορές («FIATA»), που συστάθηκε παράλληλα με τον φόρο αεροδρομίου και, όπως και αυτός, με τον προαναφερθέντα νόμο αριθ. 98-1266 της 30ής Δεκεμβρίου 1998. Το ταμείο αυτό, που τροφοδοτείται από ένα μέρος του φόρου πολιτικής αεροπορίας, διαδέχθηκε το ταμείο αντιστάθμισης των αεροπορικών μεταφορών («FPTA») που αρχικά προοριζόταν για τη χρηματοδότηση των αεροπορικών συνδέσεων προς όφελος της περιφερειακής και χωροταξικής ανάπτυξης. Η χρηματοδότηση από το FIATA κάλυπτε τα ίδια καθήκοντα με αυτά που χρηματοδοτούνται από το FPTA και επεκτάθηκε στις αποστολές που καλύπτονται από τον φόρο αεροδρομίου, με σκοπό να προστεθούν σε αυτά για την κάλυψη των δαπανών των μικρών αερολιμένων. Συγκεκριμένα, οι αποστολές του FIATA κατανέμονταν κατά το μεγαλύτερο μέρος σε δύο διαφορετικά «τμήματα»: σε ένα τμήμα «αερολιμένων» για τη συμπληρωματική κάλυψη των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας στους μικρούς αερολιμένες και σε ένα τμήμα «αεροπορικών μεταφορών» για τις επιδοτήσεις αεροπορικών συνδέσεων προς όφελος της περιφερειακής και χωροταξικής ανάπτυξης. Οι αποφάσεις για την καταβολή των επιδοτήσεων του FIATA για τη συμπληρωματική χρηματοδότηση των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας λαμβάνονταν μετά από γνωμοδότηση της επιτροπής διαχείρισης του σκέλους «αερολιμένων» του FIATA.

(107) Το 2005, το FIATA καταργήθηκε και η αντίστοιχη χρηματοδότηση αναλήφθηκε άμεσα από τον κρατικό προϋπολογισμό επί δύο έτη με βάση τις ίδιες αρχές λειτουργίας, και ιδίως τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης. Από το 2008 και μετά, το κράτος αντικατέστησε αυτό το σύστημα με προσαύξηση του φόρου αεροδρομίου, με αποτέλεσμα ο φόρος να καθοριστεί σε

([24]) Τα γενικά έξοδα συνδέονται κυρίως με τις λειτουργίες υποστήριξης, όπως η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων, οι χρηματοοικονομικές υποθέσεις, ο δημοσιονομικός έλεγχος, οι αγορές, τα μη εξειδικευμένα συστήματα πληροφορικής, η νομική διεύθυνση, οι γενικές υπηρεσίες, η γενική διεύθυνση, οι λογιστικές λειτουργίες και ο έλεγχος της διαχείρισης.

επίπεδο υψηλότερο από αυτό που είναι αναγκαίο για να καλύψει το κόστος των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας για ορισμένους αερολιμένες. Το πλεόνασμα που δημιουργείται με τον τρόπο αυτό ανακατανέμεται σε μικρότερα αεροδρόμια για να συμπληρωθεί το προϊόν των τελών αερολιμένα που εισπράττονται σε αυτά.

(108) Όπως προαναφέρθηκε, οι ετήσιες εκθέσεις των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, οι οποίες ελέγχονται από τις διοικητικές αρχές, αναφέρουν τις προβλεπόμενες και τις διαπιστωθείσες δαπάνες καθώς και τα προβλεπόμενα και τα διαπιστωθέντα έσοδα, που προέρχονται τόσο από τον φόρο αεροδρομίου όσο και από τον συμπληρωματικό μηχανισμό. Παρομοίως, οι ετήσιοι λογαριασμοί που τηρούν οι φορείς εκμετάλλευσης, βάσει των οποίων υπολογίζεται το υπόλοιπο των πραγματικών δαπανών και εσόδων, το οποίο, εάν είναι θετικό, έχει ως αποτέλεσμα την προς τα κάτω προσαρμογή του φόρου και τον καταλογισμό των χρηματοοικονομικών εξόδων στους φορείς εκμετάλλευσης, περιλαμβάνουν τόσο το προϊόν του φόρου αεροδρομίου όσο και τις χρηματοδοτήσεις που εισπράχθηκαν στο πλαίσιο του συμπληρωματικού μηχανισμού. Ο μηχανισμός δήλωσης, ελέγχου και της εκ των υστέρων προσαρμογής με σκοπό την αποφυγή της καταβολής κρατικών πόρων που υπερβαίνουν τις πραγματικές δαπάνες εφαρμόζεται, συνεπώς, τόσο στον φόρο αεροδρομίου όσο και στον συμπληρωματικό μηχανισμό.

5. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1. *Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

(109) Στην απόφαση για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή διαπιστώνει, σύμφωνα με την κοινοποίηση της Γαλλίας, ότι η πληρωμή που βασίζεται στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005 συνιστά επιδότηση από το CCIPB στην AMS. Λαμβάνοντας υπόψη τον δημόσιο χαρακτήρα του CCIPB, η Επιτροπή θεώρησε ότι η σύμβαση συνεπαγόταν τη χρήση κρατικών πόρων.

(110) Όσον αφορά την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες αν το CCIPB, συνάπτοντας τις εν λόγω συμβάσεις με την AMS και τη Ryanair, συμπεριφέρθηκε ως συνετός φορέας σε οικονομία της αγοράς που ασκεί διαρθρωτική πολιτική, σφαιρική ή κλαδική, καθοδηγούμενη από τις προοπτικές αποδοτικότητας σε σχετικά μακροπρόθεσμη προοπτική.

(111) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτίμησε ιδίως, προκαταρκτικά, βάσει των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της, ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005, παρά τις υπηρεσίες που είχαν πράγματι παρασχεθεί, συνήφθη για την επιδότηση του δρομολογίου Pau–Λονδίνου Stansted και ότι παρείχε στη Ryanair, μέσω της θυγατρικής της AMS, οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει σε κανονικές συνθήκες της αγοράς. Η Επιτροπή έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο συνιστούσε ενδεχομένως κρατική ενίσχυση που εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, την οποία καταβάλλει το CCIPB στην AMS. Η εκτίμηση αυτή βασίστηκε στην ανάλυση των στοιχείων που υπέβαλε η Γαλλία και στις περιστάσεις σύναψης της εν λόγω σύμβασης.

(112) Όσον αφορά τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την παροχή οικονομικού πλεονεκτήματος στη Ryanair μέσω των μειωμένων αερολιμενικών τελών.

(113) Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο των εν λόγω μέτρων με την εσωτερική αγορά βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

5.2. *Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

(114) Όσον αφορά τις συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ του CCIPB και της Ryanair και της AMS (δηλαδή τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ), η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας ότι οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθησαν ταυτόχρονα έπρεπε να αξιολογηθούν από κοινού, εφόσον η Ryanair και η AMS αποτελούσαν στην πραγματικότητα έναν ενιαίο δικαιούχο των εν λόγω μέτρων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι, για να διαπιστωθεί αν οι εν λόγω συμβάσεις συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις, έπρεπε να εφαρμόσει το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις διάφορες ημερομηνίες κατά τις οποίες συνήφθησαν οι συμβάσεις ([25]), δηλαδή:

— Στις 28 Ιανουαρίου 2003 (δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted).

— Στις 30 Ιουνίου 2005 (δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted) και στις 16 Ιουνίου 2009 για την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης.

— Στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 (δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά) και στις 16 Ιουνίου 2009 για την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης.

— Μάρτιος 2008 (σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 17ης Μαρτίου 2008, σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 31 Μαρτίου 2008) (δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ).

([25]) Εκτός από ορισμένες συμβάσεις, η ημερομηνία πραγματικής έναρξης των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από τη σύμβαση είναι διαφορετική από την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης. Βλέπε αιτιολογική σκέψη 395.

— Στις 16 Ιουνίου 2009 (δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ).

— Στις 28 Ιανουαρίου 2010 (δρομολόγια Pau-Λονδίνο, Pau-Σαρλερουά, Pau-Beauvais).

(115) Η Επιτροπή κατέληξε ότι, βάσει των πληροφοριών που διαθέτει, δεν θα μπορούσε να αποκλείσει ότι η Ryanair και η AMS έλαβαν κρατική ενίσχυση στο πλαίσιο των εξεταζόμενων συμβάσεων, αλλά, παρ' όλα αυτά, θεώρησε ότι δεν διέθετε επαρκή στοιχεία που να της επιτρέπουν να αποφανθεί οριστικά για το θέμα αυτό. Για να προβεί σε αυτή την αξιολόγηση, η Επιτροπή έκρινε ότι, βάσει των ενδείξεων που είχε στη διάθεσή της, η συμπεριφορά της υπηρεσίας του CCIPB που είναι αρμόδια για την εκμετάλλευση του αεροδρομίου, του CCIPB και των άλλων δημόσιων οντοτήτων έπρεπε να αξιολογηθεί από κοινού ως προς τη σχέση τους με τη Ryanair και την AMS.

(116) Παρομοίως, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο της σύμβασης που υπογράφηκε με την Transavia με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(117) Όσον αφορά το συμβιβάσιμο αυτών των ενδεχόμενων ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρείες ([26]), η Επιτροπή διαχώρισε τα μέτρα που ήταν προγενέστερα από την έναρξη ισχύος των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 από τα μέτρα που ακολούθησαν.

(118) Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία, η Επιτροπή έκρινε ότι τα κριτήρια που πρέπει να εφαρμόζονται για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των πιθανών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά ήταν τα ακόλουθα:

— το μέτρο συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού συμφέροντος, δηλαδή στο άνοιγμα νέων γραμμών, βιώσιμων μακροπρόθεσμα, προς ένα άλλο αεροδρόμιο της Ένωσης,

— το ποσό της ενίσχυσης είναι αναγκαίο και αναλογικό με τις πρόσθετες δαπάνες που προκύπτουν από την έναρξη νέων δρομολογίων και το μέτρο έχει χαρακτήρα κινήτρου,

— το μέτρο χορηγείται κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις,

— προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων της αεροπορικής εταιρείας,

— δεν θίγει τον ανταγωνισμό κατά τρόπο αντίθετο προς το γενικό συμφέρον.

(119) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον πληρούνται αυτά τα κριτήρια και ως προς το συμβιβάσιμο αυτών των ενδεχόμενων ενισχύσεων με τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(120) Όσον αφορά το συμβιβάσιμο των μέτρων που ελήφθησαν μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, η Επιτροπή βασίστηκε κυρίως στα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις εκκίνησης υπέρ των αεροπορικών εταιρειών. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την ικανοποίηση των κριτηρίων αυτών.

(121) Όσον αφορά τις επιδοτήσεις εξοπλισμού υπέρ του CCIPB, η Επιτροπή διατύπωσε τις αμφιβολίες της για το κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενήργησαν ως συνετός επενδυτής χορηγώντας αυτές τις επιδοτήσεις. Η Επιτροπή δήλωσε ότι, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο να συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

(122) Όσον αφορά το συμβιβάσιμο αυτών των ενδεχομένων ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή αναφέρθηκε στα κριτήρια που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις ενισχύσεις σε επενδύσεις υπέρ των αερολιμένων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες της ως προς το συμβιβάσιμο αυτών των εικαζόμενων ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά.

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

6.1. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

(123) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πέντε ενδιαφερόμενα μέρη:

6.1.1. ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. ***Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη με τη Ryanair***

(124) Σύμφωνα με το CCIPB, δεδομένου ότι τα αερολιμενικά τέλη εφαρμόζονται με αντικειμενικούς και αμερόληπτους όρους στη Ryanair και σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο Pau, η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών δεν ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

([26]) Σε συνέχεια της εν λόγω απόφασης, με τον όρο «αεροπορικές εταιρείες» νοούνται οι αεροπορικές εταιρείες και οι θυγατρικές τους, και ειδικότερα η AMS.

(125) Το CCIPB επισημαίνει ότι ο αερολιμένας Pau αυτοχρηματοδοτεί την εκμετάλλευσή του με τα έσοδά του και θεωρεί ότι δεν χορηγείται καμία ενίσχυση ή χρηματοδότηση από το κράτος για την εξισορρόπηση της εκμετάλλευσής του.

(126) Όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται στη Ryanair, το CCIPB επιβεβαιώνει ότι αυτά προκύπτουν από την εφαρμογή των τιμών που εφαρμόζονται στη Ryanair, όπως και σε κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία.

(127) Το CCIPB επισημαίνει ότι υπάρχουν τρεις κατηγορίες αερολιμενικών τελών:

— τα ρυθμιζόμενα αεροναυτικά τέλη,

— τα μη ρυθμιζόμενα τέλη υπηρεσιών εδάφους,

— οι κρατικοί φόροι.

(128) Καταρχάς, το CCIPB επιβεβαιώνει ότι εφαρμόζει τα ρυθμιζόμενα αεροναυτικά τέλη (τα οποία είναι τέσσερα: το τέλος προσγείωσης, το τέλος στάθμευσης, το τέλος σήμανσης, το τέλος επιβατών) στις αεροπορικές εταιρείες με αντικειμενικό τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Το ύψος τους καθορίζεται από επιτροπή ισομερούς εκπροσώπησης των φορέων εκμετάλλευσης και των αεροπορικών εταιρειών, αλλά και της εποπτικής αρχής.

(129) Το CCIPB αναφέρει ότι δεν απαλλάσσει τη Ryanair από τα τέλη στάθμευσης και σήμανσης, αλλά ότι η σύμβαση αναφέρει απλώς ότι «η Ryanair δεν οφείλει κανονικά να καταβάλλει» τα τέλη αυτά. Το CCIPB σημειώνει ότι, όσον αφορά το τέλος στάθμευσης των αεροσκαφών, αυτό οφείλεται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος είναι σταθμευμένο περισσότερο από δύο ώρες στον αερολιμένα, ενώ ο χρόνος στάσης της Ryanair περιορίζεται κανονικά σε 25 λεπτά. Το CCIPB σημειώνει ότι, όσον αφορά το τέλος σήμανσης, οι πτήσεις της Ryanair προσφέρονται μόνον κατά τη διάρκεια της ημέρας, γεγονός που μειώνει την πιθανότητα να πρέπει η Ryanair να καταβάλλει τέλος σήμανσης.

(130) Δεύτερον, όσον αφορά τα τέλη υπηρεσιών εδάφους που δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις (π.χ. οι αερολιμενικές υπηρεσίες ή πρόσδεση των αεροσκαφών), το CCIPB επισημαίνει ότι το ύψος των τελών αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης με κάθε αεροπορική εταιρεία, λαμβανομένης υπόψη της ιδιαιτερότητας της κατάστασης της κάθε εταιρείας. Στην πράξη, οποιαδήποτε σύγκριση βάσει αριθμητικών μόνο κριτηρίων μεταξύ των εταιρειών δεν θα ήταν κατ' ανάγκη κατάλληλη, στο βαθμό που, ανεξάρτητα από το ίδιο μέγεθος των αεροσκαφών, θα έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη πολλά άλλα κριτήρια, όπως ο ετήσιος αριθμός επιβατών της εταιρείας, η συχνότητα των πτήσεων, η περίοδος (χαμηλή ή περίοδος αιχμής) εκτέλεσης των πτήσεων εντός της ημέρας, οι προσαυξήσεις για τις νυκτερινές πτήσεις, οι καθυστερήσεις, οι διαδικασίες απόψυξης, οι εργασίες καθαρισμού των αεροσκαφών κ.λπ.

(131) Τρίτον, το CCIPB υπογραμμίζει ότι, όσον αφορά τους κρατικούς φόρους (που είναι δύο, ο φόρος αεροδρομίου και ο φόρος πολιτικής αεροπορίας), αυτοί εφαρμόζονται αυστηρά με ταυτόσημο τρόπο σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Το CCIPB δεν παρεμβαίνει στον καθορισμό του ύψους τους, το οποίο καθορίζεται από την αρμόδια ρυθμιστική αρχή.

6.1.1.2. ***Σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που έχει συναφθεί με την AMS***

(132) Κατά το CCIPB, τα καταβαλλόμενα από το CCIPB ποσά στην εταιρεία AMS δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Το CCIPB σημειώνει ότι, με την ιδιότητα της παραχωρησιούχου αρχής του αερολιμένα Pau, αποφάσισε, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, να δημοσιεύσει στο περιοδικό Air & Cosmos του Δεκεμβρίου 2007 πρόσκληση υποβολής προτάσεων για την εξεύρεση μιας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών που θα ήταν έτοιμες, με χρηματοδοτική ενίσχυση, να ανοίξουν νέους προορισμούς στην Ευρώπη με αφετηρία το Pau (είχαν προβλεφθεί οκτώ παρτίδες). Όπως ωστόσο, διαπίστωσε, μέχρι τις 31 Ιανουαρίου 2008, ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την παραλαβή των προσφορών, δεν είχε υποβληθεί καμία πρόταση από καμία αεροπορική εταιρεία.

(133) Το CCIPB θεωρεί, εξάλλου, ότι η απόφασή του να συνάψει τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με τη Ryanair δεν καταλογίζεται στο κράτος. Κατά το CCIPB, ούτε οι δημόσιες αρχές, ούτε οι διοικητικές αρχές ενεπλάκησαν, σε καμία χρονική στιγμή, στη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων με τη Ryanair και τη σύναψη της εμπορικής εταιρικής σχέσης με την εν λόγω εταιρεία.

(134) Το CCIPB θεωρεί ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια (τα «CCI») εκμεταλλεύονται τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις «*σύμφωνα με τους όρους του ιδιωτικού δικαίου*».

(135) Τα CCI συνιστούν, κατά το CCIPB, «πολύ ειδική κατηγορία δημόσιων οργανισμών […] σκοπός των οποίων είναι να εκπροσωπούν ελεύθερα τα εμπορικά και βιομηχανικά συμφέροντα της διοικητικής περιοχής τους ενώπιον των δημόσιων αρχών». Το CCIPB προσθέτει ότι «το γεγονός ότι συνδέονται με το κράτος […] δεν συνεπάγεται αφ' εαυτού καμία υποταγή». Κατά την εκμετάλλευση του αερολιμένα και, κατ' επέκταση, όταν συνάπτει εταιρική σχέση με τη Ryanair, το CCIPB ενεργεί με πλήρη αυτονομία έναντι του κράτους και, επομένως, χωρίς καμία άμεση ή έμμεση παρέμβαση του κράτους.

6.1.1.3. ***Το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς***

(136) Το CCIPB αναφέρει ότι έλαβε προσφορά από την αεροπορική εταιρεία Ryanair για τη συνέχιση της εκμετάλλευσης της γραμμής Pau — Λονδίνο Stansted μετά την ακύρωση της σύμβασης της 28ης Ιανουαρίου 2003 από το διοικητικό πρωτοδικείο της Pau στις 3 Μαΐου 2005.

(137) Το CCIPB συνήψε με τη Ryanair, για το επιχειρησιακό σκέλος του δρομολογίου, σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, η οποία κατά το CCIPB δεν επέφερε σημαντικές διαφορές μεταχείρισης μεταξύ της Ryanair και των άλλων αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν τον αερολιμένα Pau. Το CCIPB προσθέτει ότι, για την εμπορική ανάπτυξη του αερολιμένα, συνήψε σύμβαση διαδικτυακών υπηρεσιών μάρκετινγκ με μια κατά 100 % θυγατρική της Ryanair, την εταιρεία AMS. Όσον αφορά την εν λόγω σύμβαση, το CCIPB θεωρεί ότι ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς για πέντε λόγους, που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 138 έως 142.

(138) Πρώτον, σε αντάλλαγμα για το τίμημα που καταβάλλει το CCIPB, η AMS παρέχει πραγματικές εμπορικές υπηρεσίες, ιδίως πολλούς διαδικτυακούς συνδέσμους στον ιστότοπο ryanair.com που κατευθύνουν τους χρήστες του Διαδικτύου απευθείας στους ιστότοπους του CCIPB, του αεροδρομίου, των υποδομών της περιοχής (λεωφορεία, τρένα, ταξί κ.λπ.), του γραφείου τουρισμού του Béarn κ.λπ.

(139) Δεύτερον, ο διαδικτυακός τόπος ryanair.com είναι σήμερα, αναμφισβήτητα, ο πρώτος σε κρατήσεις ταξιδιών στην Ευρώπη και, με μεγάλη απόσταση, ένας από τους ιστότοπους με τη μεγαλύτερη αναζήτηση από τους χρήστες του Διαδικτύου μέσω της μηχανής αναζήτησης Google. Η χρησιμοποίηση του ιστότοπου Ryanair.com για την εισαγωγή σε αυτόν διαφήμισης του αερολιμένα Pau αποτελεί πραγματική ευκαιρία για το αεροδρόμιο Pau ή τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης που εξυπηρετεί. Οι αερολιμένες και άλλα τρίτα μέρη (οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, τα ξενοδοχεία, οι περιφερειακές αρχές κ.λπ.) θα ήταν διατεθειμένοι να καταβάλουν τις τιμές του τιμοκαταλόγου που ορίζεται στην τιμολογιακή διάρθρωση που δημοσιεύεται στον ιστότοπο της AMS. Ορισμένοι αερολιμένες εξ ολοκλήρου ιδιωτικοί, εξάλλου, θα δέχονταν να καταβάλλουν τα ποσά αυτά. Το CCIPB υπογραμμίζει την προστιθέμενη αξία της διαφήμισης στον διαδικτυακό τόπο ryanair.com, παραπέμποντας σε μελέτη της εταιρείας Planet-Work που διαπίστωσε ότι η διαφήμιση που αγοράζεται στον ιστότοπο ryanair.com προσέφερε μεγαλύτερη προβολή για τον αερολιμένα Pau και την ευρύτερη περιοχή, όσον αφορά τον αριθμό των πληκτρολογούμενων επιλογών των χρηστών του Διαδικτύου, από μια διαφήμιση στον ιστότοπο voyages-sncf.com. Το CCIPB καταλήγει στο συμπέρασμα ότι για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, οι τιμές τις οποίες χρεώνει η AMS και καταβάλλει το CCIPB αντιστοιχούν «στις τιμές της αγοράς».

(140) Κατά τρίτο λόγο, κατά την άποψη του CCIPB, ο κατ' αποκοπή χαρακτήρας της τιμής που καταβλήθηκε για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες εμφανώς δεν αποτελεί καθοριστικό κριτήριο για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.

(141) Τέταρτον, τα καταβαλλόμενα ποσά βάσει της σύμβασης για το δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά θα επέτρεπαν τη λήψη διαφορετικών υπηρεσιών από εκείνες που λαμβάνει το CCIPB βάσει της σύμβασης για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο. Συνεπώς, το CCIPB δεν πληρώνει δύο φορές για την ίδια παροχή, γεγονός που αποδεικνύει ότι τα καταβληθέντα ποσά δεν συνιστούν επιδοτήσεις για το άνοιγμα μιας γραμμής. Το CCIPB υποστηρίζει επίσης ότι, εάν το ποσό είχε στόχο να στηρίξει το διαρθρωτικό έλλειμμα εκμετάλλευσης της γραμμής, θα ήταν προφανώς ανεπαρκές.

(142) Πέμπτον, το CCIPB θεωρεί ότι είναι πολύ δύσκολο για ένα «δημόσιο οργανισμό που δεν έχει ως αποστολή να αποκομίζει κέρδη» να αποδείξει ότι το ποσό των EUR […] που χορηγήθηκαν στην εταιρεία AMS «απέφερε κέρδη» ύψους EUR […] στο CCIPB. Ωστόσο, το CCIPB θεωρεί βέβαιο ότι, όσον αφορά την ευρύτερη εικόνα για το κοινό και/ή την ελκυστικότητα, ο σύνδεσμος στον δικτυακό τόπο www.ryanair.com (και η απουσία κοντινών προορισμών στον ιστότοπο) άξιζε αυτή την επένδυση.

6.1.1.4. ***Νόθευση του ανταγωνισμού***

(143) Το CCIPB εκτιμά ότι τα ποσά που κατέβαλε ως αμοιβή για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ από την AMS δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό.

(144) Ο προορισμός της Pau δεν θα ενδιέφερε αυθόρμητα καμία άλλη αεροπορική εταιρεία εκτός από την Air France και, παρά τις προσπάθειες του αερολιμένα, εκδήλωσαν ενδιαφέρον μόνον η Ryanair για το Λονδίνο και η Transavia για το Άμστερνταμ.

(145) Το CCIPB επισημαίνει ότι η έναρξη δρομολογίων χαμηλού κόστους δεν επηρέασε τα δρομολόγια της Air France, η οποία από το 2003 και μετά αύξησε τον αριθμό των επιβατών της από το Pau.

6.1.2. ΕΝΩΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES «AEA»)

(146) Η AEA θεωρεί ότι είναι ενδιαφερόμενο μέρος στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης. Πράγματι, ένα από τα μέλη της είναι μια αεροπορική εταιρεία που εκτελεί πτήσεις στον αερολιμένα Pau (Air France). Γενικότερα, η AEA, η οποία εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ευρωπαίων αερομεταφορέων «σε δίκτυο», θεωρεί ότι έχει συμφέρον να παρακολουθεί την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2005. Κατά την άποψή της, οι αερομεταφορείς που επωφελούνται παράνομα από ορισμένες μειώσεις των τελών τους συμβάλλουν στη δημιουργία στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της κοινής αγοράς, εις βάρος άλλων μεταφορέων οι οποίοι βαρύνονται με το κόστος των δραστηριοτήτων τους.

(147) Η ΑΕΑ θεωρεί ότι οι δύο συμβάσεις που έχει συνάψει το CCIPB με τη Ryanair και την AMS, θυγατρική της κατά 100 %, δηλαδή 1) η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών όσον αφορά το δρομολόγιο Λονδίνο Stansted-Pau και 2) η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ στο Διαδίκτυο, για το οποίο η AMS εισπράττει κατ' αποκοπή ποσό EUR 437 000 ετησίως, δικαίως δημιουργούν σοβαρές ανησυχίες.

(148) Κατά την άποψή της, το γεγονός ότι η Ryanair είναι ο μόνος χρήστης του αερολιμένα που επωφελείται από ειδική σύμβαση για τις αερολιμενικές υπηρεσίες συνιστά άκρως αμφιλεγόμενη πρακτική. Επιπλέον, θεωρεί ότι η Ryanair δεν θα έπρεπε να απαλλάσσεται από τα τέλη στάθμευσης και σήμανσης και ότι, όταν ο χρόνος στάσης των αεροσκαφών της εταιρείας υπερβαίνει τις δύο ώρες, θα έπρεπε να υπόκειται στα ίδια τέλη με αυτά των άλλων αεροπορικών εταιρειών.

(149) Η ΑΕΑ ισχυρίζεται ότι τα διάφορα γαλλικά δικαστήρια έχουν αναγνωρίσει σε ευρεία κλίμακα ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS έχει δημιουργήσει υπέρμετρα ευνοϊκές συνθήκες προς όφελος της Ryanair ([27]). Διαπιστώνει ότι το διοικητικό πρωτοδικείο της Pau έχει χρησιμοποιήσει όρους όπως «έλλειψη ισορροπίας» στην απόφαση του Μαΐου 2005, που οδηγεί αναγκαστικά στο συμπέρασμα ότι αυτό το είδος συμβάσεων συνιστούσε οικονομική ενίσχυση προς τη Ryanair. Η ΑΕΑ δεν αμφισβητεί την πρακτική των υπηρεσιών μάρκετινγκ καθαυτή, αλλά αμφιβάλλει για το κατά πόσον έχουν τηρηθεί οι συνήθεις συνθήκες της αγοράς στις επίμαχες συμβατικές διατάξεις.

6.1.3. RYANAIR

(150) Η Ryanair δηλώνει ότι οι διατάξεις και οι όροι της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 είναι σύμφωνοι με τους όρους της αγοράς και ότι η σύμβαση δεν παρέχει κανένα επιλεκτικό πλεονέκτημα στην εταιρεία και, ως εκ τούτου, δεν νοθεύει τον ανταγωνισμό, ούτε επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(151) Η εταιρεία τονίζει ότι καταβάλλει τα πάγια τέλη και τους φόρους των αεροπορικών εταιρειών που ισχύουν στον αερολιμένα Pau, επιπλέον των προμηθειών επί των πωλήσεων εισιτηρίων και των επιβαρύνσεων για υπέρβαρο των αποσκευών. Διευκρινίζει ότι τα τέλη αυτά είναι παρόμοια με εκείνα που εφαρμόζονται σε άλλους παρόμοιους αερολιμένες ή σε άλλους αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα Pau. Εξ όσων γνωρίζει, δεν τυγχάνει ευνοϊκότερης μεταχείρισης εκ μέρους του CCIPB από εκείνη που δικαιούνται οι άλλες αεροπορικές εταιρείες.

(152) Κατά τη Ryanair, οι υπό αίρεση εκπτώσεις επί των τελών στάθμευσης και σήμανσης και των εξόδων χειρισμού, που προβλέπονται στα άρθρα 7.1.3 και 7.2 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005, βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που καθορίζονται στη σύμβαση, δηλαδή στην απουσία φωτισμού την ημέρα και στάθμευσης ή βαρέων φορτωτικών μηχανημάτων, λαμβανομένων υπόψη της διάρκειας στάσης 25 λεπτών των αεροσκαφών της Ryanair και των στοιχειωδών υπηρεσιών που προσφέρει στους επιβάτες της. Η Ryanair επισημαίνει ότι οι εν λόγω απαλλαγές εφαρμόζονται και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες και ότι το άρθρο 3 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 αναφέρει ρητώς την υποχρέωση του CCIPB να εφαρμόζει τους όρους που παραχωρήθηκαν στην Ryanair και στις άλλες συγκρίσιμες αεροπορικές εταιρείες ([28]).

(153) Η Ryanair επισημαίνει ότι οι διατάξεις και οι όροι που της προτάθηκαν δεν έχουν χαρακτήρα απορρήτου και, σε αντίθεση με τις συνήθεις πρακτικές του κλάδου, η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 επιτρέπει ρητά στο CCIPB να αποκαλύπτει το περιεχόμενό της σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

(154) Η Ryanair υποστηρίζει ότι δεν αποκομίζει κανένα παράνομο πλεονέκτημα εκ μέρους του CCIPB στο πλαίσιο της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 και ότι η σχέση διαφάνειας που καλύπτεται από τη σύμβαση χαρακτηρίζεται από την απουσία επιλεκτικότητας, προϋπόθεση απαραίτητη (αλλά όχι επαρκή) για τον χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης. Υποστηρίζει ακόμη ότι τα επίμαχα μέτρα δεν πληρούν τις άλλες προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης (όπως οι επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και στρεβλώσεις του ανταγωνισμού).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) Η AMS αναφέρει ότι προτείνει διαφημιστικό χώρο στον δικτυακό τόπο της Ryanair με τους συνήθεις όρους της αγοράς και σε τιμές που δημοσιεύονται στον δικό της ιστότοπο.

(156) Η εταιρεία θεωρεί ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ στο Διαδίκτυο (WMS) με το CCIPB δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών, δεδομένου ότι πρόκειται για κλασική σύμβαση εμπορικής διαφήμισης, παρόμοια με αυτές που συνάπτονται συχνά με εφημερίδες, τηλεοπτικούς σταθμούς, ραδιοφωνικούς σταθμούς και σε εξωτερικούς χώρους διαφήμισης κ.λπ.

([27]) Η ΑΕΑ παραπέμπει ειδικότερα στην απόφαση του γαλλικού Συμβουλίου Επικρατείας της 27ης Φεβρουαρίου 2006 στην υπόθεση *Compagnie Ryanair Limited* (αριθ. 264406).

([28]) Το άρθρο 3 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 ορίζει: «Μη αποκλειστικότητα. Η παρούσα σύμβαση δεν έχει αποκλειστικό χαρακτήρα. Οι όροι που απολαμβάνει η Ryanair στο πλαίσιο της παρούσας σύμβασης θα εφαρμόζονται επίσης σε κάθε αεροπορική εταιρεία με την οποία ο αερολιμένας Pau-Pyrénées θα αποφάσιζε να ανοίξει μια νέα διεθνή γραμμή χαμηλού κόστους. Οι εν λόγω όροι θα προσαρμόζονται σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των διεθνών δρομολογίων που ξεκινούν: συχνότητα των πτήσεων, αριθμός μεταφερόμενων επιβατών, όροι τιμολόγησης των πτήσεων.».

(157) Κατά την AMS, οι όροι σχετικά με την αγορά από το CCIPB διαφημιστικών χώρων στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair αντανακλούν τους όρους της αγοράς και είναι σύμφωνοι με αυτούς. Όσον αφορά την αξία των διαφημιστικών χώρων στον ιστότοπο της Ryanair, η AMS υπογραμμίζει ότι οι τιμές που καθορίζει για τους χώρους αυτούς αντανακλούν την αυξανόμενη εμπορική επιτυχία αυτού του ιστότοπου και την πέρα από κάθε κοινό μέτρο ικανότητά του να στηρίζει ένα διαφημιστικό μήνυμα που απευθύνεται σε ένα πολύ συγκεκριμένο κοινό.

(158) Η AMS υποστηρίζει ότι ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair έχει πολύ μεγαλύτερη ζήτηση ως διαφημιστικός χώρος από κάθε άλλον ιστότοπο διαφήμισης ταξιδιών, από οποιαδήποτε γενική διαδικτυακή πύλη που χρησιμοποιείται ως σημείο σύγκρισης από την Επιτροπή. Διευκρινίζει ότι ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair καταγράφει περισσότερα από 300 εκατ. εκτυπώσεις ιστοσελίδων κάθε μήνα.

(159) Η AMS ισχυρίζεται ότι το CCIPB αγόρασε διαφημιστικούς χώρους με τους ίδιους όρους όπως και οι ιδιώτες πελάτες. Κατά την άποψή της, οι τιμές που καθορίζονται στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ στο Διαδίκτυο αντιστοιχούν στις τρέχουσες τιμές που εφάρμοζε όταν συνήφθη η σύμβαση και ήταν ταυτόσημες για όλους τους πελάτες, τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα. Η AMS αναφέρει ότι οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης αερολιμένων (όπως η […] και η […]) υπέγραψαν με την AMS συμβάσεις παρόμοιες με αυτήν που έχει συναφθεί με το CCIPB.

(160) Η AMS αμφισβητεί την αναγκαιότητα αυτής της σύμβασης, όπως επικαλέστηκε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας: «η Επιτροπή διερωτάται εάν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης είναι αναγκαίες για το CCIPB και εάν η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ έχει συναφθεί αποκλειστικά για την επιδότηση του δρομολογίου Pau-Λονδίνο Stansted» ([29]).

(161) πράγματι, κατά την AMS, αυτού του είδους η δραστηριότητα που ασκείται με τους όρους της αγοράς αποκλείει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και δεν υπάρχει νομικό προηγούμενο όσον αφορά την αξιολόγηση του «αναγκαίου» χαρακτήρα. Εντούτοις, η AMS υπενθυμίζει ότι, εφόσον η Επιτροπή επιθυμεί ακόμη να αμφισβητεί αυτή την αναγκαιότητα, το CCIPB αναλαμβάνει τόσο την προβολή της περιοχής Pau-Béarn όσο και την εκμετάλλευση του αερολιμένα Pau. Θεωρεί ότι, υπό το πρίσμα αυτών των δύο στόχων, η διαφήμιση στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair είναι λογική από εμπορική άποψη.

(162) Όσον αφορά την αγορά διαφημιστικού χώρου για την προβολή της περιοχής, η AMS υπογραμμίζει ότι τα γαλλικά εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια ανταγωνίζονται μεταξύ τους και αναγκάζονται να προσφεύγουν σε «εδαφικό μάρκετινγκ», έτσι ώστε η περιοχή τους να υπερισχύει έναντι των ανταγωνιστριών της.

(163) Η AMS θεωρεί ότι η αγορά διαφημιστικού χώρου στον δικτυακό τόπο της Ryanair αυξάνει την προβολή του αερολιμένα Pau. Κατά την άποψή της, το CCIPB έχει άμεσο εμπορικό συμφέρον να το πράξει, διότι η συνακόλουθη αύξηση του αριθμού των επιβατών προσελκύει επιχειρήσεις βοηθητικών υπηρεσιών προς το αεροδρόμιο και αυξάνει τα έσοδά του.

(164) Η AMS ισχυρίζεται ότι το CCIPB δεν κάνει διαφήμιση στον δικτυακό τόπο της Ryanair για να επιδοτήσει το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο, αλλά ότι ο χώρος στον δικτυακό τόπο της Ryanair τον οποίο διαθέτει η AMS στο CCIPB αποτελεί επιθυμητό πόρο για τον οποίο έχει αποδειχθεί ότι υπάρχει ζήτηση από άλλους διαφημιζόμενους, περιλαμβανομένου του ιδιωτικού τομέα. Είναι, συνεπώς, ανακριβές να περιγράφεται η πώληση αυτού του χώρου ως απλό πρόσχημα για την είσπραξη επιδοτήσεων.

(165) Κατά την AMS, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ στο Διαδίκτυο δεν συνιστά ενίσχυση, διότι οι όροι της είναι σύμφωνοι με τους όρους μιας συνήθους εμπορικής συμφωνίας και δεν αποφέρουν κανένα πλεονέκτημα στην AMS (ή τη Ryanair). Η εταιρεία υποστηρίζει ότι η εν λόγω συμφωνία, επομένως, δεν νοθεύει τον ανταγωνισμό και δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Από τον αερολιμένα του Pau, η Air France προσφέρει περίπου 5 καθημερινές πτήσεις προς το αεροδρόμιο Orly του Παρισιού, 3 καθημερινές πτήσεις στο αεροδρόμιο Paris Roissy Charles de Gaulle και 4 καθημερινές πτήσεις προς το αεροδρόμιο της Λυών (μέσω θυγατρικής).

(167) Η Air France επισημαίνει ότι τα πλεονεκτήματα που παρέχονται στην εταιρεία Ryanair και τη θυγατρική της AMS, τα οποία δεν απολαμβάνει η Air France έχουν ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του κόστους εκμετάλλευσης της Ryanair. Κατά την Air France, ως εκ τούτου, αυτό θίγει τον υφιστάμενο άμεσο ανταγωνισμό μεταξύ της Ryanair και της Air France για τις πτήσεις προς και από τον αερολιμένα Pau, αλλά και τον ανταγωνισμό σε όλες τις αεροπορικές συνδέσεις στο εσωτερικό της Ένωσης. Οι συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, συνεπώς, πλήττονται άμεσα.

([29]) Απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, σκέψη 43.

6.1.5.1. ***Αερολιμενικά τέλη***

(168) Η Air France επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το φυλλάδιο με τις τιμές του 2007 που δημοσίευσε το CCIPB, η τιμή των τελών στάθμευσης καθορίστηκε σε EUR 0,16 ανά τόνο ανά ώρα. Το εν λόγω τέλος εφαρμόζεται εφόσον το αεροσκάφος παραμένει τουλάχιστον επί 2 ώρες στον ασφαλτοτάπητα. Η Air France δεν θεωρεί αφύσικο το να μη καταβάλει η Ryanair αυτό το τέλος για στάθμευση διάρκειας 25 λεπτών, αλλά όταν η στάθμευση υπερβεί τις δύο ώρες, η Ryanair θα πρέπει να καταβάλλει το τέλος.

(169) Η Air France επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το φυλλάδιο με τις τιμές του 2007 που δημοσίευσε το CCIPB, η τιμή των τελών σήμανσης καθορίστηκε σε EUR 35,18 για κάθε μετακίνηση αεροσκάφους. Το εν λόγω τέλος οφείλεται εφόσον χρησιμοποιηθεί ο εξοπλισμός σήμανσης για μια «μετακίνηση αεροσκάφους», δηλαδή για κάθε προσγείωση ή απογείωση, μέρα και νύχτα. Κατά συνέπεια, η μη εφαρμογή του εν λόγω τέλους στην εταιρεία Ryanair με την πρόφαση ότι πραγματοποιεί δρομολόγια μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας δεν συνάδει με τους γενικούς όρους εφαρμογής του εν λόγω τέλους.

(170) Η Air France τονίζει ότι αυτές οι τιμές συνήθως αναθεωρούνται με την πάροδο του χρόνου και θεωρεί ότι η Ryanair, όπως οι άλλοι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις από και προς τον αερολιμένα Pau, πρέπει να υπόκειται στις ενδεχόμενες μεταβολές του επιπέδου των εν λόγω τελών.

6.1.5.2. ***Υπηρεσίες εδάφους***

(171) Η Air France αναφέρει ότι η παροχή σε αυτήν υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα Pau αποτελεί αντικείμενο επίσημης σύμβασης. Η Air France αναφέρει ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, «φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα, ως πάροχος υπηρεσιών εδάφους, μπορεί να εφαρμόζει διαφορετικές τιμές στα τέλη εξυπηρέτησης που επιβάλλει στις αεροπορικές εταιρείες, εφόσον η διαφορά τιμής δικαιολογείται από τη διαφορά του κόστους που συνδέεται με τη φύση ή την έκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών». Η Air France τονίζει ότι με την απόφασή του της 3ης Μαΐου 2005, το διοικητικό πρωτοδικείο της Pau έκρινε ότι μια έκπτωση αδικαιολόγητη στα τέλη υπηρεσιών εδάφους που χορηγήθηκε στη Ryanair συνιστούσε κρατική ενίσχυση η οποία έπρεπε να θεωρηθεί παράνομη για τον λόγο ότι δεν είχε κοινοποιηθεί.

(172) Η Air France σημειώνει ότι προσφέρει πολύ περισσότερες πτήσεις από και προς το αεροδρόμιο Pau από τη Ryanair. Υπό αυτές τις συνθήκες, η Air France θεωρεί ότι οι τιμές που εφαρμόζει το CCIPB στην εταιρεία Ryanair για τις υπηρεσίες εδάφους δεν πρέπει να είναι ευνοϊκότερες από αυτές που απολαμβάνει η Air France.

6.1.5.3. ***Σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS***

(173) Η Air France διαπιστώνει ότι οι συμβάσεις αυτού του είδους μεταξύ του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και της θυγατρικής AMS της Ryanair φαίνεται να αποτελεί συνήθη πρακτική της Ryanair στους αερολιμένες από τους οποίους αποφασίζει να ξεκινήσει δρομολόγια. Η Air France αναφέρει ότι τα γαλλικά διοικητικά δικαστήρια έχουν ήδη επιβάλει κυρώσεις σε τέτοιου είδους μέτρα, εφόσον οι εικαζόμενες υπηρεσίες προβολής δεν παρέχονταν καθόλου ή παρέχονταν με υπέρμετρα ευνοϊκούς όρους για τη Ryanair.

(174) Η Air France αναφέρεται στον όρο «ανισορροπία» που χρησιμοποίησε το διοικητικό πρωτοδικείο του Pau στην απόφασή του της 3ης Μαΐου 2005 μεταξύ των αμοιβαίων υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών στη σύμβαση που συνήφθη μεταξύ του CCIPB και της Ryanair το 2003. Η Air France θεωρεί ότι θα μπορούσε να αμφισβητηθεί η ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ των υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών της συμφωνίας του 2005 με την AMS. Σύμφωνα με την Air France, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι το σύνολο ή μέρος του ποσού αυτού μπορεί να επιστραφεί από τη Ryanair είτε σε περίπτωση διακοπής του εν λόγω δρομολογίου είτε σε περίπτωση μη επίτευξης των ενδεχόμενων στόχων προβολής που έχουν καθοριστεί.

(175) Η Air France δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι ορισμένες ενισχύσεις «μάρκετινγκ» μπορεί να είναι αποδεκτές σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες. Ωστόσο, η Air France θεωρεί απίθανο ότι η σύμβαση «υπηρεσιών μάρκετινγκ» μπορεί να πληροί τις προϋποθέσεις που απαιτούνται ώστε να είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

6.1.5.4. ***Συμπέρασμα***

(176) Η Air France επιθυμεί να τερματιστούν οι αδικαιολόγητες κατά την άποψή της πληρωμές που απολαμβάνει η Ryanair στον αερολιμένα Pau από το 2005 και να διαταχθεί η ανάκτηση της παράνομης ενίσχυσης από τη Ryanair.

6.2. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

6.2.1. ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) Το CCIPB πιστεύει ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήψε με τις αεροπορικές εταιρείες και/ή τις θυγατρικές τους δεν ενέχουν κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

(178) Το CCIPB διαπιστώνει ότι οι συμβάσεις έχουν ριζικά διαφορετικό χαρακτήρα και αντικείμενο και πρέπει να αναλυθούν χωριστά. Δεν έχει καμία σημασία το ότι οι συμβάσεις αυτές συνήφθησαν την ίδια ημέρα, δεδομένου ότι η καθεμία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό. Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των όρων με τους οποίους ο αερολιμένας Pau θέτει στη διάθεση των αεροπορικών εταιρειών τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις του και τους παρέχει διάφορες αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής. Αντιθέτως, ο σκοπός της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι ο καθορισμός των όρων με τους οποίους μια αεροπορική εταιρεία οφείλει να προβάλλει στον δικτυακό της τόπο, έναντι αμοιβής, τον αερολιμένα Pau και τα τουριστικά αξιοθέατα και τις επιχειρηματικές δυνατότητες των περιοχών Pau και Béarn. Τα δύο είδη συμβάσεων δεν είναι συνεπώς εγγενώς συνδεδεμένα μεταξύ τους. Παρομοίως, το γεγονός ότι οι όροι και προϋποθέσεις βάσει των οποίων οι αερολιμενικές υπηρεσίες που παρέχονται από τον αερολιμένα και οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρέχονται από μια αεροπορική εταιρεία ή από θυγατρική της είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται σε μία ενιαία σύμβαση δεν σημαίνει ότι η νομική ανάλυση για τη διαπίστωση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης πρέπει να εξετάζει αυτά τα δύο είδη υπηρεσιών που δεν «αντισταθμίζονται».

(179) Όσον αφορά τη συμπεριφορά του CCIPB και άλλων δημόσιων φορέων, το CCIPB θεωρεί ότι δεν πρέπει να αξιολογούνται από κοινού, τουλάχιστον όσον αφορά τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ (γεγονός που δικαιολογεί ωστόσο τη χωριστή αξιολόγηση των συμβάσεων), εφόσον οι συμβάσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συνάπτονται από το CCIPB απολύτως αυτόνομα, χωρίς την παρέμβαση άλλων δημόσιων φορέων.

6.2.1.1. ***Οι συναφθείσες από το CCIPB συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ***

Καταλογισμός

(180) Κατά το CCIPB, οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν βάσει των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος, διότι το CCIPB έχει πλήρη αυτονομία διαχείρισης του αερολιμένα έναντι των εποπτικών αρχών του. Οι αποφάσεις να καταβάλλει πληρωμές, αφενός, στη Ryanair και, κατ' επέκταση, στην AMS και, αφετέρου, στην Transavia, για υπηρεσίες μάρκετινγκ, ελήφθησαν από το CCIPB αυτοτελώς και χωρίς άμεση ή έμμεση παρέμβαση του κράτους.

Παροχή οικονομικού πλεονεκτήματος σε αεροπορικές εταιρείες

(181) Το CCIPB θεωρεί ότι προφανώς ενήργησε ως συνετός ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Ειδικότερα, οι εταιρείες AMS και Transavia παρείχαν πραγματικές εμπορικές υπηρεσίες, και ιδίως συνδέσμους στους διαδικτυακούς τους τόπους που κατευθύνουν τους χρήστες του Διαδικτύου απευθείας στους ιστότοπους του CCIPB, και των οποίων η αμοιβή που αντιστοιχούσε στην τιμή της αγοράς. Το CCIPB τονίζει, ως προς αυτό, τη μεγάλη επισκεψιμότητα των διαδικτυακών τόπων της Ryanair και της Transavia.

(182) Το CCIPB επισημαίνει επίσης ότι η χρέωση των τιμών από την AMS γίνεται βάσει τιμοκαταλόγου που καθορίζεται εντός κλίμακες τιμών που δημοσιοποιείται στον διαδικτυακό τόπο της. Ο εν λόγω τιμοκατάλογος εφαρμόζεται σε όλους τους αερολιμένες-πελάτες της AMS χωρίς διάκριση, μεταξύ των οποίων και ορισμένα πλήρως ιδιωτικοποιημένα βρετανικά αεροδρόμια. Η Transavia παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ σε έναν ιδιωτικό αερολιμένα στην Ιταλία.

(183) Επιπλέον, σύμφωνα με το CCIPB, ορισμένοι γαλλικοί αερολιμένες που διευθύνονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις (με την ιδιότητα του εντολοδόχου δημόσιας υπηρεσίας) έχουν συνάψει κατά τα φαινόμενα σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS, όπως ο αερολιμένας Tarbes-Lourdes-Pyrénées, τον οποίο διαχειρίζεται η καναδική εταιρεία SNC-Lavalin. Το CCIPB θεωρεί ότι αυτό αποδεικνύει ότι το ίδιο συμπεριφέρεται ως ιδιώτης επενδυτής.

(184) Το CCIPB επισημαίνει, εξάλλου, ότι ο κατ' αποκοπή χαρακτήρας του καταβληθέντος τιμήματος για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες δεν μπορεί να θεωρηθεί ως καθοριστικό κριτήριο χαρακτηρισμού ως κρατικής ενίσχυσης και ότι τα ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο της σύμβασης Pau-Σαρλερουά αφορούν την παροχή διαφορετικών υπηρεσιών από εκείνες τις οποίες λαμβάνει το CCIPB βάσει της σύμβασης Pau-Λονδίνου και, ως εκ τούτου, το CCIPB δεν πληρώνει δύο φορές για την ίδια παροχή. Το CCIPB θεωρεί εξάλλου ότι τα καταβληθέντα ποσά δεν επαρκούν για την έναρξη ενός αεροπορικού δρομολογίου.

(185) Το CCIPB θεωρεί ότι αγοράζοντας τις εν λόγω υπηρεσίες μάρκετινγκ στις τιμές που ορίζονται στις συμβάσεις, έλαβε αδιαμφισβήτητα οικονομικό αντιστάθμισμα, από δύο απόψεις. Καταρχάς, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ θα είχαν θετικό αντίκτυπο στα έσοδα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ευνοώντας ιδίως την αύξηση της ροής επιβατών στον αερολιμένα. Επιπλέον, το εν λόγω αντιστάθμισμα ήταν προς όφελος ολόκληρης της πόλης Pau και της ευρύτερης περιοχής.

(186) Το CCIPB δεν συμμερίζεται την άποψη του συμβούλου ότι «η στρατηγική της Ryanair για τη σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ έγκειται στο να λάβει επιδότηση του αερολιμένα με σκοπό να διατηρήσει τις τιμές της σε χαμηλό επίπεδο». Σε αντίθεση με τον σύμβουλο, το CCIPB θεωρεί ότι έχει μεγάλο εμπορικό ενδιαφέρον για την αγορά παρόμοιων υπηρεσιών, επειδή ο αερολιμένας Pau είναι ένα περιφερειακό αεροδρόμιο που δεν διαθέτει φυσική ροή επιβατών με επαρκή όγκο που θα εξισορροπούσε τους λογαριασμός εκμετάλλευσής του. Το CCIPB αναφέρει ότι με την έλευση της Ryanair στο αεροδρόμιο και τις διαφημιστικές ενέργειες στον δικτυακό της τόπο, αυξήθηκε σημαντικά η κίνηση του αερολιμένα Pau.

(187) Τέλος, το CCIPB αναφέρει ότι αρνήθηκε να ανανεώσει τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS για τον λόγο ότι οι υπό διαπραγμάτευση νέες τιμές ήταν υπερβολικά υψηλές. Η απόφαση αυτή επιβεβαιώνει ότι δεν ήταν διατεθειμένη να υποδεχθεί τη Ryanair πάση θυσία.

Νόθευση του ανταγωνισμού

(188) Κατά το CCIPB, το αντίτιμο που καταβάλλεται για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ ουδόλως επηρέασε τον ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και μεταξύ αερολιμένων. Το CCIPB τονίζει ότι πρέπει να καταβάλλει προσπάθειες προβολής, καθώς αντιμετωπίζει μεγαλύτερες δυσκολίες να προσελκύσει αεροπορικές εταιρείες, διότι αυτές προτιμούν να μετακινούνται σε γειτονικά αεροδρόμια που είναι πιο ελκυστικά για τον τουρισμό αναψυχής. Το CCIPB αναφέρει τον αερολιμένα Biarritz-Anglet-Bayonne, ο οποίος εξυπηρετεί μια περιοχή γνωστή για τις ακτές της, και τον αερολιμένα Tarbes-Lourdes, που αξιοποιεί τον θρησκευτικό χαρακτήρα της Lourdes.

(189) Το CCIPB επισημαίνει ότι ο ανταγωνισμός που ασκούν οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους στον αερολιμένα Pau δεν επηρέασε καθόλου τη δραστηριότητα της Air France, η οποία αυξανόταν συνεχώς έως το 2008, όταν ξέσπασε η οικονομική κρίση. Το CCIPB υπογραμμίζει, εξάλλου, ότι πριν από την έλευση της Ryanair το 2003, καμία αεροπορική εταιρεία δεν εκτελούσε διεθνές δρομολόγιο από τον αερολιμένα Pau και ότι η έλευση αυτή δεν έθιξε επομένως τον ανταγωνισμό στα υφιστάμενα δρομολόγια.

6.2.1.2. ***Οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών***

(190) Το CCIPB υπενθυμίζει ότι τα αερολιμενικά τέλη εφαρμόζονται στο σύνολό τους αυστηρά με πανομοιότυπο τρόπο σε όλους τους χρήστες και σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Pau. Το CCIPB αντικρούει ως προς αυτό την ύπαρξη οποιασδήποτε πρακτικής διακρίσεων.

(191) Αφετέρου, το CCIPB δεν συμμερίζεται την άποψη του συμβούλου ότι εφαρμόζονται διαφορετικά μη ρυθμιζόμενα τέλη στις αεροπορικές εταιρείες χωρίς συγκεκριμένο λόγο. Κατά το CCIPB, οι τιμές των μη ρυθμιζόμενων υπηρεσιών αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης με κάθε αεροπορική εταιρεία ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της κατάστασης της. Με βάση την ανωτέρω επιχειρηματολογία του, το CCIPB συμπεραίνει ότι καμία από τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που εξέτασε η Επιτροπή δεν ενέχει το παραμικρό στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

6.2.1.3. ***Επιδοτήσεις στον αερολιμένα***

(192) Το CCIPB θεωρεί ότι καμία από τις «επιδοτήσεις» που εισέπραξε ο αερολιμένας Pau κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000-2010, και οι οποίες εξετάστηκαν κατά την επίσημη διαδικασία έρευνας, δεν ενέχει στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

Επιδοτήσεις που συνιστούν καθήκον δημόσιας αρχής

(193) Κατά το CCIPB, οι επιχορηγήσεις ύψους 3,521 εκατ. ευρώ, που αναφέρονται στο τμήμα 4.3.1, προορίζονταν για τη χρηματοδότηση της εκπλήρωσης των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί από τον νόμο στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, αλλά συνήθως εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων δημόσιας εξουσίας του. Συνεπώς, οι αποστολές αυτές δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

Επιδοτήσεις εξοπλισμού

(194) Το CCIPB θεωρεί ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγούνται από το Syndicat mixte και τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης δεν ενέχουν στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Τα ποσά αυτά χρησιμοποιούνταν για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων που πραγματοποιούν οι ιδιοκτήτες της αερολιμενικής υποδομής για τη συντήρηση και τη βελτίωσή της, δηλαδή για την αξιοποίηση της δικής τους περιουσίας. Συνεπώς, οι επενδύσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν αποκλειστικά προς όφελος των ιδιοκτητών τους. Αντιθέτως, τα ποσά αυτά δεν παρείχαν κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στο CCIPB, διότι δεν περιόριζαν τα λειτουργικά έξοδα τα οποία οφείλει να πραγματοποιεί κανονικά ως φορέας διαχείρισης του αερολιμένα. Τα ποσά αυτά απλώς «διαβιβάζονται» από το CCIPB στο οποίο έχει ανατεθεί, με την ιδιότητα του διαχειριστή δημόσιων πόρων, η αποστολή της εκτέλεσης αυτών των εργασιών συντήρησης, εναρμόνισης με τα πρότυπα και βελτίωσης.

(195) Συνεπώς, κατά το CCIPB, μέσω της καταβολής των επιδοτήσεων εξοπλισμού, είναι απολύτως φυσιολογική η παρέμβαση της παραχωρούσας αρχής και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης υπό την ιδιότητά τους ως ιδιοκτήτες των αερολιμενικών υποδομών, στο πλαίσιο της παραχώρησης δημόσιου εξοπλισμού, για την εκτέλεση έργων αναβάθμισης, συντήρησης και βελτίωσης της δημόσιας υπηρεσίας των αερολιμένων, με σκοπό την αξιοποίηση της περιουσίας τους. Πρόκειται, συνεπώς, για επενδύσεις που βαρύνουν, ασφαλώς, τον ιδιοκτήτη των μέσων και όχι τον φορέα εκμετάλλευσής τους.

(196) Το CCIPB επισημαίνει, επίσης, ότι θα πρέπει να επιστρέψει κατά τη λήξη της παραχώρησης (στα τέλη του 2015) τις αερολιμενικές υποδομές στους ιδιοκτήτες τους με τις πραγματοποιηθείσες επενδύσεις.

(197) Εξάλλου, οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν νόθευσαν κατά κανένα τρόπο τον ανταγωνισμό με τους γειτονικούς αερολιμένες (Tarbes-Lourdes-Pyrénées et Biarritz-Anglet-Bayonne), διότι και αυτοί εισέπρατταν επίσης παρόμοιες επιδοτήσεις από τις παραχωρούσες αρχές τους.

(198) Όσον αφορά την είσπραξη του ποσού των EUR 38 000 από τη Gaz de France το 2003, το CCIPB επισημαίνει ότι το μέτρο αυτό δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, αλλά ελήφθη αυτόνομα από τη Gaz de France. Η απόφαση αυτή δεν απέφερε, εξάλλου, κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στον αερολιμένα Pau, εφόσον η Gaz de France ενήργησε ως συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Πράγματι, η Gaz de France είχε προτείνει στο CCIPB να θέσει σε λειτουργία μια μονάδα συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, γεγονός που θα επέτρεπε την εξοικονόμηση ενέργειας για τη θέρμανση και τον κλιματισμό του αερολιμένα και στη Gaz de France να παρέχει την αναγκαία για τη λειτουργία του αεροδρομίου ποσότητα φυσικού αερίου.

Συμβιβάσιμο βάσει της απόφασης 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής

(199) Το CCIPB επισημαίνει ότι η απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής ([30]) (στο εξής: «απόφαση ΥΓΟΣ του 2005») εφαρμόζεται στα εξεταζόμενα μέτρα. Το CCIPB τονίζει ότι στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω απόφασης περιλαμβάνονται πράγματι «οι αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε αεροδρόμια […] όπου η μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται εκείνου της ανάθεσης της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν υπερβαίνει τους 1 000 000 επιβάτες όσον αφορά τα αεροδρόμια […]» και «το ετήσιο ποσό της αντιστάθμισης για την εν λόγω υπηρεσία είναι κατώτερο των 30 εκατ. ευρώ» (άρθρο 2). Συνεπώς, για το CCIPB, που θεωρεί ότι είναι επιφορτισμένο με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας από αερολιμένα, εάν οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στο αεροδρόμιο συνιστούσαν ενισχύσεις, οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβιβάσιμες και απαλλάσσονται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

Συμβιβάσιμο βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005

(200) Το CCIPB υποστηρίζει επικουρικώς ότι οι επιδοτήσεις που εισέπραξαν ο αερολιμένας Pau και το CCIPB πληρούν τα κριτήρια συμβατότητας που προβλέπονται από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.

6.2.2. RYANAIR

(201) Η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή εσφαλμένα συγχώνευσε τις δύο συμφωνίες που συνήφθησαν με το CCIPB, τη μία από τη Ryanair και την άλλη από την AMS, σε μία υπόθεση σχετικά με εικαζόμενη κρατική ενίσχυση. Η αεροπορική εταιρεία προσθέτει ότι η έρευνα όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της AMS και του αερολιμένα Pau έρχεται σε αντίθεση την εμπορική επιτυχία της προσφοράς της Ryanair, ότι η AMS διαθέτει πολύ μεγάλο αριθμό πελατών (και όχι μόνο αερολιμένων) και ότι το υπόδειγμα της αναπαράγεται όλο και συχνότερα στους δικτυακούς τόπους άλλων αεροπορικών εταιρειών.

6.2.2.1. ***Έκθεση του συμβούλου της 30ής Μαρτίου 2011***

(202) Η Ryanair αμφισβητεί ορισμένα συμπεράσματα της έκθεσης του συμβούλου, ιδίως τους τρεις ακόλουθους ισχυρισμούς ([31]):

α) «Ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair είναι πρωτίστως συγκρίσιμος με τους διαδικτυακούς τόπους άλλων αεροπορικών εταιρειών που συνήθως φιλοξενούν ελάχιστες διαφημίσεις επί πληρωμή και στις οποίες οι αερολιμένες δεν είναι διαφημιζόμενοι.» Η Ryanair δηλώνει ότι είναι ανακριβής ο ισχυρισμός ότι οι άλλες αεροπορικές εταιρείες δεν προσφέρουν διαφημιστικό χώρο επ' αμοιβή στους διαδικτυακούς τους τόπους. Υποστηρίζει ότι η πρακτική αυτή διαδίδεται όλο και περισσότερο και ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες, οι οποίοι πλήττονται από χαμηλή ζήτηση, θεωρούν ολοένα και περισσότερο τους ιστότοπους των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους που συγκαταλέγεται στους πελάτες τους ως το καλύτερο μέσο για τη διαφήμισή τους. Η Ryanair αποτελεί επίσης παράδειγμα αεροπορικής εταιρείας που διαφημίζει στον δικτυακό της τόπο τις υπηρεσίες στάθμευσης ενός αερολιμένα πρώτης κατηγορίας του οποίου είναι πελάτης.

β) Η Ryanair υποστηρίζει ότι είναι ανακριβής ο ισχυρισμός ότι οι αερολιμένες δεν μπορούν να συγκριθούν με άλλου είδους διαφημιζόμενους στον διαδικτυακό της τόπο, εφόσον οι παρεχόμενες στους επιβάτες της αερολιμενικές υπηρεσίες δεν μπορούν να διαχωριστούν από τις υπηρεσίες που παρέχει η ίδια η Ryanair στους επιβάτες της. Η εταιρεία ισχυρίζεται ότι οι δυνητικοί επιβάτες που βλέπουν μια διαφήμιση ενός αεροδρομίου στον ιστότοπό της θα αποφέρουν έσοδα για τον αερολιμένα, είτε πετούν είτε όχι με τη Ryanair. Υποστηρίζει, επομένως, ότι η κατάσταση στους αερολιμένες που διαφημίζονται στον ιστότοπό της, σε αντίθεση με την άποψη της Επιτροπής, είναι παρόμοια με την κατάσταση άλλων διαφημιζόμενων, όπως τα ξενοδοχεία και οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων.

([30]) Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

([31]) Απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 38.

γ) Κατά τη Ryanair, λανθασμένα «ο σύμβουλος αμφισβητεί τη λογική της συμπεριφοράς αερολιμένων που δαπανούν τα δικά τους χρήματα σε αεροπορικές εταιρείες για την προσέλκυση πελατών σε πτήσεις που τους εξυπηρετούν, ενώ αυτοί οι πρόσθετοι επιβάτες θα απέφεραν άμεσα κέρδη στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες.». Κατά τη Ryanair, το γεγονός ότι η παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ αποφέρει κέρδος στον πάροχο διαφημιστικών χώρων, δηλαδή στη Ryanair, δεν σημαίνει ότι αυτή δεν αποφέρει επίσης κέρδη στον αερολιμένα με το να αγοράζει τις εν λόγω υπηρεσίες. Το αν ένας αερολιμένας διαφημίζεται ή όχι στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair έχει ελάχιστη σημασία για την εταιρεία, εφόσον το ποσοστό πληρότητας των πτήσεών της είναι παρόμοιο στα δρομολόγια από και προς τους αερολιμένες που έχουν συνάψει σύμβαση διαφήμισής τους με την AMS και στα δρομολόγια σε αερολιμένες που δεν το έχουν πράξει. Η Ryanair δηλώνει ακόμη ότι, επειδή οι περιφερειακοί αερολιμένες δεν είναι συνήθως καλά εδραιωμένοι στην αγορά, η διαφήμιση αποτελεί αναγκαιότητα. Υποστηρίζει επίσης ότι η Επιτροπή εσφαλμένα επικεντρώνεται στα πλεονεκτήματα προς όφελος της αεροπορικής εταιρείας, δεδομένου ότι το κριτήριο του επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς δεν απαιτεί ένα μέτρο να μην αποφέρει κανένα πλεονέκτημα σε έναν τρίτο, συμπεριλαμβανομένου του παρόχου του διαφημιστικού χώρου. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι οι συμφωνίες μάρκετινγκ που έχει συνάψει η AMS με τους αερολιμένες είναι άλλες από τις συμφωνίες που έχει συνάψει η Ryanair με αερολιμένες και δεν εξαρτώνται από το εικαζόμενο «πλεονέκτημα» που παρέχει στην εταιρεία η διαφήμιση του αερολιμένα στον ιστότοπο ryanair.com.

6.2.2.2. ***Μεταχείριση της AMS και της Ryanair ως ενιαίου δικαιούχου***

(203) Η Ryanair εκτιμά ότι η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήψε μαζί της το CCIPB και η συμφωνία μάρκετινγκ με την AMS είναι χωριστές και ανεξάρτητες μεταξύ τους, ότι αφορούν διαφορετικές υπηρεσίες και ότι κανένα στοιχείο δεν δικαιολογεί το να θεωρηθούν ως μία μόνο πηγή «μέτρων». Κατά την άποψή της, οι συμφωνίες της AMS ωφέλησαν το CCIPB, με την ιδιότητα του αγοραστή διαφημιστικών υπηρεσιών, και δεν αποσκοπούν στην αύξηση των ποσοστών πληρότητας ή της απόδοσης της εταιρείας στα δρομολόγια τα οποία αυτή εκμεταλλεύεται.

6.2.2.3. ***Κρατικοί πόροι και απουσία καταλογισμού***

(204) Η Ryanair αμφισβητεί ότι οι αποφάσεις του CCIPB καταλογίζονται στο κράτος και ότι οι συμφωνίες που έχει συνάψει το Δημόσιο με τη Ryanair και την AMS δεν συνεπάγονταν καμία μεταφορά πόρων του γαλλικού κράτους.

(205) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι το CCIPB δεν είναι μια άλλη όψη του γαλλικού κράτους και ότι η δυνατότητα καταλογισμού δεν μπορεί να διαπιστωθεί αποκλειστικά για τον λόγο ότι το CCIPB είναι δημόσια επιχείρηση και ότι, ως εκ τούτου, είναι υπό τον έλεγχο του γαλλικού κράτους. Η αεροπορική εταιρεία θεωρεί ότι η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τον ρόλο των δημόσιων αρχών στις αποφάσεις που έλαβε το CCIPB σε σχέση με τη Ryanair και την AMS.

(206) Εξάλλου, η Ryanair παραπέμπει στη νομολογία των γαλλικών δικαστηρίων, βάσει της οποίας θεωρεί ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι πρωτότυπες οντότητες που χαρακτηρίζονται από τη διπλή φύση τους και ότι πρέπει να καταταγούν στην κατηγορία των «δημόσιων οικονομικών φορέων».

(207) Όσον αφορά τη συμμετοχή του κράτους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, η Ryanair πιστεύει ότι, για ορισμένες αποφάσεις, το κράτος πρέπει να ενημερώνεται μόνο εκ των υστέρων.

6.2.2.4. ***Το επιχειρηματικό σχέδιο***

(208) Η Ryanair υποστηρίζει ότι η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου κατά την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας του 2005 δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη για το ότι οι συμφωνίες δεν ήταν σύμφωνες με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

6.2.2.5. ***Παρατηρήσεις της Ryanair της 10ης Απριλίου 2013***

(209) Η η Ryanair διαβίβασε στις 10 Απριλίου 2013 δύο υπομνήματα που συνέταξε η εταιρεία Oxera και ανάλυση που συνέταξε ο καθηγητής Damien P. McLoughlin.

Πρώτο υπόμνημα της Oxera — Καθορισμός της αγοραίας τιμής αναφοράς στη συγκριτική ανάλυση ενόψει των ελέγχων σε σχέση με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συνέταξε η Oxera για τη Ryanair της 9ης Απριλίου 2013

(210) Η Oxera εκτιμά ότι η μέθοδος της Επιτροπής που συνίσταται στο να αποδέχεται μόνο ως αερολιμένες αναφοράς αυτούς που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα που αποτέλεσε αντικείμενο της έρευνας είναι εσφαλμένη.

(211) Η Oxera ισχυρίζεται ότι οι αγοραίες τιμές αναφοράς που ελήφθησαν από τους αερολιμένες αναφοράς δεν επηρεάζονται από τις κρατικές ενισχύσεις προς γειτονικούς αερολιμένες. Είναι, επομένως, δυνατό να εκτιμηθεί με αξιόπιστο τρόπο μία αγοραία αξία αναφοράς κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(212) Πράγματι:

α) οι αναλύσεις αναφοράς χρησιμοποιούνται ευρέως σε δοκιμές σε σχέση με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που διενεργούνται εκτός του τομέα των κρατικών ενισχύσεων·

β) οι επιχειρήσεις ασκούν αμοιβαία επιρροή στις αποφάσεις τους μόνο στο μέτρο που τα προϊόντα τους είναι υποκατάστατα ή συμπληρωματικά μεταξύ τους·

γ) οι αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη εμπορικών συναλλαγών δεν είναι αναγκαστικά σε ανταγωνισμό μεταξύ τους και οι αερολιμένες αναφοράς που χρησιμοποιήθηκαν στις υποβληθείσες εκθέσεις αντιμετωπίζουν περιορισμένο ανταγωνισμό των δημόσιων αερολιμένων που βρίσκονται στη ζώνη επιρροής τους [λιγότερο από το ένα τρίτο των εμπορικών αερολιμένων που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής των αερολιμένων αναφοράς ανήκουν εξ ολοκλήρου στο κράτος και κανένας από τους αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής των αερολιμένων αναφοράς δεν αποτελούσε αντικείμενο διαδικασίας για κρατικές ενισχύσεις (τον Απρίλιο του 2013)]·

δ) ακόμη και όταν οι αερολιμένες αναφοράς αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής, πρέπει να θεωρείται ότι η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (για παράδειγμα, εάν ο ιδιωτικός τομέας κατέχει σημαντική συμμετοχή ή εάν η διαχείριση του αερολιμένα ασκείται από ιδιωτικό φορέα)·

ε) οι αερολιμένες που πληρούν το κριτήριο του φορέα οικονομίας αγοράς δεν καθορίζουν τις τιμές τους κάτω του οριακού κόστους.

Δεύτερο υπόμνημα της Oxera — Αρχές που διέπουν την ανάλυση της αποδοτικότητας κατά τη διάρκεια των ελέγχων σε σχέση με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συνέταξε η Oxera για τη Ryanair της 9ης Απριλίου 2013

(213) Η Oxera υποστηρίζει ότι η ανάλυση της αποδοτικότητας που πραγματοποίησε στις εκθέσεις της που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή ακολουθεί τις αρχές που θα υιοθετούσε ένας συνετός φορέας του ιδιωτικού τομέα και ακολουθεί την προσέγγιση που προκύπτει από προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής.

(214) Οι αρχές που διέπουν την ανάλυση της αποδοτικότητας είναι οι ακόλουθες:

α) η αξιολόγηση γίνεται σταδιακά·

β) δεν απαιτείται υποχρεωτικά ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο·

γ) στην περίπτωση ενός μη κορεσμένου αεροδρομίου, η μέθοδος του ενιαίου ταμείου είναι η κατάλληλη μέθοδος τιμολόγησης·

δ) μόνο τα εισοδήματα που συνδέονται με την οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη·

ε) πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η συνολική διάρκεια της συμφωνίας καθώς και οι ενδεχόμενες παρατάσεις·

στ) οι μελλοντικές χρηματοδοτικές ροές θα πρέπει να προεξοφλούνται με σκοπό να αξιολογηθεί η αποδοτικότητα των συμφωνιών.

(215) Η πρόσθετη αποδοτικότητα που αποφέρουν οι συμφωνίες που έχει συνάψει η Ryanair με τους αερολιμένες θα πρέπει να αξιολογείται με βάση τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης ή με μέτρα που βασίζονται στην καθαρή παρούσα αξία.

Ανάλυση του καθηγητού Damien P. McLoughlin — Εδραίωση ενός σήματος: γιατί και πώς οι μικρές εταιρείες πρέπει να επενδύουν στο μάρκετινγκ, υπόμνημα της 10ης Απριλίου που συντάχθηκε για τη Ryanair

(216) Σκοπός του εγγράφου είναι να παραθέσει την εμπορική λογική που εξηγεί τους λόγους για τους οποίους τα περιφερειακά αεροδρόμια επιλέγουν να αγοράσουν από την AMS διαφημιστικούς χώρους στον διαδικτυακό τόπο ryanair.com.

(217) Υπάρχει μεγάλος αριθμός αερολιμένων γερά εδραιωμένων, πολύ γνωστών που χρησιμοποιούνται τακτικά. Οι ασθενέστεροι ανταγωνιστές πρέπει να ξεπεράσουν τη στατική αγοραστική συμπεριφορά των καταναλωτών για την ανάπτυξη της δραστηριότητάς τους. Τα μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια πρέπει να βρουν τον τρόπο να προβάλλουν μόνιμα το σήμα τους σε ένα όσο το δυνατόν ευρύτερο κοινό. Οι παραδοσιακές μορφές επικοινωνίας μάρκετινγκ απαιτούν δαπάνες που υπερβαίνουν τους πόρους τους.

(218) Η διαφήμιση μέσω της AMS:

α) παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε μεγάλο αριθμό προσώπων που σκοπεύουν ήδη να αγοράσουν ένα ταξίδι·

β) συνεπάγεται σχετικά χαμηλό κόστος (χρέωση με τα εμπορικά επιτόκια για την ηλεκτρονική επικοινωνία)·

γ) επιτρέπει τη μετάδοση του μηνύματος στο σημείο αγοράς·

δ) επιτρέπει τη δημιουργική διαφήμιση.

6.2.2.6. ***Παρατηρήσεις της Ryanair της 20ής Δεκεμβρίου 2013***

(219) Στις 20 Δεκεμβρίου 2013, η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τις πληρωμές που καταβάλλονται στην AMS. Η Ryanair διαφωνεί με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ότι οι πληρωμές που καταβάλλονται στην AMS συνιστούν δαπάνες για τον αερολιμένα, διότι η προσέγγιση αυτή δεν λαμβάνει υπόψη την αξία των παρεχόμενων από την AMS υπηρεσιών στον αερολιμένα. Επιπλέον, θεωρεί ότι, για τους σκοπούς της ανάλυσης σε σχέση με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ σε τιμές της αγοράς και μιας σχετικής σύμβασης μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας.

(220) Για να στηρίξει την επιχειρηματολογία της, η Ryanair υπέβαλε μια ανάλυση που συγκρίνει τις τιμές της AMS με εκείνες που προτείνονται για παρόμοιες υπηρεσίες από άλλους ιστότοπους ταξιδιών ([32]). Η ανάλυση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι τιμές της AMS ήταν είτε χαμηλότερες από τον μέσο όρο των τιμών είτε εντός του εύρους των τιμών που χρεώνουν οι διαδικτυακοί τόποι αναφοράς.

(221) Κατά τη Ryanair, αυτό αποδεικνύει ότι οι τιμές της AMS είναι σύμφωνες με τις τιμές της αγοράς και ότι η απόφαση ενός δημόσιου αερολιμένα να αγοράζει τις υπηρεσίες της AMS είναι σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Ryanair προβάλλει ακόμη αποδεικτικά στοιχεία των υπηρεσιών που παρέχονται στους αερολιμένες στο πλαίσιο των συμβάσεων με την AMS, για να αποδείξει την αξία των υπηρεσιών που παρέχει στα αεροδρόμια.

(222) Κατά τη γνώμη της Ryanair, η Επιτροπή επέμενε στην υπαγωγή των συμφωνιών της AMS και των συμφωνιών σχετικά με τις αερολιμενικές υπηρεσίες της Ryanair σε ένα και μόνο κριτήριο, αυτό του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (προσέγγιση την οποία αμφισβητεί η Ryanair), ενώ δεν θα έπρεπε να υποτιμάται η αξία των υπηρεσιών που παρέχει η AMS στους αερολιμένες.

(223) Επιπλέον, η Ryanair παραπέμπει στα συμπεράσματα διαφόρων εκθέσεων που επιβεβαιώνουν ότι η εταιρεία διαθέτει ισχυρό πανευρωπαϊκό σήμα ικανό να αξιοποιήσει τις διαφημιστικές υπηρεσίες της.

6.2.2.7. ***Παρατηρήσεις της Ryanair της 17ης Ιανουαρίου 2014***

(224) Η Ryanair υπέβαλε έκθεση που συνέταξε ο οικονομικός της σύμβουλος σχετικά με τις αρχές που, κατά την άποψή της, θα έπρεπε να εφαρμόζονται σε ένα κριτήριο αποδοτικότητας του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που καλύπτει τόσο τις συμφωνίες για τις αερολιμενικές υπηρεσίες που συνάπτονται μεταξύ της Ryanair και των αερολιμένων όσο και τις συμφωνίες μάρκετινγκ που έχουν συναφθεί μεταξύ της AMS και των εν λόγω αερολιμένων ([33]). Η Ryanair υπογραμμίζει ότι το γεγονός αυτό ουδόλως θέτει υπό αμφισβήτηση την άποψή της ότι οι συμφωνίες της AMS και οι συμφωνίες για τις αερολιμενικές υπηρεσίες πρέπει να εξεταστούν χωριστά βάσει του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(225) Η έκθεση αναφέρει ότι τα έσοδα που δημιουργεί η AMS θα πρέπει να συμπεριληφθούν στα έσοδα σε κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, ενώ οι δαπάνες της AMS θα πρέπει να καταλογίζονται στις δαπάνες. Για τον σκοπό αυτό, η έκθεση προτείνει μια μέθοδο βασιζόμενη στις ταμειακές ροές που προβλέπει ότι οι δαπάνες για την AMS θα αντιμετωπίζονται ως πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας.

(226) Η έκθεση υποστηρίζει ότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ συμβάλλουν στη δημιουργία και την ενίσχυση της αξίας του σήματος, το οποίο μπορεί να δημιουργήσει δραστηριότητα και κέρδη, όχι μόνο κατά τη διάρκεια της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, αλλά και μετά τη λήξη της. Αυτό θα συνέβαινε ιδίως λόγω μιας συμφωνίας με τη Ryanair και άλλες αεροπορικές εταιρείες που εγκαθίστανται στον αερολιμένα, προσελκύοντας με τη σειρά τους εμπορικές εταιρείες και αυξάνοντας τα μη αεροναυτικά έσοδα του αερολιμένα. Κατά τη γνώμη της Ryanair, εάν η Επιτροπή διενεργήσει κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, τα οφέλη αυτά πρέπει να ληφθούν υπόψη αντιμετωπίζοντας τις δαπάνες που αφορούν την AMS ως πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας, ενώ τα επιπλέον κέρδη υπολογίζονται αφού αφαιρεθούν τα ποσά των πληρωμών στην AMS.

([32]) Oxera, «*Are prices set by AMS in line with the market rate?*», συντάχθηκε για λογαριασμό της Ryanair, στις 20 Δεκεμβρίου 2013.
([33]) Oxera, «*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*» συντάχθηκε για λογαριασμό της Ryanair, 17 Ιανουαρίου 2014.

(227) Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι η τελική αξία θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στα πρόσθετα κέρδη στο τέλος της διάρκειας της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η παραχθείσα αξία μετά τη λήξη της συμφωνίας. Η τελική αξία θα μπορούσε να προσαρμοστεί με βάση συνετή παραδοχή σχετικά με την πιθανή ανανέωση της συμφωνίας με τη Ryanair ή βάσει της οποίας παρόμοιοι όροι θα συμφωνηθούν με άλλες εταιρείες. Η Ryanair θεωρεί ότι με τον τρόπο αυτό θα καταστεί δυνατό να εκτιμηθεί ένα κατώτατο όριο για τα κέρδη που πραγματοποιούνται από κοινού από τη συμφωνία που συνήφθη με την AMS και από τη συμφωνία για τις αερολιμενικές υπηρεσίες, με συνεκτίμηση του αβέβαιου των πρόσθετων κερδών μετά τη λήξη της συμφωνίας για τις αερολιμενικές υπηρεσίες.

(228) Για να υποστηρίξει αυτή την προσέγγιση, η έκθεση παρουσιάζει συνοπτικά τα αποτελέσματα μελετών σχετικά με τον αντίκτυπο της διαφήμισης στην αξία ενός σήματος. Οι μελέτες αυτές αναγνωρίζουν ότι η διαφήμιση μπορεί συμβάλει στην αύξηση της αξίας του σήματος και τη διατήρηση της πελατείας. Σύμφωνα με την έκθεση, η διαφήμιση στον ιστότοπο ryanair.com αυξάνει ιδίως την αναγνωρισιμότητα του σήματος στην περίπτωση των αερολιμένων. Η έκθεση προσθέτει ότι τα μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια που επιθυμούν την αύξηση της κίνησής τους μπορούν να ενισχύσουν την αξία του σήματος με τη σύναψη διαφημιστικών συμβάσεων με την AMS.

(229) Η έκθεση αναφέρει ότι η προσέγγιση που βασίζεται στις ταμειακές ροές είναι προτιμότερη από τη μέθοδο της κεφαλαιοποίησης κατά την οποία οι δαπάνες που αφορούν την AMS αντιμετωπίζονται ως δαπάνες κεφαλαίου σε άυλα στοιχεία ενεργητικού (δηλαδή στην αξία του σήματος του αερολιμένα). Οι δαπάνες μάρκετινγκ θα εγγράφονται ως άυλο στοιχείο ενεργητικού και, στη συνέχεια θα αποσβεστούν κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής αυτού του περιουσιακού στοιχείου, με πρόβλεψη της εναπομένουσας αξίας μετά τη λήξη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών. Η προσέγγιση αυτή δεν θα λάμβανε, ωστόσο, υπόψη τα πρόσθετα κέρδη που θα απέφερε στον αερολιμένα η υπογραφή της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και είναι επίσης δύσκολο να υπολογιστεί η αξία του άυλου περιουσιακού στοιχείου που οφείλεται στις δαπάνες του σήματος και στη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του περιουσιακού στοιχείου.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) Η AMS δηλώνει ότι δεν έχει λάβει κρατικές ενισχύσεις και ότι το CCIPB ενήργησε σε ό,τι την αφορά σύμφωνα με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(231) Η AMS ισχυρίστηκε ότι τα ποσά που οφείλει το CCIPB στην AMS για υπηρεσίες μάρκετινγκ ανταποκρίνονταν στην αγοραία τιμή των υπηρεσιών που έχουν πραγματική αξία για τον αερολιμένα.

(232) Η AMS ισχυρίζεται ότι οι τρεις κατωτέρω ισχυρισμοί που περιέχονται στην έκθεση του συμβούλου, όπως παρατίθενται στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας, είναι εσφαλμένοι για τους ακόλουθους λόγους:

α) «Ο δικτυακός τόπος της Ryanair είναι συγκρίσιμος με άλλων αεροπορικών εταιρειών οι οποίες, εν γένει, δεν προσφέρουν καταχώριση πληρωμένων διαφημίσεων και στους οποίους δεν διαφημίζονται αερολιμένες» — Η AMS υποστηρίζει ότι είναι ανακριβής ο ισχυρισμός ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες δεν προσφέρουν υπηρεσίες διαφήμισης στον διαδικτυακό τόπο τους. Σύμφωνα με την AMS, αυτό συμβαίνει πράγματι, αλλά ο ιστότοπος ryanair.com ήταν απλώς πρωτοπόρος στον τομέα αυτό. Η AMS ισχυρίζεται ότι ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair είναι διαφορετικός στον βαθμό που διαφέρει λόγω του ενδιαφέροντος που παρουσιάζει για τον διαφημιζόμενο επειδή είναι δημοφιλής. Η AMS επισημαίνει ότι, για τους αερολιμένες, τη διαφήμιση στον ιστότοπο ryanair.com είναι εξόχως ενδιαφέρουσα, διότι στοχεύει με απόλυτη ακρίβεια σε δυνητικούς επιβάτες, συμβάλλει στην αύξηση των μη αεροναυτικών εσόδων και του διεθνούς κύρους του αερολιμένα.

β) «Οι αερολιμένες δεν μπορούν να συγκριθούν με τους άλλους δυνητικούς διαφημιζόμενους σε ιστοτόπους αεροπορικών εταιρειών όπως η Ryanair, διότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από έναν αερολιμένα στους επιβάτες της Ryanair δεν μπορούν, από τη φύση τους, να διαχωριστούν από τις υπηρεσίες που παρέχει η αεροπορική εταιρεία, σε αντίθεση με άλλες υπηρεσίες, ιδίως ξενοδοχειακές ή ενοικίασης αυτοκινήτου» — Η AMS ισχυρίζεται ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από τους αερολιμένες στους επιβάτες (όπως τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, εστιατόρια, χώροι στάθμευσης κ.λπ.) μπορούν εύκολα να διαχωριστούν από τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες της Ryanair. Η AMS προσθέτει ότι το γεγονός ότι οι παρεχόμενες από τον αερολιμένα υπηρεσίες στους επιβάτες είναι «συνδεδεμένες» ή μη με αυτές που παρέχει η Ryanair, ουδόλως θίγει το ενδιαφέρον για τη διαφήμιση αυτού του είδους για τον αερολιμένα. Σύμφωνα με την AMS, τα ίδια επιχειρήματα ισχύουν κι για τα ιδιωτικά αεροδρόμια τα οποία πληρώνουν για τις υπηρεσίες της εταιρείας καθώς και για ξενοδοχεία και εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων που συνεργάζονται με τη Ryanair, οι υπηρεσίες των οποίων θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως συνδεδεμένες (ή μη) με αυτές της Ryanair.

γ) «Δεν είναι λογικό οι αερολιμένες να διαθέτουν ίδιους πόρους των αεροπορικών εταιρειών έτσι για να παρακινήσουν τους επιβάτες να χρησιμοποιούν τις πτήσεις των εταιρειών αυτών προς τους εν λόγω αερολιμένες, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι αυτοί οι πρόσθετοι επιβάτες δημιουργούν άμεσα οφέλη για τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες» — Η AMS υποστηρίζει ότι ο λόγος για τον οποίο οι αερολιμένες διαφημίζονται στον ιστότοπο ryanair.com είναι ότι επιθυμούν να αυξήσουν το ποσοστό των αφίξεων επιβατών, από τους οποίους προέρχονται κατά κανόνα τα υψηλότερα μη αεροναυτικά έσοδα για τους αερολιμένες. Η AMS προσθέτει ότι οι αερολιμένες έχουν επίσης ανάγκη διαφήμισης για να εδραιώσουν το κύρος τους σε διεθνές επίπεδο και ότι αυτό είναι παρόμοιο με τη διαφήμιση των μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων όπως οι Coca-Cola, McDonald's, Nike κ.λπ. Υποστηρίζει ότι το γεγονός ότι ένα αεροδρόμιο διαφημίζεται ή όχι στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair δεν έχει σημασία για την εταιρεία, εφόσον αυτό δεν επηρεάζει σε τίποτα τον συνολικό αριθμό των επιβατών και, σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι η Ryanair μπορεί να αντλήσει ή όχι όφελος από τη διαφήμιση που πραγματοποιεί ένας αερολιμένας στον ιστότοπο ryanair.com δεν έχει σημασία για το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα.

(233) Η AMS υπογραμμίζει ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να τεθεί υπό αμφισβήτηση η εμπορική λογική στην οποία βασίζεται η απόφαση που λαμβάνει ένας αερολιμένας να διαφημιστεί στον ιστότοπο ryanair.com, όταν οι υπηρεσίες παρέχονται στις τιμές της αγοράς. Προσθέτει ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες έχουν ανάγκη από αυτού του είδους τη διαφήμιση για την επιβίωση και την ανάπτυξή τους.

(234) Η AMS θεωρεί ότι η διαφήμιση στον δικτυακό τόπο της Ryanair συμβάλλει στην αύξηση του αριθμού των αφίξεων επιβατών, οι οποίοι είναι πολύ πιο πιθανό να αποφέρουν μη αεροναυτικά έσοδα για τον αερολιμένα από τους επιβάτες που αναχωρούν στο εξωτερικό. Με βάση τα ανωτέρω, συμπεραίνει ότι είναι πολύ πιο συνετό η εμπορική διαφήμιση να γίνεται στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair για την προσέλκυση των επιβατών κατά την άφιξη αντί της διαφήμισης σε εφημερίδες ή σε άλλα μέσα που απευθύνονται στους τοπικούς επιβάτες.

(235) Η AMS ισχυρίζεται ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν εφαρμόζονται στη σχέση μεταξύ ενός αερολιμένα και ενός παρόχου υπηρεσιών μάρκετινγκ και το γεγονός ότι η μητρική εταιρεία της AMS είναι αερομεταφορέας δεν αρκεί για να εφαρμοστούν οι σχετικές κατευθυντήριες γραμμές.

6.3. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΤΡΙΤΑ ΜΕΡΗ ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΤΡΙΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ ΝΑ ΥΠΟΒΑΛΟΥΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΙΣ ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Η Air France αμφισβητεί την εφαρμογή των νέων κατευθυντηρίων γραμμών στις υποθέσεις που αφορούν λειτουργικές ενισχύσεις σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι εν λόγω ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευσή τους, για διάφορους λόγους:

α) Σύμφωνα με την Air France, πρόκειται για αναδρομική εφαρμογή των νέων κατευθυντηρίων γραμμών που ευνοεί τις μη ενάρετες επιχειρήσεις νομιμοποιώντας συμπεριφορές που δεν ήταν σύμφωνες με τους κανόνες που ίσχυαν όταν τέθηκαν σε εφαρμογή. Αντίθετα, η προσέγγιση αυτή τιμωρεί τις επιχειρήσεις που συμμορφώνονταν με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, χωρίς να εισπράττουν δημόσια κεφάλαια.

β) Η Air France υποστηρίζει επιπλέον ότι η εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών στις λειτουργικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες πριν τεθούν σε εφαρμογή είναι αντίθετη προς τις γενικές αρχές του δικαίου και τη νομολογία της ΕΕ.

(237) Η Air France ισχυρίζεται ότι οι νέες κατευθυντήριες γραμμές θα έχουν ως αποτέλεσμα να ευνοηθούν οι νέες επιχειρήσεις εις βάρος των εγκατεστημένων φορέων. Πράγματι, επιτρέποντας σε μια νέα αεροπορική εταιρεία να καταβάλλει μόνο το πρόσθετο κόστος που σχετίζεται με τη δραστηριότητά της, εισάγουν διακρίσεις σε βάρος των κατεστημένων φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα οι οποίοι καταβάλλουν υψηλότερα τέλη.

(238) Τέλος, η Air France υπενθυμίζει ότι, μολονότι θεωρητικά φαίνεται να ικανοποιείται ο όρος της χωρίς διακρίσεις προσβασιμότητας στην υποδομή ενός αερολιμένα, η πρακτική είναι τελείως διαφορετική, εφόσον υπάρχει σκόπιμη δυσμενής μεταχείριση ορισμένων προτύπων εκμετάλλευσης.

6.3.2. CCIPB

(239) Το CCIPB παραπέμπει στις προγενέστερες παρατηρήσεις του και υπέβαλε ανάλυση που περιγράφει τους λόγους για τους οποίους, εάν οι επιδοτήσεις εξοπλισμού θεωρούνταν λειτουργικές ενισχύσεις προς όφελός του, θα ήταν συμβιβάσιμες με τις διατάξεις του τμήματος 5.1.2 των νέων κατευθυντήριων γραμμών, οι οποίες επιτρέπουν την αναδρομική έγκριση των λειτουργικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες πριν αυτές τεθούν σε ισχύ.

6.3.3. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (M&Π)

(240) Αυτή η μη κυβερνητική οργάνωση υπέβαλε παρατηρήσεις που επικρίνουν τις νέες κατευθυντήριες γραμμές και τις μέχρι τούδε αποφάσεις της Επιτροπής στον τομέα των αερομεταφορών, λόγω των εικαζόμενων ολέθριων συνεπειών για το περιβάλλον.

7. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ**

7.1. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΕ Η ΓΑΛΛΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

7.1.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ 2005

(241) Η Γαλλία επισημαίνει ότι η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 απλώς υπενθυμίζει τους όρους τιμολόγησης του αερολιμένα που δημοσιοποιούνται και εφαρμόζονται με ταυτόσημο τρόπο σε όλους τους αερομεταφορείς που εξυπηρετούν τον αερολιμένα.

(242) Όσον αφορά τα τέλη στάθμευσης, η ρύθμιση των τελών του αεροδρομίου προβλέπει ότι το τέλος αυτό οφείλεται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος είναι σταθμευμένο για διάστημα άνω των δύο ωρών στο αεροδρόμιο. Συνεπώς, σύμφωνα με τη Γαλλία, εφόσον ο χρόνος παραμονής των αεροσκαφών που διαχειρίζεται η Ryanair περιορίζεται κατά κανόνα σε 25 λεπτά, είναι φυσικό να μη καταβάλλει η εν λόγω εταιρεία τέλη στάθμευσης.

(243) Παρομοίως, όσον αφορά το τέλος σήμανσης, αυτό οφείλεται μόνον όταν χρησιμοποιούνται τα φώτα σήμανσης αεροδρομίου (δηλαδή τη νύχτα ή σε περίπτωση χαμηλής ορατότητας). Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι πτήσεις της Ryanair εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, δεν χρειάζονται τη χρήση της υπηρεσίας καθοδήγησης και, ως εκ τούτου, το σχετικό τέλος δεν οφείλεται.

7.1.2. Ο ΦΟΡΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

(244) Η Γαλλία παρέχει διευκρινίσεις για τον φόρο αεροδρομίου που περιγράφεται στο τμήμα 4.3.2, καθώς και στον φόρο πολιτικής αεροπορίας.

(245) Ο φόρος πολιτικής αεροπορίας, που προβλέπεται από το άρθρο 302 bis K του γενικού φορολογικού κώδικα εισπράττεται από το κράτος στους αερομεταφορείς με σκοπό να χρηματοδοτηθεί η εκπλήρωση των καθηκόντων της γενικής διεύθυνσης πολιτικής αεροπορίας που δεν χρηματοδοτούνται μέσω των τελών για παρεχόμενες υπηρεσίες. Το ύψος του φόρου υπολογίζεται βάσει του αριθμού των επιβατών και του βάρους του φορτίου και ταχυδρομείου που αναχωρεί από τη Γαλλία. Το ύψος του φόρου για το εσωτερικό της Ένωσης καθορίζεται από το προαναφερθέν άρθρο και είναι το ίδιο σε όλη τη γαλλική επικράτεια. Ο καθορισμός του ύψους του φόρου και η είσπραξή του διενεργείται από το κράτος, και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων δεν εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία.

7.1.3. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΕΙ ΤΟ CCIPB ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ AMS

(246) Όσον αφορά τη σύμβαση μεταξύ του CCIPB και της AMS, η οποία αποτελεί τη βάση της διαδικασίας κοινοποίησης, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η εν λόγω σύμβαση ορίζει ότι η AMS διαθέτει αποκλειστική άδεια για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ στον ιστότοπο www.ryanair.com. Η Γαλλία επισημαίνει ότι αυτή η ιστοσελίδα παρέχει επίσης υπηρεσίες αερομεταφορών με αφετηρία πολλούς αερολιμένες στην Ευρώπη.

(247) Η Γαλλία επισημαίνει ότι το CCIPB προσκόμισε έγγραφα που αποτελούν μέρος της εμπορικής προσφοράς του διαδικτυακού τόπου www.voyages-sncf.com οι προτεινόμενες υπηρεσίες του οποίου φαίνονται αρκετά παραπλήσιες με εκείνες που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης με την AMS. Οι παροχές αυτές θα ανέρχονταν σε EUR […] άνευ φόρων, δηλαδή EUR […] με όλους τους φόρους, ποσό το οποίο φαίνεται να εντάσσεται σε μια τάξη μεγέθους παρόμοια με εκείνη που χρεώνει η θυγατρική της Ryanair.

(248) Η Γαλλία εκτιμά ότι θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη και τα άλλα χαρακτηριστικά αυτής της σύμβασης, και ιδίως:

— η διάρκεια των πέντε ετών,

— οι όροι της σύναψής της, και ιδίως η μη διεξαγωγή διαγωνισμού για την αγορά υπηρεσιών εμπορεύσιμου χαρακτήρα,

— οι κανόνες τιμολόγησης αυτών των υπηρεσιών μάρκετινγκ, που καθορίζονται εκ των προτέρων και κατ' αποκοπήν και όχι εκ των υστέρων βάσει των στατιστικών της κίνησης στον διαδικτυακό τόπο www.ryanair.com,

— οι ρήτρες αποκλειστικότητας για την παροχή συναφών υπηρεσιών (ενοικίαση αυτοκινήτων, κρατήσεις για ξενοδοχεία), οι οποίες περιορίζουν την πρόσβασή τους μόνο στις επιχειρήσεις με τις οποίες ο όμιλος της Ryanair έχει συνάψει εμπορικές συμφωνίες.

7.2. *ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

(249) Η Γαλλία δεν θέλησε να σχολιάσει τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

7.3. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΕ Η ΓΑΛΛΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

7.3.1. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΙΚΑΖΕΤΑΙ ΟΤΙ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

(250) Η Γαλλία θεωρεί ότι οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να εκτιμηθούν από κοινού για κάθε περίοδο αναφοράς για να διαπιστωθεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος.

(251) Η Γαλλία θεωρεί εξάλλου ότι θα πρέπει να εκτιμήσει από κοινού τις συμπεριφορές του CCIPB συνολικά, του CCIPB ως διαχειριστή του αερολιμένα και του κράτους ή των άλλων δημοσίων οργανισμών που ελέγχουν τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ή εμπλέκονται στη χρηματοδότησή του, στις συναλλαγές τους με τη Ryanair και την AMS για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(252) Η Γαλλία επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι εκτιμήσεις στις οποίες βασίζονται οι δημόσιες αρχές για να συμμετάσχουν σε ορισμένες χρηματοδοτήσεις δεν βασίζονται αποκλειστικά σε κριτήρια αποδοτικότητας για τον αερολιμένα αλλά, γενικότερα, στις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της δραστηριότητας των αερολιμένων για την περιοχή, οι οποίες δεν λαμβάνονται υπόψη στη λογική του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(253) Η Γαλλία παραπέμπει συναφώς σε δύο μελέτες που πραγματοποιήθηκαν το 2005 και το 2011 από το CCIPB σχετικά με τον αντίκτυπο της κίνησης της εταιρείας Ryanair. Οι μελέτες αυτές καταδεικνύουν τις σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις της εναέριας γραμμής για την περιοχή.

(254) Αναφορικά με τις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας ως προς το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν ενδεχομένως από τη σύμβαση με τη Ryanair του 2003 και τις συμβάσεις του 2005 με την εσωτερική αγορά, η Γαλλία υπενθυμίζει ότι αυτή η ίδια κοινοποίησε τον φάκελο τον Ιανουάριο του 2007 για να εκφράσει τις αμφιβολίες της και να λάβει από την Επιτροπή μια απόφαση σχετικά με τη νομιμότητα, σε σχέση με το κοινοτικό καθεστώς των κρατικών ενισχύσεων, των μέτρων ενισχύσεων που χορηγήθηκαν ενδεχομένως με τις συμβάσεις του 2005. Στο πλαίσιο αυτό, η Γαλλία θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να αποδείξει το συμβιβάσιμο.

(255) Η Γαλλία επιβεβαιώνει τον σημαντικό αντίκτυπο της δραστηριότητας των αεροπορικών εταιρειών που χρηματοδοτούνται από το CCIPB στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Η Γαλλία δεν μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνει κατά πόσον συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ή των κανόνων που διέπουν τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

7.3.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

(256) Όσον αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στις χρηματοδοτικές συνεισφορές στον αερολιμένα Pau, η Γαλλία θεωρεί ότι για τον εν λόγω αερολιμένα, όπως και για τους περισσότερους άλλους αερολιμένες του ιδίου μεγέθους, οι επενδυτικές αποφάσεις των χρηματοδοτουσών δημόσιων αρχών δεν βασίζονταν σε κάποια άμεση αντιπαροχή που καταβάλλει ο παραχωρησιούχος, αλλά στα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη που προκύπτουν από τις δραστηριότητες των αερολιμένων στην περιοχή αυτή.

(257) Η Γαλλία παραπέμπει επίσης στο νομικό πλαίσιο της χρηματοδότησης για την εκπλήρωση των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας, όπως περιγράφεται στο τμήμα 4.3.2. Η Γαλλία θεωρεί ότι το εν λόγω νομικό πλαίσιο αποκλείει κάθε υπεραντιστάθμιση του κόστους που βαρύνει τους διαχειριστές αερολιμένων για την εκτέλεση καθηκόντων τους στον τομέα της ασφάλειας και προστασίας, που αποτελούν καθήκοντα δημόσιας αρχής. Συνεπώς, κατά τη Γαλλία, τα ποσά που καταβάλλει το κράτος για την κάλυψη των δαπανών για την ασφάλεια (προσωπικό και εξοπλισμός ή πυροσβεστικά οχήματα, πρόληψη κινδύνου από άγρια ζώα, περιφράξεις) και προστασία (προσωπικό και εξοπλισμός για τους ελέγχους των επιβατών και των αποσκευών τους) δεν μπορούν να εξομοιωθούν με κρατικές ενισχύσεις.

7.4. *ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

(258) Η Γαλλία δεν θέλησε να σχολιάσει τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη μετά την επέκταση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

7.5. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΥΠΟΘΕΣΗ*

(259) Η Γαλλία σημειώνει ότι οι νέες κατευθυντήριες γραμμές είναι πιο ευέλικτες από τις παλαιότερες όσον αφορά τις λειτουργικές ενισχύσεις. Η αναδρομική εφαρμογή σε όλες τις ενισχύσεις θα επιτρέψει, συνεπώς, κατά τη Γαλλία, τη λιγότερο επιβαρυντική αντιμετώπιση προηγούμενων καταστάσεων για ορισμένα αεροδρόμια.

(260) Η Γαλλία επισημαίνει ωστόσο ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις θα αξιολογηθούν αυστηρότερα απ' ό, τι προηγουμένως βάσει των νέων κατευθυντήριων γραμμών οι οποίες προβλέπουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες εντάσεις ενίσχυσης ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα.

7.6. *ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΤΡΙΤΑ ΜΕΡΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΥΠΟΘΕΣΗ*

(261) Η Γαλλία δεν θέλησε να σχολιάσει τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα τρίτα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την εφαρμογή των νέων κατευθυντηρίων γραμμών στην παρούσα υπόθεση.

8. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

(262) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης των επίμαχων μέτρων, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ενδεχόμενων ενισχύσεων που χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες (τμήμα 8.1 της παρούσας απόφασης) και των ενδεχόμενων ενισχύσεων του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Pau υπό τη μορφή χρηματοδοτικών συνεισφορών (τμήμα 8.2 της παρούσας απόφασης).

8.1. *ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ*

8.1.1. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΆ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

(263) Όπως ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(264) Για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι σωρευτικά: 1) το εν λόγω μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, 2) το μέτρο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα, 3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό, 4) το εν λόγω μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, και 5) ο δικαιούχος είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, το οποίο προϋποθέτει ότι ασκεί οικονομική δραστηριότητα.

8.1.1.1. ***Κρατικοί πόροι στις συμβάσεις που συνήψε το CCIPB με τις αεροπορικές εταιρείες κατά την εξεταζόμενη περίοδο***

(265) Οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και αερολιμενικών υπηρεσιών συνήφθησαν μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, αφενός, και του CCIPB, αφετέρου.

(266) Τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι δημόσια ιδρύματα κατά την έννοια του γαλλικού δικαίου. Σύμφωνα με την ισχύουσα έκδοση του άρθρου L 710-1 του εμπορικού κώδικα, «τα νομαρχιακά ιδρύματα ή επιμελητήρια του δικτύου εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων ασκούν, με την ιδιότητά του ενδιάμεσου φορέα του κράτους, καθήκοντα εκπροσώπησης των συμφερόντων των τομέων της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών ενώπιον των δημόσιων αρχών ή ξένων αρχών. Εξασφαλίζοντας τη διεπαφή μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων παραγόντων, ασκούν τη δραστηριότητά τους με την επιφύλαξη των καθηκόντων εκπροσώπησης που έχουν ανατεθεί στις επαγγελματικές ή διεπαγγελματικές οργανώσεις από τις ισχύουσες νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις και των ασκουμένων καθηκόντων από τις περιφερειακές και τοπικές αρχές στο πλαίσιο της ανεξάρτητης αυτοδιοίκησής τους. Το δίκτυο και, στο εσωτερικό του δικτύου, κάθε νομαρχιακό ίδρυμα ή επιμελητήριο συμβάλλει στην οικονομική και χωροταξική ανάπτυξη και τη βελτίωση της ελκυστικότητας των περιοχών καθώς και τη στήριξη των επιχειρήσεων και των ενώσεών τους εκπληρώνοντας, με όρους που καθορίζονται με διάταγμα, κάθε αποστολή δημόσιας υπηρεσίας και κάθε αποστολή γενικού συμφέροντος που είναι αναγκαίες για την άσκηση των εν λόγω καθηκόντων».

(267) Η ίδια διάταξη ορίζει:

«Για τον σκοπό αυτό, κάθε νομαρχιακό ίδρυμα ή επιμελητήριο του δικτύου μπορεί να ασκεί, στο πλαίσιο, κατά περίπτωση, των τομεακών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται σε αυτό:

1° τα καθήκοντα γενικού συμφέροντος που του έχουν ανατεθεί από τους νόμους και τους κανονισμούς·

2° τα καθήκοντα στήριξης, πλαισίωσης, διαμεσολάβησης και παροχής συμβουλών στους δημιουργούς και αγοραστές επιχειρήσεων και στις επιχειρήσεις, εξασφαλίζοντας παράλληλα την τήρηση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων όσον αφορά το δίκαιο του ανταγωνισμού·

3° τα καθήκοντα στήριξης και παροχής συμβουλών για τη διεθνή ανάπτυξη των επιχειρήσεων και την εξαγωγή της παραγωγής τους, σε συνεργασία με τον γαλλικό οργανισμό για τη διεθνή ανάπτυξη των επιχειρήσεων·

4° καθήκον στήριξης της αρχικής ή της συνεχούς επαγγελματικής κατάρτισης, μεταξύ άλλων, μέσω των δημοσίων και ιδιωτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που ιδρύει, διαχειρίζεται ή χρηματοδοτεί·

5° καθήκον δημιουργίας και διαχείρισης εξοπλισμών, ιδίως λιμένων και αερολιμένων·

6° καθήκοντα εμπορικής φύσεως που του έχουν ανατεθεί από το δημόσιο φορέα ή είναι αναγκαία για την εκπλήρωση των άλλων καθηκόντων του·

7° κάθε αποστολή εμπειρογνωμοσύνης, διαβούλευσης ή μελέτης που ζητείται από τις δημόσιες αρχές για ένα θέμα στους τομείς της βιομηχανίας, του εμπορίου, των υπηρεσιών, της οικονομικής ανάπτυξης, της επαγγελματικής κατάρτισης και της χωροταξίας, με την επιφύλαξη των εργασιών για τις οποίες θα μπορούσε να αναλάβει την πρωτοβουλία.».

(268) Το άρθρο L710-1 του εμπορικού κώδικα αναφέρει επίσης: «Η ένωση των γαλλικών εμπορικών και βιομηχανικών

επιμελητηρίων, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια της περιοχής και οι ενώσεις διαφόρων επιμελητηρίων είναι δημόσια ιδρύματα υπό την εποπτεία του κράτους που διοικούνται από τα εκλεγμένα διοικητικά στελέχη επιχειρήσεων.».

(269) Η εν λόγω νομοθετική διάταξη έχει τροποποιηθεί κατά την εξεταζόμενη περίοδο, δηλαδή από το 2003 έως το 2010. Ωστόσο, οι βασικές αρχές της παρέμειναν οι ίδιες. Συγκεκριμένα, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αυτής, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια όπως το CCIPB παρέμειναν δημόσιοι οργανισμοί συσταθέντες με νόμο, διοικούμενοι από εκλεγμένα διοικητικά στελέχη επιχειρήσεων υπό την εποπτεία του κράτους. Αφετέρου, ο λόγος της ύπαρξης και ο κύριος στόχος τους, ως ενδιάμεσων φορέων του κράτους, είναι (σύμφωνα με το άρθρο L 710-1 του εμπορικού κώδικα) να εκπληρώνουν τις αποστολές γενικού συμφέροντος που τους αναθέτει ο νόμος, δηλαδή κατ' ουσίαν η εκπροσώπηση των συμφερόντων της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών ενώπιον των δημόσιων αρχών, η στήριξη των τοπικών επιχειρήσεων και της βελτίωσης της ελκυστικότητας και της χωροταξικής ανάπτυξης της περιοχής. Οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι συναφείς με τα καθήκοντά τους γενικού συμφέροντος και είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη τους.

(270) Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι η εθνική νομοθεσία προβλέπει ειδικούς κανόνες χρηματοδότησης για τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια, ιδίως το άρθρο L 710-1 του εμπορικού κώδικα. Έτσι, οι πόροι των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων αποτελούνται ιδίως από φορολογικά έσοδα (τον φόρο για δαπάνες εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων που θεσπίστηκε με το άρθρο 1600 του γενικού φορολογικού κώδικα), επιδοτήσεις ή πόρους από δραστηριότητες κατάρτισης και διαχείρισης των υποδομών μεταφορών. Συνεπώς, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια δεν είναι υποχρεωμένα να βασίζονται αποκλειστικά στα εμπορικά τους έσοδα για την κάλυψη των δαπανών τους. Αυτό τείνει να επιβεβαιώσει το συμπέρασμα ότι οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι συναφείς με τα καθήκοντά τους γενικού συμφέροντος και είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη τους.

(271) Η Γαλλία επιβεβαίωσε αυτό το συμπέρασμα όσον αφορά το CCIPB. Επιβεβαίωσε πράγματι ότι: «Ως νόμιμος εκπρόσωπος των 13 000 τοπικών επιχειρήσεων, το CCI Pau Béarn τις εκπροσωπεί ενώπιον των δημόσιων αρχών και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης. […] Στο πλαίσιο των αποστολών αυτών, η διαχείριση του αερολιμένα Pau Pyrénées αποκτά πλήρη σημασία από την άποψη ότι καθιστά τον αερολιμένα εργαλείο για την οικονομική μεγέθυνση και την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή του. […]. Κατά συνέπεια, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια (ΕΒΕ) έχουν νόμιμη αποστολή γενικού συμφέροντος που συνδέεται, μεταξύ άλλων, με την οικονομική ανάπτυξη και την ενίσχυση της ελκυστικότητας της περιοχής. Οι ανωτέρω διατάξεις καταδεικνύουν επίσης ότι η διαχείριση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων εντάσσεται στο πλαίσιο αυτής της αποστολής.».

(272) Η Γαλλία πρόσθεσε: «Τα ΕΒΕ διεξάγουν και χρηματοδοτούν τακτικά ενέργειες άσκησης πιέσεων για την ανάπτυξη της ελκυστικότητας της περιοχής τους και την προώθηση νέων υποδομών. Υλοποιούν επίσης ειδικές δράσεις για την προώθηση του τουρισμού μέσω της συμμετοχής τους σε διάφορες περιφερειακές και νομαρχιακές δομές στον τομέα αυτό, ιδίως μέσω των περιφερειακών και νομαρχιακών επιτροπών τουρισμού που προβλέπονται από τα άρθρα L 131-4 και L 132-3 του κώδικα τουρισμού […]. Η προσπάθεια για την ανάπτυξη της ελκυστικότητας μιας περιοχής απαιτεί ένα σύνολο δράσεων τόσο για την προσέλκυση κεφαλαίων, συμβάσεων, επιχειρήσεων, ταλέντων, σπουδαστών και τουριστών που αναζωογονούν τις επιχειρήσεις και την περιοχή. Η ελκυστικότητα εξαρτάται επίσης από τη διεθνή ακτινοβολία. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους με τους διαδικτυακούς τους τόπους μπορούν να συμμετέχουν στην προσπάθεια αυτή. Τέλος, οι ίδιοι οι κάτοικοι της περιοχής ζητούν νέα αεροπορικά δρομολόγια, διαφοροποίηση της προσφοράς και, ειδικότερα, των υπηρεσιών "χαμηλού κόστους" για τη διευκόλυνση της σύνδεσής τους με την Ευρώπη με χαμηλότερο κόστος.».

(273) Τα επιχειρήματα αυτά δείχνουν ξεκάθαρα ότι ο σκοπός και ο λόγος ύπαρξης του CCIPB είναι, όπως και όλων των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων, να εξυπηρετούν τα συμφέροντα των τοπικών επιχειρήσεων στο σύνολό τους και να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της οικονομίας και της ελκυστικότητας της περιοχής. Σύμφωνα με τους ανωτέρω ισχυρισμούς της Γαλλίας, εξάλλου, για ένα εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο όπως το CCIPB, μια εμπορική δραστηριότητα όπως η διαχείριση του αερολιμένα Pau δεν ασκείται με την προοπτική της αποδοτικότητας, αλλά με σκοπό να συμβάλλει κατ' ανάγκη στις αποστολές γενικού συμφέροντος που η οντότητα αυτή έχει βάσει του νόμου. Όπως προαναφέρθηκε ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 142, το CCIPB θεωρεί τον εαυτό του δημόσιο οργανισμό μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

(274) Υπό το φως των ανωτέρω, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια όπως το CCIPB πρέπει να θεωρούνται δημόσιες αρχές όλες οι αποφάσεις των οποίων, όπως και οι αποφάσεις της κεντρικής διοίκησης ή των τοπικών και περιφερειακών αρχών, πρέπει να θεωρείται ότι «καταλογίζονται στο κράτος» κατά την έννοια της νομολογίας περί κρατικών ενισχύσεων ([34]), και οι πόροι των οποίων συνιστούν κρατικούς πόρους ([35]). Ελάχιστη σημασία έχει, ως προς αυτό, το ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια διοικούνται από πρόσωπα που έχουν εκλεγεί από εμπόρους, κατόχους επιχειρήσεων και εκπροσώπους επιχειρηματικών οργανώσεων και όχι από δημοσίους υπαλλήλους που διορίζονται από άλλες δημόσιες αρχές. Συγκεκριμένα, ακόμα και τα εθνικά κοινοβούλια εκλέγονται από όλους τους πολίτες που έχουν δικαίωμα ψήφου. Ωστόσο, αντιπροσωπεύουν μία από τις συνταγματικές εξουσίες κάθε δημοκρατικού κράτους, οι αποφάσεις του οποίου καταλογίζονται αναγκαστικά στο κράτος.

([34]) Ενδεικτικά, βλέπε την απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991 στην υπόθεση C-303/88, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή, σ. I- 1433, σκέψη 11, και την απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996 στην υπόθεση T-358/94, Compagnie nationale Air France κατά Επιτροπής, σκέψεις 58 έως 61.

([35]) Βλέπε συναφώς την απόφαση της Επιτροπής της 14ης Ιουλίου 2004 στην υπόθεση C 25/2004 — Γερμανία — DVB-T in Berlin-Brandenburg, αιτιολογική σκέψη 20.

(275) Η κατάσταση των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων διαχωρίζεται, συνεπώς, από αυτήν των δημοσίων επιχειρήσεων για τα οποία το Δικαστήριο δήλωσε, στην απόφασή του στην υπόθεση *Stardust Marine* ([36]): «Συγκεκριμένα, ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το Δημόσιο. […] Κατά συνέπεια, το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο Δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει, όπως είναι τα επίμαχα εν προκειμένω μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη των μέτρων αυτών.».

(276) Πράγματι, στην περίπτωση ενός μέτρου που λαμβάνεται από δημόσια επιχείρηση, αποστολή της οποίας είναι να ασκεί οικονομική δραστηριότητα, πρέπει να διαπιστώνεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές που ελέγχουν αυτή την επιχείρηση, π.χ. μέσω του κεφαλαίου που κατέχουν σε αυτήν, εμπλέκονται στη λήψη του επίμαχου μέτρου. Η κατάσταση ενός εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου είναι διαφορετική, καθόσον η οντότητα αυτή αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης, ή «ενδιάμεσο φορέα του κράτους» ή «φορέα του δημοσίου» και, επομένως, δημόσια αρχή η οποία συστάθηκε με τον νόμο για την ικανοποίηση των γενικών συμφερόντων. Συνεπώς, για να διαπιστωθεί αν η απόφαση ενός εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου καταλογίζεται στο κράτος, δεν είναι αναγκαίο να διαπιστωθεί αν στη λήψη της εν λόγω απόφασης συμμετείχε κάποια άλλη δημόσια αρχή (π.χ. το κράτος υπό τη στενή έννοια του όρου ή ο δήμος ή άλλος οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης). Στην πραγματικότητα, η απόφαση αυτή πληροί οπωσδήποτε το κριτήριο του καταλογισμού.

(277) Η προσέγγιση αυτή έχει ήδη υιοθετηθεί από την Επιτροπή κατά την πρακτική της στη λήψη των αποφάσεων. Με αυτό τον τρόπο, η Επιτροπή επιβεβαίωσε σχετικά με το εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο του Var: «ως δημόσιος οργανισμός βάσει του γαλλικού δικαίου, ασκεί τη δραστηριότητά του σε μια καθορισμένη γεωγραφική περιοχή, διοικείται από εκλεγμένα μέλη και διαθέτει φορολογικά έσοδα που εισπράττει από τις επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στο εμπορικό μητρώο και από εταιρείες και, ως εκ τούτου υπάγεται στην κατηγορία των "δημόσιων αρχών" κατά την έννοια της οδηγίας 2000/52/ΕΚ της Επιτροπής ([37]). Επομένως, δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί ο καταλογισμός του μέτρου στο κράτος, κατά την έννοια της νομολογίας Stardust maritime.» ([38]).

(278) Το CCIPB αμφισβήτησε τον καταλογισμό στο κράτος των συμβάσεων τις οποίες αφορά η επίσημη διαδικασία έρευνας, αρνούμενο ότι υπήρξε παρέμβαση του κράτους και των τοπικών αρχών στις δικές του αποφάσεις. Με βάση τα ανωτέρω, το επιχείρημα αυτό είναι αλυσιτελές, εφόσον το CCIPB είναι δημόσια αρχή οι αποφάσεις της οποίας καταλογίζονται αναγκαστικά στο κράτος κατά την έννοια της νομολογίας περί κρατικών ενισχύσεων, ανεξάρτητα από τον ρόλο άλλων αρχών στις αποφάσεις του. Για τους ίδιους λόγους, το επιχείρημα του CCIPB ότι η εποπτεία την οποία ασκεί το κράτος δεν συνεπάγεται εξάρτηση από αυτό είναι επίσης άνευ σημασίας. Όπως επισημάνθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 273, στις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, το ίδιο το CCIPB παρουσιάστηκε ως «δημόσιος φορέας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα», επιβεβαιώνοντας τη θέση της Επιτροπής ότι το CCIPB είναι δημόσια αρχή οι αποφάσεις της οποίας καταλογίζονται στο κράτος, χωρίς να είναι αναγκαίο να επαληθευθεί η συμμετοχή άλλων δημόσιων αρχών σε αυτές.

(279) Οι παρατηρήσεις της Ryanair ως προς το σημείο αυτό είναι, επί της ουσίας, παρόμοιες με αυτές του CCIPB. Η Ryanair ισχυρίζεται, μεταξύ άλλων, ότι η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει το κριτήριο του καταλογισμού εξετάζοντας τον ρόλο των «δημόσιων αρχών» στις αποφάσεις του CCIPB έναντι της Ryanair και της AMS. Επιπλέον, η Ryanair επικαλέστηκε γνωμοδότηση του Συμβουλίου Επικρατείας για να αποδείξει την ανεξαρτησία των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων από το κράτος κατά τη στενή έννοια του όρου. Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση αυτή, το γεγονός ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια «υπάγονται στο κράτος, δεδομένου ότι κάθε δημόσιος οργανισμός πρέπει να υπάγεται τεχνικά σε ένα νομικό πρόσωπο, δεν συνεπάγεται αφ' εαυτού καμία εξάρτηση». Η Ryanair ισχυρίζεται συναφώς ότι το κράτος (υπό τη στενή έννοια του όρου) εμπλέκεται μόνο σε ορισμένες αποφάσεις του CCIPB, από την άποψη ότι απλώς ενημερώνεται εκ των υστέρων. Για όλους τους ανωτέρω λόγους, η επιχειρηματολογία είναι αλυσιτελής, εφόσον δεν υπάρχει λόγος να διερευνηθεί η ενδεχόμενη εμπλοκή άλλων δημόσιων αρχών εκτός του CCIPB στις αποφάσεις του.

(280) Ομοίως, το επιχείρημα του CCIPB ότι διαχειρίζεται τον αερολιμένα Pau «με τους όρους του ιδιωτικού δικαίου» είναι αλυσιτελές, διότι τα εν λόγω μέτρα λήφθηκαν από ένα δημόσιο οργανισμό και, κατά συνέπεια, καταλογίζονται αναγκαστικά στο κράτος ([39]).

([36]) Βλέπε απόφαση της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, Συλλογή, σ. I- 4397), σκέψη 52.

([37]) Οδηγία 2000/52/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2000, για την τροποποίηση της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ περί της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημόσιων επιχειρήσεων (ΕΕ L 193 της 29.7.2000, σ. 75).

([38]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 22ας Ιουνίου 2006 στην υπόθεση Ν 563/05 — *Γαλλία — Ενίσχυση στην αεροπορική εταιρεία Ryanair για το δρομολόγιο Τουλόν — Λονδίνο*, αιτιολογική σκέψη 16.

([39]) Ως επικουρικό επιχείρημα, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι δεν πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ του CCIPB και της ειδικής υπηρεσίας του CCIPB που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του αερολιμένα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων κρατικών ενισχύσεων, δεδομένου ότι η υπηρεσία που διαχειρίζεται τον αερολιμένα Pau δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα διακριτή από αυτήν του CCIPB, αλλά είναι απλώς τμήμα των εσωτερικών υπηρεσιών του CCIPB χωρίς αυτονομία λήψης άλλων αποφάσεων πλην εκείνων που αφορούν την καθημερινή διαχείριση του αερολιμένα. Συνεπώς, οι διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και μάρκετινγκ που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας έχουν υπογραφεί από τον πρόεδρο του CCIPB μετά από έγκριση της γενικής συνέλευσης του CCIPB. Εξάλλου, ούτε η Γαλλία ούτε οι τρίτοι υποστήριξαν ότι τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας έπρεπε να καταλογιστούν αποκλειστικά στην υπηρεσία αυτή.

(281) Εν κατακλείδι, οι διάφορες συμβάσεις που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας καταλογίζονται στο κράτος και συνεπάγονται τη χρήση κρατικών πόρων.

8.1.1.2. ***Επιλεκτικό πλεονέκτημα για τη Ryanair, την AMS και την Transavia στις συμβάσεις που συνήφθησαν με το CCIPB κατά την εξεταζόμενη περίοδο***

(282) Για να εκτιμηθεί αν ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να προσδιορισθεί εάν η ωφελούμενη επιχείρηση αντλεί οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ([40]).

(283) Για τη διεξαγωγή αυτής της ανάλυσης, πρέπει να εφαρμοστεί στα εν λόγω μέτρα η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να διαπιστωθεί αν ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς στη θέση του CCIPB, έχοντας ως γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας θα είχε συνάψει παρόμοιες συμβάσεις.

(284) Πρέπει καταρχήν να εξεταστούν διάφορα γενικά ζητήματα για την ορθή εφαρμογή της αρχής αυτής, και ιδίως τα ακόλουθα:

— Πρέπει να αναλύονται από κοινού ή χωριστά μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και μια σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη ταυτόχρονα με αυτήν ([41]);

— Όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ, πρέπει να θεωρηθεί ότι το CCIPB ενήργησε ως διαχειριστής του αερολιμένα του Pau ή ως δημόσια αρχή που αγόρασε υπηρεσίες μάρκετινγκ στο πλαίσιο της αποστολής της να προωθεί την τοπική οικονομική ανάπτυξη, ανεξάρτητα από τα καθήκοντά του ως φορέα διαχείρισης του αερολιμένα;

— Ποια οφέλη θα μπορούσε να αποκομίσει από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς εάν ενεργούσε στη θέση του CCIPB;

— Ποια είναι η συνάφεια της σύγκρισης των όρων των συμβάσεων των αερολιμενικών υπηρεσιών που καλύπτονται από την επίσημη διαδικασία εξέτασης με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται σε άλλους αερολιμένες για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς;

(285) Αφού εξέτασε τα διάφορα αυτά ζητήματα, η Επιτροπή θα εφαρμόσει την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στα διάφορα επίμαχα μέτρα.

Κοινή ανάλυση των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ

(286) Στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι οι δύο τύποι συμβάσεων που καλύπτονται από την επίσημη διαδικασία έρευνας, δηλαδή οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να εκτιμηθούν από κοινού, για κάθε εξεταζόμενη περίοδο, κατά τον χρόνο σύναψης της καθεμίας από αυτές. Η προσέγγιση αυτή θα συνεπαγόταν ιδίως την αντιμετώπιση ως ενός ενιαίου μέτρου κάθε ομάδας από τις κατωτέρω συμβάσεις, που έχει συνάψει το CCIPB:

— της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 με τη Ryanair και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που υπεγράφη την ίδια ημέρα με την AMS για το δρομολόγιο Pau–Λονδίνο Stansted,

— της επιστολής του CCIPB στη Ryanair, της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, που επεκτείνει στο δρομολόγιο Pau–Σαρλερουά τους όρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών της 30ής Ιουνίου 2005 ([42]), και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη την ίδια ημέρα με την AMS,

— της επιστολής του CCIPB στη Ryanair, της 17ης Μαρτίου 2008, που επεκτείνει στο δρομολόγιο Pau–Μπρίστολ τους όρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών της 30ής Ιουνίου 2005 και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 31 Μαρτίου 2008 με την AMS και αφορά το ίδιο δρομολόγιο,

([40]) Βλέπε ιδίως την απόφαση της 29ης Απριλίου 1999 στην υπόθεση C-342/96, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I- 2459, σκέψη 41.

([41]) Το ερώτημα αυτό δεν εφαρμόζεται ούτε στη σύμβαση που συνήφθη στις 23 Ιανουαρίου 2006 μεταξύ του CCIPB και της Transavia, η οποία αφορά τόσο τις αερολιμενικές υπηρεσίες όσο και τις υπηρεσίες μάρκετινγκ, ούτε στη σύμβαση που συνήφθη στις 28 Ιανουαρίου 2003 μεταξύ του CCIPB και της Ryanair, η οποία περιέχει επίσης διατάξεις σχετικά με τις αερολιμενικές υπηρεσίες και τις υπηρεσίες μάρκετινγκ.

([42]) Επιστολές αυτού του είδους μπορούν να εξομοιωθούν με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, εφόσον καθορίζουν τους τρόπους προσδιορισμού των τελών αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εδάφους. Θα περιλαμβάνονται στη συνέχεια στις πράξεις που περιγράφονται με την ονομασία «συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών».

— της επιστολής του CCIPB στη Ryanair, της 16ης Ιουνίου 2009, που επεκτείνει στο δρομολόγιο Pau–Μπρίστολ τους όρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών της 30ής Ιουνίου 2005 και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη την ίδια ημέρα με την AMS και αφορά το ίδιο δρομολόγιο,

— της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 28 Ιανουαρίου 2010 με την AMS για τα δρομολόγια Pau-Λονδίνο, Pau-Σαρλερουά και Pau-Beauvais. Καμία σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών δεν έχει υπογραφεί επισήμως παράλληλα με αυτή τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ. Μπορεί, ωστόσο, να εντοπιστεί μια «έμμεση» σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Αυτή η έμμεση σύμβαση συνίσταται στη συνέχιση της εφαρμογής στη Ryanair, για τα τρία δρομολόγια που περιγράφονται στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ ([43]), των αερολιμενικών τελών, που εγκρίθηκαν μετά από συζήτηση στο πλαίσιο της οικονομικής συμβουλευτικής επιτροπής του αεροδρομίου, καθώς και της τιμολόγησης των υπηρεσιών εδάφους που προβλέπεται από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 30ής Ιουνίου 2005. Πράγματι, η Γαλλία ανέφερε ότι όταν έληξε η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 30ής Ιουνίου 2005 στις 30 Ιουνίου 2010, αυτή δεν είχε ανανεωθεί και ότι οι τιμές που εφαρμόζονταν στη Ryanair εξακολουθούσαν να εγκρίνονται από την οικονομική συμβουλευτική επιτροπή του αερολιμένα όσον αφορά τα ρυθμιζόμενα τέλη και το προβλεπόμενο από τη σύμβαση της 30ής Ιουνίου 2005 τέλος για την παροχή υπηρεσιών εδάφους.

(287) Η Γαλλία δήλωσε ότι συμφωνεί με την προσέγγιση που ακολουθήθηκε στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας να εξετασθούν από κοινού οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθησαν με αντίστοιχο τρόπο. Αντιθέτως, ορισμένα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, ιδίως το CCIPB και η Ryanair, αντικρούουν αυτή την προσέγγιση, διότι θεωρούν ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά.

(288) Τα στοιχεία του φακέλου, ωστόσο, επιβεβαιώνουν τη βασιμότητα της προσέγγισης που ακολουθήθηκε στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας και εγκρίθηκε από τη Γαλλία. Στην περίπτωση της Transavia και της σύμβασης με τη Ryanair του 2003, αυτό είναι προφανές διότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ και οι αερολιμενικές υπηρεσίες αποτελούν αντικείμενο ενιαίας σύμβασης. Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 289 έως 313, αυτό ισχύει και για τις λοιπές συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS.

(289) Καταρχάς, κάθε σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ συνήφθη σχεδόν ταυτόχρονα με μία σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, η σύναψη συμβάσεων αυτών των δύο ειδών γινόταν κάθε φορά την ίδια ημέρα, εκτός από την περίπτωση της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ της 31ης Μαρτίου 2008 η οποία, εντούτοις, υπογράφηκε σε ελάχιστο χρόνο (14 ημέρες) μετά τη σύναψη σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών για το δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ, το οποίο προβλέπεται επίσης από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(290) Επιπλέον, και τα δύο είδη συμβάσεων έχουν συναφθεί από τα ίδια συμβαλλόμενα μέρη. Πράγματι, η AMS είναι θυγατρική της Ryanair κατά 100 % και τα στελέχη που τη διοικούν είναι ανώτερα διοικητικά στελέχη της Ryanair ([44]). Κατά συνέπεια, η Ryanair και η AMS αποτελούν ενιαία οικονομική οντότητα, υπό την έννοια ότι η AMS ενεργεί με βάση τα συμφέροντα της Ryanair και υπό τον έλεγχό της και ότι τα κέρδη που αυτή δημιουργεί προορίζονται για τη Ryanair υπό μορφή μερισμάτων και αύξησης του κεφαλαίου της εταιρείας. Επιπλέον, όπως θα εξηγηθεί στη συνέχεια, οι διάφορες συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ συνδέονται με την εκμετάλλευση ορισμένων δρομολογίων της Ryanair από τον αερολιμένα Pau. Από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ συνάγεται πράγματι ότι έχουν ως αφετηρία τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί αυτά τα δρομολόγια και έχουν επίσης συναφθεί ταυτόχρονα με συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ του CCIPB και της Ryanair για τα ίδια δρομολόγια. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ συνήφθησαν από το CCIPB με την AMS και όχι με τη Ryanair δεν μπορεί να εμποδίσει να θεωρηθεί ότι μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν ταυτόχρονα αποτελούν ενιαία πράξη, ιδίως για τους σκοπούς της ανάλυσης των συμβάσεων αυτών υπό το φως της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και ότι στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης, η Ryanair και η AMS πρέπει να θεωρηθούν ως μία ενιαία οικονομική οντότητα.

(291) Τέλος, ορισμένα άλλα στοιχεία, που παρουσιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 292 έως 313 για κάθε σύμβαση, αποκαλύπτουν πρόσθετη στενότατη σχέση μεταξύ της κάθε σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, αφενός, και της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη ταυτόχρονα με αυτήν, αφετέρου.

(292) Συνεπώς, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 30ής Ιουνίου 2005 υπογράφηκε για περίοδο πέντε ετών, όπως ακριβώς και η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της ίδιας ημέρας, με την οποία η Ryanair δεσμεύτηκε να προσφέρει μία πτήση καθημερινώς μεταξύ Λονδίνου και Pau. Επιπλέον, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ δημιουργεί ρητή σχέση μεταξύ της ίδιας και των υπηρεσιών αερομεταφορών που προβλέπονται από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών: «Η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταξύ Pau και Λονδίνου (Stansted).». Η φράση αυτή αποδεικνύει αναμφίβολα ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν θα υπήρχε κατά πάσα πιθανότητα χωρίς την εκμετάλλευση από τη Ryanair του δρομολογίου που προβλέπεται από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.

([43]) Σύμφωνα με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, η Ryanair δεσμεύθηκε να εκτελεί τα εν λόγω τρία δρομολόγια με τους όρους που καθορίζονταν στην ίδια σύμβαση.

([44]) Βλέπε την έκθεση του περιφερειακού επιμελητηρίου Comptes d'Aquitaine σχετικά με το CCIPB που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 72, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «η εταιρεία AMS είναι μια απλή προέκταση της Ryanair, διοικούμενη από δύο ανώτατα στελέχη της Ryanair».

(293) Εξάλλου, το προοίμιο της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ της 30ής Ιουνίου 2005 αναφέρει: «[…] Η Airport Marketing Services Limited είναι — για τεχνικούς λόγους — η μόνη εταιρεία που έχει τη δυνατότητα να αναλάβει την προβολή των περιοχών Pau και Béarn μέσω του πρωτότυπου και αποκλειστικού διαδικτυακού τόπου www.ryanair.com με σκοπό την αγορά εισιτηρίων της Ryanair με προορισμό το Pau.». Η φράση αυτή τείνει να επιβεβαιώσει ότι ο βασικός στόχος της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν είναι η προβολή των περιοχών Pau και Béarn γενικά, αλλά, με πολύ πιο συγκεκριμένο τρόπο, η μεγιστοποίηση των πωλήσεων εισιτηρίων της Ryanair με προορισμό το Pau μέσω της προβολής αυτής της περιοχής.

(294) Αφετέρου, σύμφωνα με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, οι υπηρεσίες που θα παρέχει η AMS συνίστανται στην εισαγωγή μηνυμάτων και συνδέσμων με την ιστοσελίδα του δικτυακού τόπου της Ryanair που αντιστοιχεί στον προορισμό Pau και ενός συνδέσμου προς τον ιστότοπο που έχει οριστεί από το CCIPB στην αγγλική αρχική σελίδα του ίδιου δικτυακού τόπου. Όμως, η σελίδα που αντιστοιχεί στον προορισμό Pau του διαδικτυακού τόπου της Ryanair απευθύνεται κυρίως στα άτομα που έχουν ήδη αποφασίσει ή είναι πιθανό να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες της Ryanair προς το Pau. Όσον αφορά την αρχική σελίδα του διαδικτυακού τόπο, αυτή ασφαλώς απευθύνεται σε ένα πολύ ευρύτερο κοινό, αλλά η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ αφορά μόνο την αγγλική έκδοση. Αυτό είναι μία επιπλέον ένδειξη ότι ο βασικός σκοπός των υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι η προώθηση των πωλήσεων της Ryanair στο δρομολόγιο Pau — Λονδίνου και όχι η, κατά τον ίδιο τρόπο, προσέλκυση επισκεπτών στην πόλη Pau και την ευρύτερη περιοχή. Πράγματι, εάν αποσκοπούσαν στην προβολή της πόλης Pau και της ευρύτερης περιοχής σε όλους τους τουρίστες και επιχειρηματίες που θα μπορούσαν να έχουν κάποιο ενδιαφέρουν για την περιοχή, το CCIPB θα ζητούσε ο σύνδεσμος προς έναν ιστότοπο της επιλογής του να διατίθεται σε όλες, ή τουλάχιστον σε περισσότερες εκδόσεις της αρχικής σελίδας του διαδικτυακού τόπου της Ryanair, και όχι μόνο στην αγγλική γλώσσα.

(295) Τέλος, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 30ής Ιουνίου 2005 ορίζει: «σε περίπτωση σημαντικής μεταβολής των βασικών εμπορικών όρων μετά την υπογραφή της παρούσας σύμβασης, ιδίως στο επίπεδο των αφίξεων επιβατών που είναι αποτέλεσμα της παρούσας σύμβασης, οι συμβαλλόμενοι δεσμεύονται καλόπιστα να τροποποιήσουν την παρούσα σύμβαση προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εν λόγω μεταβολή.». Με τον τρόπο αυτό, ο αριθμός αφίξεων επιβατών παρουσιάζεται ως «βασικός εμπορικός όρος» της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, γεγονός που επιβεβαιώνει και σε αυτή την περίπτωση ότι η κύρια επιδίωξη των υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν είναι τόσο η τουριστική κίνηση στην πόλη Pau και την ευρύτερη περιοχή, αλλά πολύ ειδικότερα η μέγιστη αύξηση του αριθμού των επιβατών στις πτήσεις της Ryanair προς Pau.

(296) Παρόμοια στοιχεία υπάρχουν και σε άλλες συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ. Όσον αφορά τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, αυτή συνήφθη για περίοδο πέντε ετών που αντιστοιχεί στη διάρκεια για την οποία η επιστολή του CCIPB στη Ryanair, της ίδιας ημερομηνίας, επέκτεινε στο δρομολόγιο Pau-Charleroi τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 30ής Ιουνίου 2005. Επιπλέον, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρει: «η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί τρεις πτήσεις την εβδομάδα μεταξύ PAU και ΣΑΡΛΕΡΟΥΑ, με την επιφύλαξη περίπτωσης ανωτέρας βίας, ανά έτος εκμετάλλευσης. Το CCIPB, στο πλαίσιο αυτό, έχει τη δυνατότητα να διαφημίσει τα εμπορικά και τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής PAU BEARN και της ευρύτερης περιοχής, απευθυνόμενο σε μεγάλους αριθμούς τουριστών και επιχειρηματιών επισκεπτών που επισκέπτονται τον ιστότοπο www.ryanair.com, και να προσελκύσει στην περιοχή PAU BEARN αυξημένο αριθμό επιβατών με υψηλή αγοραστική δύναμη από το Βέλγιο.».

(297) Εξάλλου, το προοίμιο της σύμβασης αναφέρει: «[…] Η [Airport Marketing Services] είναι η μόνη επιχείρηση που έχει τη δυνατότητα να απευθυνθεί σε μεγάλο αριθμό δυνητικών επιβατών της Ryanair για να προβάλλει τα εμπορικά και τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής.». Τα ανωτέρω επιβεβαιώνουν ότι ο βασικός σκοπός της σύμβασης δεν είναι η προώθηση της τουριστικής κίνησης στην Pau και την ευρύτερη περιοχή της εν γένει, αλλά πολύ ειδικότερα η μεγιστοποίηση των πωλήσεων εισιτηρίων της Ryanair στο δρομολόγιο Σαρλερουά-Pau.

(298) Αφετέρου, σύμφωνα με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, οι υπηρεσίες που θα παρέχει η AMS συνίστανται στην εισαγωγή ενός συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που αναφέρει το CCIPB στη βελγική και την ολλανδική αρχική σελίδα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair. Οι υπηρεσίες μάρκετινγκ δεν απευθύνονται, συνεπώς, σε όλα τα πρόσωπα που μπορούν να πειστούν να παραμείνουν στην Pau ή στην ευρύτερη περιοχή, αλλά στοχεύουν ειδικά σε όσους είναι πιθανότερο να χρησιμοποιήσουν τα δρομολόγια της Ryanair μεταξύ Σαρλερουά και Pau, δηλαδή στους κατοίκους του Βελγίου και των Κάτω Χωρών.

(299) Όσον αφορά τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 31ης Μαρτίου 2008, αυτή συνήφθη για την περίοδο από τις 16 Μαΐου έως 13 Σεπτεμβρίου 2008, που αντιστοιχεί στην περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας η Ryanair δεσμεύτηκε να εκμεταλλευτεί ένα δρομολόγιο προς το Μπρίστολ, όπως αναφέρεται στο ακόλουθο απόσπασμα της ίδιας σύμβασης: «η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως μεταξύ PAU και ΜΠΡΙΣΤΟΛ, από τις 16 Μαΐου έως 13 Σεπτεμβρίου 2008, με την επιφύλαξη περίπτωσης ανωτέρας βίας, για εκμετάλλευση ενός έτους. Στο πλαίσιο αυτό, το CCIPB έχει τη δυνατότητα να προβάλλει τα τουριστικά και εμπορικά αξιοθέατα της PAU BEARN και της ευρύτερης περιοχής σε μεγάλο αριθμό τουριστών και επιχειρηματιών επισκεπτών που επισκέπτονται τον ιστότοπο www.ryanair.com και να προσελκύσει στο PAU BEARN αυξανόμενο αριθμό επιβατών από την Αγγλία υψηλής αγοραστικής δύναμης.» ([45]).

([45]) Ελεύθερη μετάφραση του πρωτότυπου αγγλικού κειμένου: «This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN».

(300) Εξάλλου, το προοίμιο της σύμβασης αναφέρει: «[…] Η [Airport Marketing Services] είναι η μόνη επιχείρηση που έχει τη δυνατότητα να προσελκύσει μεγάλο αριθμό δυνητικών επιβατών της Ryanair για να προβάλλει τα εμπορικά και τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής.» ([46]). Αφετέρου, σύμφωνα με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, οι υπηρεσίες που θα παρέχει η AMS συνίστανται στην εισαγωγή ενός συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που υποδεικνύει το CCIPB στην αγγλική αρχική σελίδα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair.

(301) Η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 16ης Ιουνίου 2009 από την πλευρά της συνήφθη για την περίοδο από την 1η Απριλίου έως τις 24 Οκτωβρίου 2009, που είναι η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας η Ryanair δεσμεύτηκε να εκμεταλλευτεί ένα δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ, όπως αναφέρεται στο ακόλουθο απόσπασμα της ίδιας σύμβασης: «η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί δύο πτήσεις την εβδομάδα μεταξύ PAU και ΜΠΡΙΣΤΟΛ, από την 1η Απριλίου 2009 έως τις 24 Οκτωβρίου 2009, δηλαδή πρόβλεψη 60 πτήσεων για το σύνολο του προγράμματος πτήσεων το 2009, με την επιφύλαξη περίπτωσης ανωτέρας βίας, για εκμετάλλευση ενός έτους. Το CCIPB, στο πλαίσιο αυτό, έχει τη δυνατότητα να διαφημίσει τα εμπορικά και τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής PAU BEARN και της ευρύτερης περιοχής απευθυνόμενο σε μεγάλους αριθμούς τουριστών και επιχειρηματιών επισκεπτών που επισκέπτονται τον ιστότοπο www.ryanair.com, και να προσελκύσει στην περιοχή PAU BEARN αυξημένο αριθμό επιβατών με υψηλή αγοραστική δύναμη από την Αγγλία.».

(302) Εξάλλου, το προοίμιο της σύμβασης αναφέρει: «[…] Η [Airport Marketing Services] είναι η μόνη επιχείρηση που έχει τη δυνατότητα να απευθυνθεί σε μεγάλο αριθμό δυνητικών επιβατών της Ryanair για να προβάλλει τα τουριστικά και εμπορικά αξιοθέατα της περιοχής.». Αφετέρου, σύμφωνα με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, οι υπηρεσίες που θα παρέχει η AMS συνίστανται στην εισαγωγή ενός συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που υποδεικνύει το CCIPB στην αγγλική αρχική σελίδα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair.

(303) Όσον αφορά τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 28ης Ιανουαρίου 2010, αυτή προβλέπει ότι θα πρέπει να εφαρμοστεί κατά τη διάρκεια ενός έτους από την έναρξη υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών τις οποίες η Ryanair δεσμεύθηκε να εκμεταλλεύεται από το Pau προς το Λονδίνο, το Σαρλερουά και το Beauvais σύμφωνα με το άρθρο 1 της ίδιας σύμβασης. Αυτή η πρόδηλη διάταξη είναι αφ' εαυτής μία σαφής σύνδεση μεταξύ της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ και αυτών των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, το άρθρο 1 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ ορίζει με ακρίβεια:

«Η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να θεσπίσει και να εκμεταλλεύεται δρομολόγια μεταξύ:

— PAU και ΛΟΝΔΙΝΟΥ-Stansted από τις 30 Μαρτίου 2010 με 3 πτήσεις εβδομαδιαίως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους …

— PAU και ΣΑΡΛΕΡΟΥΑ από τις 30 Μαρτίου 2010 με 3 πτήσεις εβδομαδιαίως κατά τη θερινή περίοδο …

— PAU και BEAUVAIS από τον Απρίλιο του 2010 με 3 πτήσεις εβδομαδιαίως κατά τη θερινή περίοδο …

Στο πλαίσιο αυτό, το CCIPB έχει τη δυνατότητα να προβάλλει τις επιχειρήσεις και τα εμπορικά και τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής PAU BEARN και της ευρύτερης περιοχής σε ένα μεγάλο αριθμό τουριστών και επιχειρηματιών επισκεπτών που επισκέπτονται τον ιστότοπο www.ryanair.com και να προσελκύσει στην περιοχή PAU BEARN αυξανόμενο αριθμό επιβατών με υψηλή αγοραστική δύναμη» ([47]).

(304) Εξάλλου, το προοίμιο της σύμβασης αναφέρει: «[…] Η [Airport Marketing Services] είναι η μόνη επιχείρηση που έχει τη δυνατότητα να προσελκύσει μεγάλο αριθμό δυνητικών επιβατών της Ryanair για να προβάλλει τα τουριστικά και εμπορικά αξιοθέατα της περιοχής.» ([48]). Αφετέρου, κατά το πρότυπο της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2005, η σύμβαση του 2010 προβλέπει ότι οι υπηρεσίες που θα παρέχει η AMS συνίστανται στην εισαγωγή ενός συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που αντιστοιχεί στον προορισμό Pau του διαδικτυακού τόπου της Ryanair και στην εισαγωγή ενός συνδέσμου προς την ιστοσελίδα που υποδεικνύει το CCIPB i) στην αρχική αγγλική σελίδα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair όσον αφορά το δρομολόγιο προς το Λονδίνο, ii) στη βελγική και ολλανδική αρχική σελίδα του δικτυακού τόπου της Ryanair όσον αφορά τη σύνδεση με το Σαρλερουά, iii) στη γαλλική αρχική σελίδα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair όσον αφορά το δρομολόγιο προς Beauvais. Τέλος, η σύμβαση ορίζει ότι, εάν τα αεροπορικά δρομολόγια της Ryanair προς το Λονδίνο, το Σαρλερουά και το Beauvais που απαριθμούνται στο άρθρο 1 δεν ανακοινωθούν ούτε αρχίσουν έως τον Φεβρουάριο του 2010, η σύμβαση εκπνέει χωρίς την ευθύνη κανενός από τα δύο μέρη. Η διάταξη αυτή καθιερώνει, επομένως, μία επιπλέον σύνδεση ανάμεσα στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και των πτήσεων της Ryanair προς Λονδίνο, Σαρλερουά και Beauvais.

([46]) Βλέπε υποσημείωση 45.
([47]) Βλέπε υποσημείωση 45.
([48]) Βλέπε υποσημείωση 45.

(305) Τα στοιχεία αυτά που αφορούν τις διάφορες συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ δείχνουν ότι οι προβλεπόμενες από τις συμβάσεις αυτές υπηρεσίες, και ως προς τη διάρκεια και ως προς τη φύση τους, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που προσφέρει η Ryanair, οι οποίες αναφέρονται στις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και αποτελούν το αντικείμενο των αντίστοιχων συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρουν μάλιστα ότι βασίζονται στη δέσμευσης της Ryanair να εκμεταλλεύεται τις εν λόγω μεταφορικές υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες μάρκετινγκ ουδόλως έχουν σχεδιαστεί για να αυξηθεί γενικώς και αορίστως η τουριστική κίνηση της Pau και της ευρύτερης περιοχής από τουρίστες και επιχειρηματίες, αλλά απευθύνονται ειδικά στα άτομα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τα δρομολόγια της Ryanair που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και έχουν ως κύριο στόχο την προώθηση αυτών των υπηρεσιών.

(306) Οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι συνεπώς άρρηκτα συνδεδεμένες με τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών των οποίων αποτελούν προέκταση και με τις υπηρεσίες αερομεταφορών που αποτελούν αντικείμενό τους. Τα πραγματικά στοιχεία τα οποία εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 305 καθιστούν σαφές ότι, αν δεν υπήρχαν οι εν λόγω αεροπορικές συνδέσεις (και, κατ' επέκταση, οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που τις αφορούν), οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν θα είχαν συναφθεί. Πράγματι, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 305, οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρουν ρητά ότι βασίζονται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί συγκεκριμένα αεροπορικά δρομολόγια και προβλέπουν, εξάλλου, την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ που αποσκοπούν κυρίως στο να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω δρομολογίων.

(307) Συναφώς, το επιχείρημα του CCIPB ότι αυτά τα δύο είδη συμβάσεων πρέπει να εξετάζονται χωριστά, διότι «το καθένα επιδιώκει διαφορετικό σκοπό» είναι αλυσιτελές. Συγκεκριμένα, από τα ανωτέρω προκύπτει σαφώς ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ αποτελούν αναπόσπαστο μέρος, από κοινού με τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, των εμπορικών σχέσεων της Ryanair και του CCIPB που διέπουν την εκμετάλλευση των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από αυτές τις δύο συμβάσεις.

(308) Εξάλλου, φαίνεται ότι πριν από την υπογραφή των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, το CCIPB δεν προκήρυξε πρόσκληση υποβολής προσφορών ανοικτή σε όλες τις εταιρείες που παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες ([49]), ούτε καν συμβουλεύτηκε διαφόρους φορείς παροχής υπηρεσιών για να συγκρίνει τις προσφορές τους. Γενικότερα, δεν έλαβε υπόψη άλλους φορείς παροχής εκτός από τις εξεταζόμενες αεροπορικές εταιρείες ή τις θυγατρικές τους για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών μάρκετινγκ. Αυτό ενισχύει την υφιστάμενη σχέση εξάρτησης ανάμεσα στις δύο συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και στα αεροπορικά δρομολόγια που εκτελεί η Ryanair από το Pau. Πράγματι, εάν οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν όντως ανεξάρτητες από τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, το CCIPB θα είχε μάλλον διαβουλευθεί με διαφόρους παρόχους υπηρεσιών εκτός από την AMS, δεδομένου μάλιστα ότι είναι δημόσιος οργανισμός που πραγματοποιεί συνήθως τις αγορές του με τη διαδικασία διαγωνισμού.

(309) Επιπλέον, φαίνεται ότι προϋπόθεση για τη σύναψη όλων των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών ήταν η σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(310) Συγκεκριμένα, πρώτον, σύμφωνα με τη Γαλλία, οι δύο συμβάσεις του 2005 (σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ της 30ής Ιουνίου 2005), «αν και είναι νομικά ανεξάρτητες, εντούτοις είναι στενά συνδεδεμένες» ([50]) και «δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η στενή σύνδεση ανάμεσα στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS, θυγατρική κατά 100 % της εταιρείας Ryanair» ([51]). Λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες ομοιότητες μεταξύ των συμβάσεων του 2005 και των συμβάσεων που συνήφθησαν αργότερα με τη Ryanair και την AMS, οι ανωτέρω παρατηρήσεις της Γαλλίας μπορούν εύκολα να επεκταθούν στις μεταγενέστερες συμβάσεις.

(311) Εξάλλου, η Γαλλία αναφέρει στην επιστολή της, της 30ής Μαΐου 2011, ότι «το CCIPB οδηγήθηκε στο να συνάψει», τις συμβάσεις στις 30 Ιουνίου 2005. Υπενθυμίζει επίσης στην εν λόγω επιστολή ότι «μετά τη μη ανανέωση της σύμβασης AMS, η Ryanair αποφάσισε, χωρίς να απευθυνθεί εγγράφως στο CCIPB, να μην ανανεώσει τις πτήσεις της στον αερολιμένα Pau-Pyrénées από τη θερινή περίοδο IATA του 2011 (Απρίλιος 2011)». Αυτό τείνει να καταδείξει ότι, τουλάχιστον σε ορισμένες περιπτώσεις, η Ryanair δεν θα δεχόταν να εκμεταλλεύεται ένα αεροπορικό δρομολόγιο με τις χρεώσεις των γενικών τελών του αερολιμένα χωρίς σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και της AMS.

(312) Η προσέγγιση αυτή έγινε δεκτή και από το CRC στην έκθεσή του της 5ης Ιανουαρίου 2007 ([52]).

([49]) Εκτός από την ατελέσφορη διαφήμιση στην Air & Cosmos, βλέπε αιτιολογική σκέψη 132.

([50]) Επιστολή των γαλλικών αρχών της 13ης Ιουλίου 2007.

([51]) Επιστολή των γαλλικών αρχών της 30ής Μαΐου 2011.

([52]) Η έκθεση αναφέρει ότι:«η εν λόγω σύμβαση παροχής υπηρεσιών συνιστά στην πραγματικότητα χρηματοδοτική ενίσχυση προς τη Ryanair και είναι παράνομη, διότι η εν λόγω ενίσχυση δεν είχε κοινοποιηθεί προηγουμένως στην Επιτροπή» και ότι «το ΕΒΕ προσέφυγε […] για να αποφύγει τις συνέπειες της απόφασης του διοικητικού δικαστηρίου (που έκρινε ότι η σύμβαση του 2003 με τη Ryanair ενείχε στοιχείο κρατικής ενίσχυσης), σε μια νέα νομική κατασκευή».

(313) Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι κάθε σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, αποτελεί με αυτήν ενιαία πράξη και, κατά πάσα πιθανότητα, δεν θα είχε συναφθεί, εάν δεν υπήρχαν η αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και τα αεροπορικά δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο αυτών των δύο συμβάσεων. Πρέπει, συνεπώς, για κάθε σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, να αναλυθούν η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη ταυτόχρονα ως ένα ενιαίο μέτρο, ώστε να διαπιστωθεί αν η σύμβαση αυτή συνιστά κρατική ενίσχυση.

Εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς στο CCIPB όσον αφορά τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ

(314) Για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς όσον αφορά τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να προσδιοριστεί ποιος υποθετικός φορέας της αγοράς θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση για την ανάλυση της συμπεριφοράς του CCIPB.

(315) Μια πρώτη προσέγγιση θα ήταν να θεωρηθεί ότι το CCIPB έχει συνάψει συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ως φορέας διαχείρισης αερολιμένα ([53]) και, ως εκ τούτου, η συμπεριφορά του πρέπει να συγκριθεί με εκείνη ενός υποθετικού φορέα διαχείρισης αερολιμένα που έχει ως γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας.

(316) Μια δεύτερη προσέγγιση θα ήταν να θεωρηθεί ότι το CCIPB ενήργησε ως δημόσια επιχείρηση επιφορτισμένη με αποστολή γενικού συμφέροντος, στη συγκεκριμένη περίπτωση της οικονομικής ανάπτυξης Pau και της ευρύτερης περιοχής, και ότι αγόρασε αυτές τις υπηρεσίες μάρκετινγκ ώστε να εκπληρώσει αυτό το καθήκον, ανεξάρτητα από την ιδιότητά του ως διαχειριστής του αερολιμένα Pau. Στο πλαίσιο αυτής της δεύτερης προσέγγισης θα πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία, να ελέγξει, αφενός, αν οι εν λόγω υπηρεσίες ανταποκρίνονται σε «πραγματικές ανάγκες» του αγοραστή του Δημοσίου και, αφετέρου, αν έχουν αγορασθεί σε τιμή ίση ή κατώτερη από μια «αγοραία τιμή» ([54]) ή, με άλλα λόγια, αν ένας επενδυτής σε οικονομία αγοράς, που ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας και που θα είχε ανάγκη από ισοδύναμες παροχές (χωρίς να είναι κατ' ανάγκη φορέας διαχείρισης αερολιμένα), θα ήταν διατεθειμένος να δεχθεί παρόμοιους όρους με αυτούς που αποδέχθηκε το CCIPB.

(317) Οι παρατηρήσεις ορισμένων ενδιαφερομένων τείνουν να ενισχύσουν η δεύτερη προσέγγιση, τουλάχιστον έμμεσα. Ειδικότερα, η Ryanair υπέβαλε, ιδίως στην προαναφερθείσα μελέτη της, της 20ής Δεκεμβρίου 2013, στοιχεία για να αποδείξει ότι η τιμή των υπηρεσιών μάρκετινγκ της AMS δεν υπερέβαινε αυτό που θα μπορούσε να θεωρηθεί ως αγοραία τιμή για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών, επισημαίνοντας παράλληλα με το επιχείρημα αυτό ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων δεν είναι διαφορετικοί από τις άλλες κατηγορίες πελατών της AMS.

(318) Το CCIPB υπέβαλε στοιχεία προς την ίδια κατεύθυνση, αναφέροντας ιδίως: «Υπενθυμίζεται ότι το CCIPB είναι επιφορτισμένο να αναπτύξει την οικονομική ελκυστικότητα της περιοχής που υπάγεται στην αρμοδιότητά του. Έτσι, τα ποσά που καταβλήθηκαν για τις εν λόγω υπηρεσίες μάρκετινγκ επέτρεψαν να προβληθούν τα πλεονεκτήματα του Pau και της ευρύτερης περιοχής του και τα EUR 56 εκατ. που ξόδεψαν οι επιβάτες της Ryanair το 2010 […] κατά την παραμονή τους ωφέλησαν άμεσα τους τομείς των ξενοδοχείων, των εστιατορίων, του εμπορίου και των ακινήτων (το ποσό αυτό ανερχόταν σε EUR 8 εκατ. το 2005, υπόθεση πολύ χαμηλή σε σύγκριση με τις μελέτες επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκαν για άλλους αερολιμένες).». Από αυτό το απόσπασμα συνάγεται ότι, κατά το CCIPB, η συμπεριφορά του πρέπει να αναλυθεί όπως η συμπεριφορά ενός αγοραστή του δημοσίου που αγοράζει τις αναγκαίες υπηρεσίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων του γενικού συμφέροντος.

(319) Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι, αφενός, το επιχείρημα αυτό έρχεται σε αντίθεση με την άποψη ότι οι αποφάσεις του CCIPB σχετικά με τα επίμαχα μέτρα δεν θα μπορούσαν να καταλογιστούν στο κράτος. Αν και το CCIPB υποστηρίζει ότι υπέγραψε τις συμβάσεις αυτές για να εκπληρώσει τα καθήκοντά του για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, πρέπει αναγκαστικά να παραδεχτεί ότι η συμπεριφορά του είναι χαρακτηριστική μιας τοπικής δημόσιας αρχής.

(320) Αφετέρου, η Επιτροπή θεωρεί ότι μεταξύ των δύο λύσεων που προαναφέρθηκαν, η δεύτερη πρέπει να απορριφθεί, διότι αγνοεί την αδιάρρηκτη σύνδεση των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών με τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ που είχαν συναφθεί προγενέστερα. Με βάση αυτή την προσέγγιση, πράγματι, θα θεωρούνταν ότι το CCIPB υπέγραψε τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ανεξάρτητα από τα δρομολόγια που προσφέρει η Ryanair στο αεροδρόμιο που διαχειρίζεται και ότι θα υπέγραφε τις συμβάσεις αυτές ακόμη και χωρίς τα εν λόγω αεροπορικά δρομολόγια και τις αντίστοιχες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών. Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 313, η υπόθεση αυτή είναι εξαιρετικά απίθανη.

(321) Επιπλέον, ακόμη κι αν επιλεγόταν αυτή η τελευταία προσέγγιση, δεν θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν συνιστούν οικονομικό πλεονέκτημα προς όφελος της Ryanair και της AMS.

([53]) Με την επιφύλαξη των ενδεχόμενων στόχων δημόσιας πολιτικής για την τοπική οικονομική ανάπτυξη, το CCIPB συνέχισε με τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων.

([54]) Ενδεικτικά, βλέπε την απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1999 στην υπόθεση T-14/96, *BAI κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1999, σ. II-139, σκέψεις 75-76, και απόφαση της 5ης Αυγούστου 2003 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-116/01 και T-118/01 P & O European Ferries (Vizcaya), SA και Diputación Foral de Vizcaya κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-2957, σκέψη 117.

(322) Πράγματι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 316, για να μη συνιστούν οι αγορές που πραγματοποιούνται από δημόσιο φορέα οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ του πωλητή, δεν αρκεί να έχουν πραγματοποιηθεί σε τιμή χαμηλότερη ή ίση με την «τιμή της αγοράς». Πρέπει επιπλέον να ανταποκρίνονται σε μια «πραγματική ανάγκη» του αγοραστή του δημοσίου.

(323) Δεν μπορεί να αποκλειστεί κατηγορηματικά ότι, κατά την άσκηση της αποστολής του για την οικονομική ανάπτυξη του Pau και της γύρω περιοχής, το CCIPB είναι αναγκαίο να απευθύνεται σε εμπορικούς φορείς για την υλοποίηση ενεργειών προβολής της περιοχής. Στην προκειμένη περίπτωση, ωστόσο, πρόκειται για διαφημιστική δραστηριότητα με επίκεντρο την εμπορική δραστηριότητα των δύο επιχειρήσεων, δηλαδή της Ryanair και του ίδιου του CCIPB ως φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Pau. Ένας δημόσιος φορέας θα έπρεπε αναγκαστικά να θεωρεί ότι η παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ που χρησιμοποιούνται κυρίως για την προβολή των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης ή ορισμένων σαφώς καθορισμένων επιχειρήσεων αποτελεί μέρος της αποστολής αυτού του ίδιου φορέα που συνίσταται στην προαγωγή της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, το λογικό θα ήταν μία τέτοια δημόσια οντότητα να βασίζεται στην αρχή ότι οι τοπικές επιχειρήσεις πρέπει να εξασφαλίζουν τη χρηματοδότηση ή να χρηματοδοτούν μόνες τους τις δραστηριότητές τους μάρκετινγκ και να περιορίζει τις ενέργειές της στη γενική προβολή της περιοχής και του τοπικού οικονομικού ιστού, δίχως να στοχεύει σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις.

(324) Οποιαδήποτε άλλη προσέγγιση θα σήμαινε ότι μια δημόσια οντότητα επιφορτισμένη με την τοπική οικονομική ανάπτυξη θα μπορούσε, υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, να αγοράζει υπηρεσίες μάρκετινγκ που αποσκοπούν κυρίως στην προώθηση των προϊόντων ή υπηρεσιών ορισμένων τοπικών επιχειρήσεων, για τον λόγο ότι οι υπηρεσίες αυτές ευνοούν την τοπική οικονομική ανάπτυξη και ότι αγοράζονται στην «τιμή της αγοράς». Μια τέτοια προσέγγιση θα ισοδυναμούσε με καταστρατήγηση του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(325) Συνεπώς, υπηρεσίες μάρκετινγκ που αγόραζε το CCIPB από την AMS εμφανώς δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «πραγματική ανάγκη» του CCIPB ως δημόσιας οντότητας επιφορτισμένης με την αποστολή της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από ορισμένα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία, κατά την άποψη της οποίας, ιδίως, «δεν είναι ασφαλώς συνήθης πρακτική των ΕΒΕ που δεν είναι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένα να αγοράζουν υπηρεσίες μάρκετινγκ από αεροπορικές εταιρείες.» ([55]).

(326) Ως εκ τούτου, η εφαρμογή της δεύτερης προσέγγισης που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 316 έως 321 θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ενέχουν οικονομικό πλεονέκτημα προς όφελος των επιχειρήσεων που παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές καθώς και των αεροπορικών εταιρειών που έχουν ωφεληθεί άμεσα από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ. Επομένως, σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ που έχουν συναφθεί με την AMS συνιστούν ενίσχυση στην AMS ως πάροχο υπηρεσιών μάρκετινγκ και ενίσχυση στη Ryanair ως άμεσο και κύριο αποδέκτη αυτών των υπηρεσιών.

(327) Επιπλέον, όταν ένας δημόσιος φορέας πραγματοποιεί αγορές κατά την εκπλήρωση της αποστολής γενικού συμφέροντος, αναμένεται γενικά να ελαχιστοποιεί τις δαπάνες του μέσω διοργάνωσης διαδικασίας υποβολής προσφορών ή, τουλάχιστον, μέσω διαβούλευσης με περισσότερους παρόχους υπηρεσιών και σύγκρισης των προσφορών τους. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο για αγαθά ή υπηρεσίες πολύ διαφορετικού χαρακτήρα, για τα οποία δεν υπάρχουν σαφείς δείκτες αναφοράς για τις τιμές της αγοράς, το οποίο ισχύει προδήλως στην περίπτωση των υπηρεσιών μάρκετινγκ. Αντιθέτως, στην προκειμένη περίπτωση, οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν είναι αποτέλεσμα πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Σε πρόσκληση υποβολής σχεδίων που προκήρυξε το CCIPB δεν υπήρξε καμία αεροπορική εταιρεία έτοιμη να δραστηριοποιηθεί στον αερολιμένα Pau με τους προβλεφθέντες όρους ([56]). Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει την ακαταλληλότητα της δεύτερης προσέγγισης.

(328) Η ακαταλληλότητα τείνει επίσης να επιβεβαιωθεί από τις παρατηρήσεις που υπέβαλε το CCIPB σχετικά με την απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας. Πράγματι, είναι αξιοσημείωτο το ότι, συγκρίνοντας τη συμπεριφορά του με αυτή διαφόρων ιδιωτικών επιχειρήσεων για να επιβεβαιώσει το ότι τηρεί την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, το CCIPB συγκρίνει τον εαυτό του κυρίως με διαχειριστές αερολιμένων. Έτσι, επικαλέστηκε διάφορα μεγάλα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου, ένα ιταλικό αεροδρόμιο και έξι γαλλικά αεροδρόμια. Η προσέγγιση αυτή κατατείνει στο να επιβεβαιώσει το συμπέρασμα ότι το CCIPB συνήψε τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ενεργώντας πρωτίστως ως φορέας διαχείρισης αερολιμένα και όχι ως δημόσια αρχή στο πλαίσιο της αποστολής της να προωθεί την τοπική οικονομική ανάπτυξη.

(329) Εξάλλου, η Γαλλία ανέφερε ότι η τουριστική προβολή της περιοχής Béarn ήταν αρμοδιότητα της νομαρχιακής επιτροπής τουρισμού της περιοχής Béarn Pays Basque και ότι, γενικά, τα ΕΒΕ ασκούσαν «ειδικές ενέργειες τουριστικής προβολής συμμετέχοντας σε διάφορες περιφερειακές και νομαρχιακές δομές στον τομέα αυτό, ιδίως μέσω των περιφερειακών και νομαρχιακών επιτροπών τουρισμού». Όμως, οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ, που αποσκοπούν ιδίως, κατά το CCIPB, στην προώθηση των τουριστικών και εμπορικών αξιοθέατων της Pau και της ευρύτερης περιοχής, έχουν συναφθεί απευθείας από το CCIPB χωρίς παρέμβαση των τοπικών φορέων που είναι αρμόδιοι για την προώθηση του τουρισμού. Αυτό είναι ένα πρόσθετο στοιχείο που κατατείνει στο να επιβεβαιώσει ότι το CCIPB υπέγραψε τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πρωτίστως ως φορέας διαχείρισης του αερολιμένα.

([55]) Ο ισχυρισμός αυτός τείνει επίσης να επιβεβαιώσει ότι το CCIPB στην πραγματικότητα αγόραζε τις εν λόγω υπηρεσίες μάρκετινγκ κατά κύριο λόγο με την ιδιότητα του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και όχι ως δημόσια αρχή επιφορτισμένη με την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

([56]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 132.

(330) Για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, συνεπώς, πρέπει να γίνει δεκτή η πρώτη προσέγγιση, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 315, η οποία συνίσταται στη σύγκριση της συμπεριφοράς του CCIPB με τη συμπεριφορά ενός υποθετικού επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα διαχειριζόταν στη θέση του τον αερολιμένα Pau, με γνώμονα τις προοπτικές απόδοσης της επένδυσής του.

(331) Αυτή η διαπίστωση που συνάγεται για τις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS ισχύει επίσης, για τους ίδιους λόγους, για τη σύμβαση που έχει συναφθεί με τη Transavia, καθόσον μάλιστα στην περίπτωση της Transavia μία και η αυτή σύμβαση καλύπτει τόσο τις αερολιμενικές υπηρεσίες όσο και τις υπηρεσίες μάρκετινγκ.

Οφέλη τα οποία θα μπορούσε να προσδοκά ένας επιχειρηματίας της οικονομίας της αγοράς από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τιμές τις οποία θα ήταν διατεθειμένος να καταβάλει για τις υπηρεσίες αυτές

(332) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, για να εφαρμοστεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ, πρέπει οι συμβάσεις αυτές να αναλυθούν από κοινού με τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών ως ενιαία πράξη ([57]), και ότι η συμπεριφορά του CCIPB πρέπει να αναλυθεί σε σχέση με τη συμπεριφορά ενός υποθετικού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα εκμεταλλευόταν αντ' αυτού τον αερολιμένα Pau.

(333) Εξετάζοντας καθεμία από τις πράξεις αυτές, πρέπει να προσδιοριστούν τα οφέλη που θα μπορούσε να αναμένει από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ ο εν λόγω υποθετικός επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, με γνώμονα τις προοπτικές απόδοσης της επένδυσής του. Συναφώς, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι γενικές επιπτώσεις αυτών των παροχών στον τουρισμό και την οικονομική δραστηριότητα της περιφέρειας. Έχουν σημασία μόνον τα αποτελέσματα αυτών των υπηρεσιών στην αποδοτικότητα του αερολιμένα, εφόσον μόνον αυτές θα ελάμβανε υπόψη του ο υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που προβλέπεται στην παρούσα ανάλυση.

(334) Οι υπηρεσίες μάρκετινγκ μπορούν να τονώσουν την κίνηση των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, εφόσον έχουν σχεδιαστεί για την προώθηση αυτών των δρομολογίων. Ακόμη και αν αυτό το αποτέλεσμα ωφελεί κατά κύριο λόγο την αεροπορική εταιρεία, ωφελεί επίσης και τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Συγκεκριμένα, ένας αυξημένος αριθμός επιβατών μπορεί να συνεπάγεται για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα αύξηση των εσόδων από ορισμένα αερολιμενικά τέλη, από την παροχή υπηρεσιών εδάφους καθώς και των μη αεροναυτικών εσόδων που προέρχονται από τη δραστηριότητα των χώρων στάθμευσης, εστιατορίων και άλλων καταστημάτων κ.λπ.

(335) Είναι, συνεπώς, αδιαμφισβήτητο ότι ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς που θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Pau στη θέση του CCIPB θα ελάμβανε υπόψη αυτό το θετικό αποτέλεσμα όταν θα εξέταζε το ενδεχόμενο να συνάψει τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και την αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Θα το έπραττε κατά την αξιολόγηση της επίπτωσης των αεροπορικών δρομολογίων με τα μελλοντικά έσοδα και έξοδα και προβλέποντας, στο πλαίσιο αυτό, τον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτά τα δρομολόγια που θα αντανακλούσαν το θετικό αποτέλεσμα των υπηρεσιών μάρκετινγκ. Θα εξέταζε αυτό το αποτέλεσμα σε όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων δρομολογίων, όπως προβλέπεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(336) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Επιτροπή αποδέχτηκε το στοιχείο αυτό, εφόσον, όταν κάλεσε τη Γαλλία να αναδιατυπώσει τις προβλέψεις εσόδων και δαπανών ενός επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς πριν από τη σύναψη των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ και των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών, της πρότεινε να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ στην αναμενόμενη κίνηση. Όταν ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα συνάπτει σύμβαση που προβλέπει αποτελεσματικές ενέργειες για την προώθηση ορισμένων δρομολογίων, είναι όντως δυνατό να προβλέψει ένα σχετικά υψηλό ποσοστό πληρότητας (ή συντελεστή φορτίου) ([58]) στις σχετικές αεροπορικές συνδέσεις, λαμβάνοντάς το υπόψη κατά την αξιολόγηση των μελλοντικών εσόδων του. Συναφώς, η Επιτροπή σημειώνει τη γνώμη της Ryanair ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν αποτυπώνονται μόνο σε δαπάνες για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, αλλά και σε ένα πιθανό κέρδος.

(337) Πρέπει να καθοριστεί αν θα μπορούσαν ευλόγως να αναμένονται και να προσδιοριστούν ποσοτικά για έναν υποθετικό ιδιώτη επενδυτή οικονομία σε της αγοράς, ο οποίος θα εκμεταλλευόταν τον αερολιμένα Pau στη θέση του CCIPB, και άλλα οφέλη εκτός από εκείνα που προκύπτουν από τη θετική επίπτωση στην πληρότητα των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ ή η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.

([57]) Μία δεδομένη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να αναλυθεί από κοινού με την αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών ως μία ενιαία πράξη. Αντιθέτως, υπάρχουν ισάριθμες χωριστές πράξεις όσα και «ζεύγη» συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ και συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών.

([58]) Ο βαθμός πλήρωσης ή ο συντελεστής φορτίου ορίζεται ως ποσοστό των γεμάτων θέσεων στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου.

(338) Ορισμένα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, ιδίως η Ryanair στη μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014, υποστηρίζουν την άποψη αυτή. Η μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014 στηρίζεται στην άποψη ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες αγοράζει ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα όπως το CCIPB μπορούν να ενισχύσουν το κύρος του αερολιμένα και, κατά συνέπεια, να αυξάνουν σταθερά τον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν το εν λόγω αεροδρόμιο, όχι μόνο στα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων που προβλέπουν οι εν λόγω συμβάσεις. Ειδικότερα, από τη μελέτη αυτή προκύπτει ότι, κατά τη Ryanair, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ είναι ικανές να παραγάγουν θετικά αποτελέσματα από στην κίνηση του αερολιμένα και μετά τη λήξη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(339) Πρέπει ως προς αυτό να σημειωθεί καταρχάς ότι από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι, κατά τη σύναψη των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ τις οποίες αφορά η επίσημη διαδικασία έρευνας, το CCIPB δεν προέβλεψε και κατά μείζονα λόγο δεν προσδιόρισε ποσοτικά τα πιθανά θετικά αποτελέσματα των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις αυτές, ή από χρονική άποψη και μετά την προβλεφθείσα διάρκεια της εκμετάλλευσης των εν λόγω συνδέσεων. Επιπλέον, ούτε η Γαλλία ούτε το CCIPB πρότειναν κάποια μέθοδο που θα επέτρεπε να εκτιμηθεί η ενδεχόμενη αξία την οποία θα απέδιδε στα αποτελέσματα αυτά ένας υποθετικός συντελεστής της αγοράς που θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Pau στη θέση του CCIPB, κατά τον χρόνο της αξιολόγησης της σκοπιμότητας να συνάψει τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών.

(340) Όπως προαναφέρθηκε, οι παρεχόμενες από την AMS υπηρεσίες μάρκετινγκ αφορούν τα άτομα που επισκέπτονται τον διαδικτυακό τόπο της Ryanair, και ειδικότερα, είτε την ιστοσελίδα αυτού του ιστότοπου που αφορά το Pau είτε την αγγλική σελίδα του ιστότοπου (για τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ σχετικά με τα δρομολόγια Pau-Λονδίνο και Pau-Μπρίστολ) είτε τη βελγική και την ολλανδική σελίδα (για τις συμβάσεις που αφορούν τα δρομολόγια Pau-Σαρλερουά), είτε τη γαλλική σελίδα (για τη σύμβαση που αφορά το δρομολόγιο Pau-Beauvais). Για την Transavia προβλεπόταν ότι όλες οι υπηρεσίες μάρκετινγκ στον διαδικτυακό τόπο www.transavia.com αφορούν την ιστοσελίδα σχετικά με τον προορισμό του Pau. Οι αποδέκτες των εν λόγω υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν κυρίως οι δυνητικοί χρήστες των αεροπορικών δρομολογίων τα οποία καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ. Η θετική επίδρασή τους στην πληρότητα άλλων δρομολογίων προς το Pau κρίνεται πολύ περισσότερο υποθετική και, σε κάθε περίπτωση, υπερβολικά αβέβαιη για να προσδιοριστεί ποσοτικά από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, όταν αυτός αξιολογεί το συμφέρον του να συνάψει τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(341) Εξάλλου, όσον αφορά τον μόνιμο χαρακτήρα των αποτελεσμάτων αυτών, και αυτός είναι επίσης πολύ αβέβαιος. Είναι κατανοητό ότι η προβολή της πόλης Pau και της ευρύτερης περιοχής στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair θα μπορούσε να ενθαρρύνει τα άτομα που επισκέπτονται αυτό τον ιστότοπο να αγοράσουν εισιτήρια με τη Ryanair προς το Pau κατά τον χρόνο πρόσβασης στην εν λόγω διαφήμιση ή συντόμως μετά. Αντιθέτως, είναι ελάχιστα πιθανό να διατηρηθεί η ανάμνηση αυτής της διαφήμισης που βλέπεται κατά τις επισκέψεις στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair και να επηρεάσει τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων μετά από μερικές εβδομάδες. Μια διαφημιστική εκστρατεία θα μπορούσε να έχει διαρκή αποτελέσματα, όταν οι ενέργειες διαφήμισης πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ενός ή περισσότερων διαφημιστικών μέσων, στα οποία οι καταναλωτές εκτίθενται συχνά κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου διαστήματος. Ενδεικτικά, μια διαφημιστική εκστρατεία σε τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς γενικού περιεχομένου, σε ένα σύνολο διαδικτυακών τόπων και/ή ένα σύνολο διαφημιστικών πινακίδων σε εξωτερικούς ή σε δημόσιους χώρους, θα μπορούσε να έχει ένα τέτοιο σταθερό αποτέλεσμα, εάν οι καταναλωτές είναι παθητικοί και κατ' επανάληψη αποδέκτες αυτών των μηνυμάτων. Αντιθέτως, μια διαφημιστική ενέργεια που περιορίζεται σε ορισμένες ιστοσελίδες αποκλειστικά στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair έχει ελάχιστες πιθανότητες να παράγει αποτέλεσμα για σημαντικά μεγαλύτερο διάστημα από τη διάρκεια της διαφημιστικής ενέργειας.

(342) Πράγματι, κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι άνθρωποι δεν επισκέπτονται τον διαδικτυακό τόπο της Ryanair με συχνότητα που να είναι από μόνη της αρκετή ώστε να διατηρήσουν μια σταθερή ανάμνηση της διαφήμισης μιας περιοχής που πραγματοποιήθηκε στον εν λόγω δικτυακό τόπο. Η παρατήρηση αυτή ενισχύεται σημαντικά από δύο στοιχεία. Πρώτον, βάσει των διαφόρων συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, η προβολή της περιοχής Pau στην αρχική σελίδα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair περιοριζόταν σε έναν απλό σύνδεσμο προς τον ιστότοπο που σχεδιάστηκε από το CCIPB για περιορισμένες ή και πολύ σύντομες χρονικές περιόδους (42 ημέρες ετησίως, επί πέντε έτη βάσει της σύμβασης του 2005, επί ένα ολόκληρο έτος βάσει της σύμβασης του 2007, 8 ημέρες βάσει της σύμβασης του 2008, 9 ημέρες βάσει της σύμβασης του 2009, 45 ημέρες στην αγγλική σελίδα, 25 ημέρες στη βελγική και στην ολλανδική σελίδα και 25 ημέρες στη γαλλική σελίδα βάσει της σύμβασης του 2010). Τόσο η φύση των ενεργειών προβολής (η ύπαρξη ενός απλού συνδέσμου με περιορισμένη διαφημιστική αξία) όσο και ο συνοπτικός χαρακτήρας τους ενδέχεται να περιόρισε έντονα το αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών από χρονική άποψη μετά τη λήξη τους, και κατά μείζονα λόγο διότι οι πράξεις αυτές περιορίζονταν μόνο στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair και δεν πραγματοποιήθηκαν σε άλλα μέσα. Δεύτερον, οι άλλες ενέργειες μάρκετινγκ που προβλέπονταν στις συναφθείσες με την AMS συμβάσεις περιορίζονταν στις ιστοσελίδες του διαδικτυακού της τόπου σχετικά με τον προορισμό Pau. Κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι άνθρωποι δεν επισκέπτονται αυτή την ιστοσελίδα συχνά και το πράττουν μόνον εάν έχουν ήδη κάποιο ενδιαφέρον για τον προορισμό αυτό.

(343) Τα ανωτέρω ισχύουν και για τη σύμβαση του 2006 με την Transavia. Πράγματι, οι προβλεπόμενες στην εν λόγω σύμβαση υπηρεσίες μάρκετινγκ συνίστανται απλώς στην εισαγωγή των μηνυμάτων και των συνδέσμων με τη σελίδα σχετικά με τον προορισμό Pau στον διαδικτυακό τόπο της Transavia, καθώς και στην αποστολή προσφορών με ηλεκτρονικό μήνυμα που παρουσιάζει τα αξιοθέατα της Pau, τα οποία αποστέλλονται τακτικά στους συνδρομητές του ηλεκτρονικού περιοδικού transavia.com.

(344) Συνεπώς, ακόμη κι αν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ μπόρεσαν να τονώσουν την κίνηση στα αεροπορικά δρομολόγια που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά την περίοδο εφαρμογής των εν λόγω παροχών, κατά πάσα πιθανότητα το αποτέλεσμα αυτό ήταν μηδενικό ή αμελητέο πέραν αυτής της περιόδου ή για άλλα δρομολόγια.

(345) Εξάλλου, από τις μελέτες της Ryanair της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 συνάγεται ότι τα κέρδη από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις αυτές ή της περιόδου εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπουν οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι εξαιρετικά αβέβαιες και δεν μπορούν να μετρηθούν με αξιοπιστία που θα κρινόταν επαρκής από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(346) Ενδεικτικά, σύμφωνα με τη μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014 ([59]), «[…] μελλοντικά πρόσθετα κέρδη μετά την προγραμματισμένη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι εκ φύσεως αβέβαια» ([60]). Εξάλλου, η μελέτη αυτή προτείνει δύο μεθόδους για την εκ των προτέρων εκτίμηση των θετικών αποτελεσμάτων των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, μία προσέγγιση «βάσει των ταμειακών ροών» και μία προσέγγιση βάσει «κεφαλαιοποίησης».

(347) Η προσέγγιση «βάσει ταμειακών ροών» συνίσταται στην αξιολόγηση των ωφελειών από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών υπό μορφή μελλοντικών εσόδων που προκύπτουν για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ και από σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, αφού αφαιρεθούν οι αντίστοιχες δαπάνες. Η προσέγγιση βάσει «κεφαλαιοποίησης» θεωρεί τη βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα που αποδίδεται στις υπηρεσίες μάρκετινγκ ως άυλο στοιχείο ενεργητικού, που αποκτάται με το τίμημα το οποίο ορίζεται στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(348) Η μελέτη επισημαίνει ωστόσο την έκταση των δυσχερειών που ανέκυψαν από την προσέγγιση «κεφαλαιοποίησης», καταδεικνύοντας την έλλειψη αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων που μπορεί να παράγει μια τέτοια μέθοδος, και προτιμά την προσέγγιση βάσει «ταμειακών ροών». Η μελέτη αναφέρει ιδίως: «Η προσέγγιση βάσει “κεφαλαιοποίησης” θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη μόνο το ποσοστό των δαπανών για την προώθηση πωλήσεων που καταλογίζονται στα άυλα στοιχεία ενεργητικού του αερολιμένα. Ωστόσο, είναι ενδεχομένως δύσκολο να προσδιοριστεί η αναλογία των δαπανών μάρκετινγκ που αποσκοπούν στη δημιουργία εσόδων για τον αερολιμένα (δηλαδή μια επένδυση στα άυλα στοιχείο ενεργητικού του αερολιμένα), σε αντιπαραβολή με τις δαπάνες που παράγουν τα τρέχοντα έσοδα για τον αερολιμένα ([61])». Υπογραμμίζει επίσης ότι «Για την εφαρμογή της προσέγγισης βάσει “κεφαλαιοποίησης”, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί η μέση διάρκεια κατά την οποία ένας αερολιμένας ήταν σε θέση να κρατήσει έναν πελάτη χάρη στην εκστρατεία μάρκετινγκ της AMS. Στην πράξη, θα ήταν πολύ δύσκολο να υπολογιστεί η μέση διάρκεια παραμονής των πελατών μετά τη λήξη της εκστρατείας της AMS λόγω της ανεπάρκειας δεδομένων ([62])».

(349) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, πρότεινε έναν πρακτικό τρόπο εφαρμογής της προσέγγισης «βάσει των ταμιακών ροών». Με βάση την προσέγγιση αυτή, τα κέρδη από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών μετά τη λήξη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ έχουν τη μορφή «τελικής αξίας» που υπολογίζεται κατά την ημερομηνία λήξης της σύμβασης. Αυτή η τελική αξία υπολογίζεται με βάση τα αναμενόμενα πρόσθετα κέρδη από τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών. Πράγματι, η μέθοδος συνίσταται στον υπολογισμό του αναμενόμενου πρόσθετου κέρδους κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και στην προβολή του στο μέλλον για διάστημα ίσο με τη διάρκεια της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, αναπροσαρμοζόμενο σε συνάρτηση με τον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς των αερομεταφορών στην Ευρώπη και με ένα συντελεστή πιθανότητας που αποσκοπεί στο να αποτυπώσει την ικανότητα της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ να συμβάλλουν στα κέρδη του αερολιμένα μετά τη λήξη τους ([63]). Αυτή η ικανότητά δημιουργίας σταθερών κερδών, σύμφωνα με τη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, είναι αποτέλεσμα ενός συνόλου παραγόντων, «[…] που περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο κύρος και το ισχυρότερο σήμα καθώς και τις εξωγενείς επιπτώσεις του δικτύου και των επανερχόμενων επιβατών» ([64]), χωρίς περαιτέρω διευκρινίσεις για το θέμα αυτό. Επιπλέον, η εν λόγω μέθοδος λαμβάνει υπόψη ένα προεξοφλητικό επιτόκιο που αντανακλά το κόστος του κεφαλαίου.

([59]) Βλέπε τμήμα 6.2.2.7.
([60]) Ελεύθερη μετάφραση του πρωτότυπου αγγλικού κειμένου: «future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain».
([61]) Βλέπε υποσημείωση 45.
([62]) Βλέπε υποσημείωση 45.
([63]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 356 και 357.
([64]) Βλέπε υποσημείωση 45.

(350) Όσον αφορά τον συντελεστή πιθανότητας, η μελέτη προτείνει ποσοστό […] % το οποίο κρίνει συνετό. Ωστόσο, η μελέτη, λόγω του πολύ θεωρητικού της χαρακτήρα, δεν παρέχει καμία σοβαρή αιτιολόγηση ως προς το σημείο αυτό, είτε ποσοτική είτε ποιοτική. Δεν βασίζεται σε κανένα πραγματικό στοιχείο συναφές με τη δραστηριότητα της Ryanair ούτε με την αγορά των αεροπορικών μεταφορών ή των αερολιμενικών υπηρεσιών για να τεκμηριώσει αυτό το ποσοστού του […] %. Δεν συνδέει καθόλου αυτό τον συντελεστή πιθανότητας με τους παράγοντες που παραθέτει πολύ συνοπτικά (φήμη, ισχυρό σήμα, εξωγενείς επιπτώσεις δικτύου, επανερχόμενοι επιβάτες), που αποσκοπούν στο να παρατείνουν τα οφέλη των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ μετά τη λήξη τους. Τέλος, δεν στηρίζεται σε κανένα στοιχείο σχετικά με το συγκεκριμένο περιεχόμενο των υπηρεσιών μάρκετινγκ που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις με την AMS για να αναλύσει τον βαθμό κατά τον οποίο οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν τους προαναφερθέντες παράγοντες.

(351) Επιπλέον, δεν αποδεικνύει ότι με τη λήξη της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, τα κέρδη που προέκυψαν από αυτές για τον διαχειριστή του αερολιμένα κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής τους θα ήταν δυνατόν να παραταθούν στο μέλλον με έναν οποιονδήποτε βαθμό πιθανότητας. Ούτε αιτιολογεί τη συνάφεια του ποσοστού ανάπτυξης της αγοράς αερομεταφορών στην Ευρώπη για να αξιολογήσει τις επιπτώσεις μιας σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και μιας σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ για ένα δεδομένο αερολιμένα.

(352) Η «τελική αξία» υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair, ελάχιστα θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς ο οποίος θα αξιολογούσε το συμφέρον να συνάψει μια σύμβαση.

(353) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 δείχνει, συνεπώς, ότι τα αποτελέσματα της μεθόδου των «ταμειακών ροών» θα ήταν πολύ ασαφή και ελάχιστα αξιόπιστα, όπως και αυτά της μεθόδου της «κεφαλαιοποίησης».

(354) Εξάλλου, ούτε η Γαλλία ούτε άλλος τρίτος ενδιαφερόμενος υπέβαλε στοιχεία για το ότι η μέθοδος που πρότεινε η Ryanair στην εν λόγω μελέτη, ή οποιαδήποτε άλλη μέθοδος που αποσκοπεί στο να ληφθούν υπόψη με ποσοτικά προσδιορίσιμο τρόπο τα κέρδη που θα προέκυπταν μετά τη λήξη των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, θα εφαρμοζόταν πράγματι από φορείς διαχείρισης περιφερειακών αερολιμένων συγκρίσιμων με τον αερολιμένα Pau. Η Γαλλία δεν υπέβαλε, εξάλλου, κανένα σχόλιο σχετικά με τις μελέτες της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 και, ως εκ τούτου, δεν ενέκρινε τα συμπεράσματά τους.

(355) Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες αφορούσε η επίσημη διαδικασία έρευνας στοχεύουν προδήλως στα πρόσωπα που θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ. Εάν τα εν λόγω δρομολόγια δεν ανανεωθούν κατά τη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι ελάχιστα πιθανό να εξακολουθήσουν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ να έχουν θετικές επιπτώσεις στη χρήση του αερολιμένα και μετά τη λήξη της σύμβασης. Είναι, συνεπώς, πολύ δύσκολο για έναν φορέα διαχείρισης αερολιμένα να αξιολογήσει την πιθανότητα να θελήσει μια αεροπορική εταιρεία να συνεχίσει την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου πέραν της περιόδου για την οποία έχει δεσμευθεί στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, ειδικότερα, έχουν αποδείξει ότι διαχειρίζονται με πολύ δυναμικό τρόπο το άνοιγμα και το κλείσιμο των δρομολογίων. Κατά τη σύναψη μιας πράξης όπως αυτές που εξετάζονται στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, ένας συνετός φορέας οικονομίας της αγοράς δεν θα μπορούσε να βασιστεί στη βούληση της αεροπορικής εταιρείας να παρατείνει την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου κατά τη λήξη της σύμβασης.

(356) Εξάλλου, ως επικουρικό επιχείρημα, πρέπει να επισημανθεί ότι μία τελική αξία υπολογιζόμενη με τη μέθοδο που πρότεινε η Ryanair στη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 είναι θετική (και, επομένως, δεν επηρεάζει θετικά την προβλεπόμενη απόδοση της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ) μόνον εφόσον το αναμενόμενο πρόσθετο όφελος από τις συμβάσεις αυτές κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι θετικό. Πράγματι, η μέθοδος συνίσταται στον αρχικό υπολογισμό του αναμενόμενου πρόσθετου κέρδους κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και τη συνακόλουθη προβολή του στο μέλλον με την εφαρμογή δύο συντελεστών. Ο πρώτος συντελεστής αντιπροσωπεύει τη συνολική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών και αντανακλά την αναμενόμενη αύξηση της κίνησης. Ο δεύτερος είναι ένας συντελεστής […] % που αντιστοιχεί σχηματικά στην πιθανότητα ότι η εκτέλεση των συμβάσεων που εκπνέουν ευνοεί τη σύναψη παρόμοιων συμβάσεων στο μέλλον, οι οποίες θα μπορούσαν να δημιουργήσουν παρόμοιες χρηματοοικονομικές ροές. Έτσι, εάν το αναμενόμενο μελλοντικό πρόσθετο κέρδος κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι αρνητικό, η τελική αξία θα είναι επίσης αρνητική (ή κατ' ανώτατο όριο μηδενική), αντικατοπτρίζοντας το γεγονός ότι η σύναψη συμβάσεων παρόμοιων με εκείνες που μόλις έληξαν μπορεί, όπως και εκείνες, να επιδεινώνει κάθε έτος την αποδοτικότητα του αερολιμένα.

(357) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 προβλέπει πολύ συνοπτικά αυτή την περίπτωση, περιοριζόμενη στο να αναφέρει σε μια υποσημείωση, χωρίς σχόλια ούτε αιτιολόγηση ότι: «[…] καμία τελική αξία δεν μπορεί να υπολογιστεί εάν τα καθαρά πρόσθετα κέρδη των πληρωμών της AMS είναι αρνητικά κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους της εν λόγω περιόδου.» ([65]) Όμως, όπως θα αποδειχθεί στη συνέχεια, όλες οι σχετικές συμβάσεις στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης οδηγούν σε προβλεπόμενες πρόσθετες ροές που είναι αρνητικές κάθε έτος χωριστά και όχι μόνο συνολικά, σε καθαρή παρούσα αξία. Έτσι, για τις συμβάσεις αυτές, μια «τελική αξία» υπολογιζόμενη με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair θα ήταν μηδενική ή

([65]) Μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, υποσημείωση 17, ελεύθερη μετάφραση από το αγγλικό κείμενο: «[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.».

αρνητική. Η συνεκτίμηση μιας τέτοιας τελικής αξίας δεν θα έθετε υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα ότι οι διάφορες συμβάσεις παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα.

(358) Εν κατακλείδι, από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το μόνο απτό όφελος που θα ανέμενε ένας συνετός φορέας της οικονομίας της αγοράς από μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και θα ελάμβανε υπόψη για να προσδιορίσει ποσοτικά κατά τη στάθμιση του συμφέροντος από το να συνάψει μια τέτοια σύμβαση, σε συνδυασμό με μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, θα ήταν μια πιθανή θετική επίπτωση των υπηρεσιών μάρκετινγκ στον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, για τη διάρκεια της λειτουργίας αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται από τις συμβάσεις. Τα άλλα ενδεχόμενα οφέλη είναι υπερβολικά αβέβαια για να προσδιοριστούν ποσοτικά και, πράγματι, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι ελήφθησαν υπόψη από το CCIPB.

Συνάφεια της σύγκρισης των όρων των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών που καλύπτονται από την επίσημη διαδικασία έρευνας με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται σε άλλους αερολιμένες

(359) Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η ύπαρξη ενίσχυσης προς όφελος μιας αεροπορικής εταιρείας που χρησιμοποιεί έναν αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, εάν:

α) η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή· ή

β) μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης, δηλαδή με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο αυτό, η συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας θα έχει ως αποτέλεσμα την οριακή αύξηση των εσόδων για τον αερολιμένα ([66]).

(360) Εξάλλου, σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, «κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα εκτιμά επίσης τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.» ([67]).

(361) Ωστόσο, όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση (σύγκριση με μια «τιμή της συμβάσεως»), η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα προσδιορισμού τη δεδομένη στιγμή ενός κατάλληλου σημείου αναφοράς για τον καθορισμό μιας ακριβούς τιμής της αγοράς για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που έχουν συναφθεί από τους αερολιμένες με την κάθε αεροπορική εταιρεία ([68]).

(362) Πρέπει να αναφερθεί συναφώς ότι, σε γενικές γραμμές, η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς σε σχέση με τη μέση τιμή που παρατηρήθηκε σε άλλες παρόμοιες συμβάσεις μπορεί να είναι επιτυχής όταν η τιμή της αγοράς μπορεί να προσδιορισθεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν μπορεί να έχει την ίδια συνάφεια στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών. Πράγματι, η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο. Οι εν λόγω δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από την κατάσταση της ανάπτυξης του αερολιμένα, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον εξυπηρετούν, τη χωρητικότητα όσον αφορά την κίνηση των επιβατών, την κατάσταση της υποδομής, το κανονιστικό πλαίσιο που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τα ελλείμματα και τις υποχρεώσεις που συνήψε ο αερολιμένας στο παρελθόν ([69]).

(363) Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών περιπλέκει κάθε αυστηρά συγκριτική ανάλυση. Όπως δείχνει η παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται αναγκαστικά σε κατάλογο τιμών σε σχέση με επιμέρους παροχές. Πράγματι, αυτές οι εμπορικές σχέσεις παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν καταμερισμό των κινδύνων όσον αφορά την κίνηση και τις αντίστοιχες εμπορικές και οικονομικές ευθύνες, γενίκευση των μηχανισμών παροχής κινήτρων (π.χ. υπό μορφή εκπτώσεων που συνδέονται με τον αριθμό των δρομολογίων ή των μεταφερόμενων επιβατών) καθώς και των μεταβολών μεταξύ της κατανομής των κινδύνων κατά τη διάρκεια των συμβάσεων. Κατά συνέπεια, οι πράξεις είναι ελάχιστα συγκρίσιμες μεταξύ τους βάσει μιας τιμής ανά πτήση ή ανά επιβάτη.

(364) Στη μελέτη της 9ης Απριλίου 2013, η Ryanair υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, την άποψη ότι είναι αδύνατο να εφαρμοστεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, βασιζόμενη σε σύγκριση με τις εμπορικές πρακτικές άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων.

([66]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 53.
([67]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 66.
([68]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφοι 59 και 61.
([69]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Μπρατισλάβας και της Ryanair, ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24, αιτιολογικές σκέψεις 88 και 89.

(365) Πρέπει, καταρχάς, να σημειωθεί ότι, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, ούτε η Γαλλία ούτε κάποιος τρίτος ενδιαφερόμενος πρότεινε στην Επιτροπή δείγμα αερολιμένων για σύγκριση που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην παρούσα υπόθεση και οι οποίοι είναι επαρκώς συγκρίσιμοι με τον αερολιμένα Pau ως προς τον όγκο της κίνησης, το είδος της κίνησης και το είδος και το επίπεδο των αερολιμενικών υπηρεσιών, την ύπαρξη μεγάλης πόλης κοντά στον αερολιμένα, τον αριθμό των κατοίκων στη ζώνη επιρροής, την ευημερία στην ευρύτερη περιοχή και την ύπαρξη άλλων γεωγραφικών ζωνών που θα μπορούσαν να προσελκύσουν επιβάτες ([70]).

(366) Ακόμη και αν υπήρχε ένα τέτοιο δείγμα αερολιμένων, θα ήταν σε κάθε περίπτωση αδύνατη η χρησιμοποίηση μιας συγκριτικής μεθοδολογίας στην παρούσα υπόθεση. Πράγματι, όπως αποδείχθηκε ανωτέρω, οι προς ανάλυση πράξεις είναι σύνθετα σύνολα που αποτελούνται από μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ (σε ορισμένες περιπτώσεις περιλαμβάνονται σε μία μόνο νομική πράξη). Οι πράξεις αυτές περιλαμβάνουν διάφορες «τιμές», δηλαδή τα διάφορα αερολιμενικά τέλη, τις τιμές των υπηρεσιών εδάφους και τις τιμές των υπηρεσιών μάρκετινγκ, ορισμένες από τις οποίες εξαρτώνται από τον αριθμό των επιβατών, τον αριθμό κινήσεων αεροσκαφών και άλλες είναι σταθερά ποσά. Καθεμία από αυτές τις συναλλαγές συνεπάγεται ένα πολύπλοκο σύνολο χρηματοοικονομικών ροών μεταξύ του διαχειριστή του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας και των θυγατρικών της, που αποτελούνται από τα έσοδα από τα τέλη αερολιμένων, τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών εδάφους και τα έσοδα που συνδέονται με τις υπηρεσίες μάρκετινγκ.

(367) Συνεπώς, μια σύγκριση μόνο των αερολιμενικών τελών που χρεώνει το CCIPB στις αεροπορικές εταιρείες με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται στους συγκρίσιμους αερολιμένες δεν παρέχει καμία χρήσιμη ένδειξη όσον αφορά την τήρηση της αρχής του επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Θα πρέπει τουλάχιστον, για να εφαρμοστεί μια συγκριτική μέθοδος έγκυρη για τις συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης, να βρεθεί στους αερολιμένες του δείγματος σύγκρισης ένα σύνολο συγκρίσιμων συναλλαγών, που θα περιλαμβάνει ιδίως ισοδύναμες υπηρεσίες μάρκετινγκ και ισοδύναμες υπηρεσίες εδάφους. Η έρευνα ενός τέτοιου δείγματος συγκρίσιμων συναλλαγών θα ήταν αδύνατη, διότι είναι πολύπλοκες και ειδικές οι συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης, καθόσον μάλιστα ότι οι τιμές των υπηρεσιών εδάφους και των υπηρεσιών μάρκετινγκ σπανίως δημοσιοποιούνται και θα ήταν απρόσιτες για να αποτελέσουν βάση σύγκρισης.

(368) Τέλος, αν υποτεθεί ότι μπορεί να αποδειχθεί, βάσει έγκυρης συγκριτικής ανάλυσης, ότι οι εν λόγω «τιμές» για τις διάφορες συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης είναι ισοδύναμες ή ανώτερες από τις «αγοραίες τιμές» που καθορίζονται με τη χρήση του δείγματος των συγκρίσιμων συναλλαγών, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να συμπεράνει ότι οι συναλλαγές αυτές είναι σύμφωνες με την αγοραία τιμή, εάν αποδειχθεί ότι κατά τον χρόνο της σύναψής τους, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορούσε να αναμένει ότι δημιουργούν πρόσθετα έξοδα μεγαλύτερα από τα πρόσθετα έσοδα. Πράγματι, ένας επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν έχει κανένα συμφέρον να προσφέρει αγαθά ή υπηρεσίες στην «αγοραία τιμή», όταν η συμπεριφορά αυτή οδηγεί σε πρόσθετη ζημία.

(369) Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να υπενθυμίσει στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης ότι, σε συνέχεια της έκδοσης των νέων κατευθυντήριων γραμμών, τόσο η Γαλλία όσο και τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους όσον αφορά την εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση των διατάξεων των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 22 και 23). Στην παρούσα περίπτωση, ούτε η Γαλλία ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη αμφισβήτησαν επί της ουσίας την προσέγγιση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία, όταν είναι αδύνατο να καθοριστεί ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς για τον καθορισμό μιας πιστής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους αερολιμένες στις αεροπορικές εταιρείες, το καταλληλότερο κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των δύο μερών είναι μια εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας.

(370) Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προτεινόμενη προσέγγιση εν γένει στις νέες κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς στις σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή η εκ των προτέρων ανάλυση της συμπληρωματικής αποδοτικότητας (ή πρόσθετης), πρέπει να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση.

(371) Η προσέγγιση αυτή δικαιολογείται από το γεγονός ότι ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα μπορεί να έχει αντικειμενικό συμφέρον να συνάψει μια πράξη με μια αεροπορική εταιρεία, εφόσον μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι η συναλλαγή αυτή θα βελτιώσει τα κέρδη του (ή θα μειώσει τις ζημίες του) σε σχέση με ένα αντιπαράδειγμα κατά το οποίο η πράξη αυτή δεν έχει συναφθεί ([71]), και τούτο ανεξάρτητα από οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ των όρων που προσφέρονται σε αεροπορικές εταιρείες από άλλους διαχειριστές αερολιμένων, ή ακόμη, με τους όρους που προσφέρει ο ίδιος διαχειριστής σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

(372) Ως προς αυτό το τελευταίο σημείο, όπως επισήμανε η Επιτροπή στις νέες κατευθυντήριες γραμμές, «η διαφοροποίηση των τιμών συνιστά συνήθη επιχειρηματική πρακτική, εφόσον συμμορφώνεται με το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό και της τομεακής νομοθεσίας. Εντούτοις, τέτοιες πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη προκειμένου να ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.» ([72]) (υποσημειώσεις). Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν ορισμένοι

([70]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 60.
([71]) Με διαφορετικούς όρους, εάν η αναμενόμενη πρόσθετη αποδοτικότητα αυτής της συναλλαγής είναι θετική.
([72]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 62.

ενδιαφερόμενοι οι οποίοι προσάπτουν κατ' ουσίαν στο CCIPB ότι δεν εφάρμοσε το σύστημα των γενικών τιμολογίων του με ενιαίο τρόπο σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, δεν έχουν συνάφεια με την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Ενδεικτικά, η παρατήρηση της Air France που συνοψίζεται στην αιτιολογική σκέψη 169, ότι το CCIPB έπρεπε να χρεώσει στη Ryanair το «τέλος σήμανσης» σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι αλυσιτελής. Πράγματι, το γεγονός ότι ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα διαπραγματεύεται με μια αεροπορική εταιρεία όρους οι οποίοι αποκλίνουν από το γενικό τιμολογιακό του σύστημα, ή διαπραγματεύεται μια διαφορετική διάρθρωση τιμών διαφορετική από αυτό το γενικό σύστημα, δεν παρέχει κατ' ανάγκη οικονομικό πλεονέκτημα στην εν λόγω εταιρεία.

Συνεκτίμηση της συμπεριφοράς του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και του CCIPB συνολικά

(373) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε καταρχάς ότι η συμπεριφορά του CCIPB στο σύνολό της πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με τη συμπεριφορά του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και, κατά περίπτωση, με του κράτους ή άλλων δημόσιων αρχών που ελέγχουν τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ή εμπλέκονται στη χρηματοδότησή του.

(374) Η Γαλλία δήλωσε ότι συμφωνεί με την από κοινού αξιολόγηση της συμπεριφοράς του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, του CCIPB συνολικά και των άλλων δημόσιων αρχών.

(375) Κατά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, πρέπει πράγματι να ληφθεί υπόψη η συμπεριφορά του CCIPB στο σύνολό της, και όχι μόνο της υπηρεσίας του που διαχειρίζεται τον αερολιμένα. Πράγματι, η υπηρεσία του CCIPB που διαχειρίζεται τον αερολιμένα δεν έχει αυτοτελή νομική προσωπικότητα έναντι του CCIPB. Αφετέρου, αν και οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών έχουν συναφθεί με τον αερολιμένα που είναι ο δικαιούχος των αερολιμενικών τελών τις οποίες καταβάλλουν η Ryanair και άλλες αεροπορικές εταιρείες, αντίθετα, το μεγαλύτερο μέρος του κόστους των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ καταλογίζεται στον γενικό προϋπολογισμό του CCIPB και δεν αποτυπώνεται κατ' ανάγκη στους λογαριασμούς του αερολιμένα. Ως προς αυτό, η Γαλλία επισημαίνει εξάλλου ότι το CCIPB έχει αναλάβει απευθείας τα εν λόγω έξοδα ([73]).

(376) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμπεριφορά του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου και του CCIPB συνολικά πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού ως προς τη σχέση τους με τις αεροπορικές εταιρείες και τις θυγατρικές τους για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

Συμπέρασμα σχετικά με την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

(377) Από τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι, όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις οικείες συμβάσεις, η Επιτροπή οφείλει, για κάθε σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, να αναλύσει από κοινού την εν λόγω σύμβαση και την αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και να διαπιστώσει αν ένας υποθετικός φορέας της οικονομίας της αγοράς, που θα ενεργούσε με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας και θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Pau αντί του CCIPB, θα είχε συνάψει αυτές τις συμβάσεις. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να προσδιοριστεί η πρόσθετη αποδοτικότητα των συμβάσεων, όπως θα την αξιολογούσε ο επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς κατά τη σύναψη των συμβάσεων, κρίνοντας, για το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των συμβάσεων:

— την αναμενόμενη μελλοντική πρόσθετη κίνηση ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των εν λόγω συμβάσεων, λαμβάνοντας ενδεχομένως υπόψη τις επιπτώσεις των υπηρεσιών μάρκετινγκ στα ποσοστά πληρότητας των δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις,

— τα αναμενόμενα μελλοντικά πρόσθετα έσοδα ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των συμβάσεων αυτών, που περιλαμβάνουν τα έσοδα από τα αεροναυτικά τέλη και τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών εδάφους, που δημιουργούνται από τα δρομολόγια τα οποία καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, καθώς και τα μη αεροναυτικά έσοδα που προέρχονται από την πρόσθετη κίνηση η οποία είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής των εν λόγω συμβάσεων,

— τα αναμενόμενα μελλοντικά πρόσθετα έξοδα ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των συμβάσεων αυτών, που περιλαμβάνουν τις δαπάνες λειτουργίας και τις ενδεχόμενες πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες που προκύπτουν από τα δρομολόγια τα οποία καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, καθώς και το κόστος των υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(378) Από τους υπολογισμούς αυτούς θα πρέπει να προκύψουν ετήσιες μελλοντικές ροές που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ εσόδων και πρόσθετων δαπανών, με αναγωγή τους στην παρούσα αξία, εάν παραστεί ανάγκη, με έναν συντελεστή που αντικατοπτρίζει το κόστος του κεφαλαίου για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Μια θετική παρούσα αξία αποτελεί καταρχήν ένδειξη ότι οι σχετικές συμβάσεις δεν παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, ενώ μια αρνητική καθαρή παρούσα αξία δηλώνει την παρουσία ενός τέτοιου πλεονεκτήματος.

([73]) Σχετικά με αυτό το θέμα, η Γαλλία ανέφερε: «Το CCIPB, μία από τις αποστολές του οποίου είναι η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του, ανέλαβε απευθείας από τον λογαριασμό του και όχι από τον λογαριασμό του αερολιμένα, τις λεπτομέρειες χρηματοδότησης που προβλέπονται από τη σύμβαση που υπεγράφη στις 30 Ιουνίου 2005 με την AMS για το δρομολόγιο Pau–Λονδίνο».

(379) Πρέπει να επισημανθεί ότι, στο πλαίσιο μιας τέτοιας αξιολόγησης, τα επιχειρήματα του CCIPB και της Ryanair ότι η τιμή των υπηρεσιών μάρκετινγκ που αγοράζει το CCIPB είναι ισοδύναμη με ή κατώτερη από αυτό που θα μπορούσε να θεωρηθεί ως «αγοραία τιμή» για τέτοιες υπηρεσίες, στερούνται σημασίας. Πράγματι, ένας υποθετικός επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας δεν θα ήταν διατεθειμένος να αγοράσει τις εν λόγω υπηρεσίες, ακόμη και σε τιμή χαμηλότερη ή ίση με την «αγοραία τιμή», εάν προέβλεπε ότι, παρά τις θετικές επιπτώσεις αυτών των υπηρεσιών στην κίνηση των δρομολογίων, οι πρόσθετες δαπάνες που δημιουργούν οι συμβάσεις υπερβαίνουν την παρούσα αξία των πρόσθετων εσόδων. Πράγματι, σε μια τέτοια περίπτωση, η «αγοραία τιμή» θα υπερέβαινε αυτό που θα ήταν διατεθειμένος να πληρώσει και εύλογα θα οδηγούνταν στο να αποφύγει τις εν λόγω παροχές.

(380) Για τους ίδιους λόγους, το γεγονός ότι οι προβλεπόμενες τιμές για τις αερολιμενικές υπηρεσίες στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών μπορεί να είναι ανώτερες ή ίσες με τις τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές αερολιμένων, και ελάχιστα συγκρίσιμες για παρεμφερείς υπηρεσίες, δεν έχει σημασία στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης, εφόσον δεν θα μπορούσε να αναμένεται ότι δημιουργούν επαρκή πρόσθετα έσοδα για να καλύψουν την παρούσα αξία του πρόσθετου κόστους.

Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

(381) Για την αξιολόγηση των επίμαχων συμβάσεων, και λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, πρέπει να επισημανθεί ότι τόσο η ύπαρξη όσο και η σημασία των στοιχείων ενίσχυσης που ενέχουν οι εν λόγω συμβάσεις πρέπει να αξιολογούνται με γνώμονα την κατάσταση κατά τον χρόνο της σύναψής τους ([74]), και ειδικότερα λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες πληροφορίες και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή.

(382) Στην επιστολή της 30ής Μαΐου 2011, η Γαλλία ανέφερε ότι, κατά τον χρόνο συνάψεως των συμβάσεων του 2005 με τη Ryanair και την AMS, δεν υπήρχε καμία έρευνα αγοράς ούτε επιχειρηματικό σχέδιο που να αξιολογεί και να τεκμηριώνει οικονομικά τις δεσμεύσεις που ανέλαβε ο αερολιμένας έναντι της Ryanair.

(383) Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία, είναι επίσης εμφανές ότι το CCIPB δεν πραγματοποίησε καμία μελέτη αγοράς, κανένα επιχειρηματικό σχέδιο ούτε τεκμηριωμένη ανάλυση κόστους/ωφέλειας πριν από τη σύναψη των άλλων συμβάσεων τις οποίες αφορά η επίσημη διαδικασία έρευνας, με εξαίρεση τη σύμβαση του 2006 με την Transavia, για την οποία είχε συναφθεί επιχειρηματικό σχέδιο τον Δεκέμβριο του 2005 («*το επιχειρηματικό σχέδιο Transavia*»).

(384) Με εξαίρεση το επιχειρηματικό σχέδιο Transavia, η μόνη τεκμηριωμένη οικονομική αξιολόγηση που υπέβαλε η Γαλλία είναι μια μελέτη επιπτώσεων για την περίοδο 2003-2004, η οποία υπολόγισε τον οικονομικό αντίκτυπο των επιβατών της Ryanair για την περιοχή σε 8 έως 10 εκατ. ευρώ. Έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε επιβάτες του αεροδρομίου τον Ιανουάριο του 2011, την οποία επίσης κοινοποίησε η Γαλλία, επιβεβαιώνει αυτά τα αποτελέσματα και εκτιμά τη μέση δαπάνη ανά επιβάτη μιας πτήσης της Ryanair με προορισμό το Pau σε 339 ευρώ. Οι μελέτες αυτές, ωστόσο, δεν έχουν συνάφεια με τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Πράγματι, αφορούν τον αντίκτυπο της δραστηριότητας της Ryanair στον περιφερειακό οικονομικό ιστό εν γένει, και όχι μόνο στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Κατά πάγια νομολογία, τα ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ([75]).

(385) Κατά τη Ryanair, η έλλειψη επιχειρηματικού σχεδίου κατά τη σύναψη συμβάσεων όπως εκείνες τις οποίες αφορά η επίσημη διαδικασία έρευνας δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη της μη τηρήσεως της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(386) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου αποτελεί ισχυρή ένδειξη υπέρ του συμπεράσματος ότι οι συναφθείσες συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS δεν τηρούν την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ιδίως διότι, όσον αφορά τις συμβάσεις αυτές, ούτε η Γαλλία ούτε το CCIPB ήταν σε θέση να προσκομίσουν την παραμικρή ανάλυση κόστους-ωφέλειας, έστω και ελλιπή, που να πραγματοποιήθηκε πριν από τη σύναψη των συμβάσεων.

(387) Γενικά, η Γαλλία δεν υπέβαλε κανένα στοιχείο που να δείχνει ότι ο διαχειριστής του αερολιμένα είχε διενεργήσει ανάλυση του αναλαμβανόμενου κινδύνου σε σχέση με τα οφέλη που θα μπορούσαν να προκύψουν κατά τη σύναψη των συμβάσεων με τη Ryanair και την AMS. Αντιθέτως, σύμφωνα με τη Γαλλία, το CCIPB ενήργησε με γνώμονα τον στόχο της περιφερειακής ανάπτυξης. Το στοιχείο αυτό αποτελεί πρόσθετη ένδειξη από την οποία συνάγεται ότι οι συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS δεν συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

([74]) Βλέπε π.χ. απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2005 στην υπόθεση T-318/00, Freistaat Thüringen κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. II-4179, σκέψη 125, και απόφαση στην υπόθεση C-124/10 P, EDF κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2012:318, σκέψεις 85, 104 και 105.

([75]) Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου της 21ης Ιανουαρίου 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής (T-129/95, T-2/96 και T-97/96, Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120).

(388) Όπως εξηγείται στη συνέχεια, τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται από την αξιολόγηση της Επιτροπής για την ανάλυση κόστους-ωφέλειας που διενεργείται από έναν υποθετικό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(389) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία να προβεί σε ποσοτικά προσδιορισμένη ανασύνθεση της ανάλυσης κόστους-ωφέλειας την οποία θα διενεργούσε ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς πριν συνάψει τις συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS, με βάση τα αντικειμενικά στοιχεία που ήταν γνωστά στο CCIPB κατά τη σύναψη των συμβάσεων και προβλέψιμες εξελίξεις.

(390) Ανταποκρινόμενη σε αυτή την πρόσκληση, η Γαλλία υπέβαλε ανασύνθεση των προβλέψεων πρόσθετων δαπανών και εσόδων για κάθε σύμβαση με τη Ryanair και την AMS. Η ανάλυση αυτή βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε στοιχεία που παρατηρήθηκαν εκ των υστέρων, δηλαδή μετά τη σύναψη των συμβάσεων. Έτσι, η επιλεγείσα από τη Γαλλία μέθοδος συνίστατο στον υπολογισμό των κατά μονάδα δαπανών και εσόδων ανά επιβάτη με βάση τα λειτουργικά έξοδα, τα έσοδα και την κίνηση του αερολιμένα που παρατηρήθηκαν κατά την περίοδο από το 2003 έως το 2011. Για την ανάλυση της κάθε σύμβασης, η Γαλλία πολλαπλασίασε τα στοιχεία αυτά επί την προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση για κάθε σύμβαση, δηλαδή την κίνηση που θα μπορούσε να αναμένει κανείς, κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης, ότι θα απέφερε η σύμβαση. Εφόσον η ανάλυση αυτή βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε στοιχεία δαπανών και εσόδων που παρατηρήθηκαν μετά τη σύναψη των διαφόρων συμβάσεων, και όχι απαραίτητα σε στοιχεία προβλέψιμα κατά τον χρόνο της σύναψης των συμβάσεων, αυτή η μέθοδος δεν μπορεί να αντικατοπτρίζει την αξιολόγηση της αποδοτικότητας που θα πραγματοποιούσε ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς πριν αποφασίσει να συνάψει τις εν λόγω συμβάσεις.

(391) Επιπλέον, όσον αφορά τα πρόσθετα λειτουργικά έξοδα, η μέθοδος που επέλεξε η Γαλλία λαμβάνει υπόψη το συνολικό κόστος ανά μονάδα, δηλαδή το σύνολο των λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα ανά επιβάτη και όχι το πρόσθετο κόστος, δηλαδή το κόστος ανά επιβάτη ειδικά για κάθε σύμβαση. Όμως, το μέσο πρόσθετο κόστος ενδέχεται να διαφέρει από το πλήρες κόστος ανά μονάδα και, εν γένει, να είναι αισθητά χαμηλότερο, λαμβάνοντας υπόψη το υψηλό ποσοστό των πάγιων εξόδων σε έναν αερολιμένα. Η χρήση του πλήρους κόστους ανά μονάδα αποτελεί επομένως μια δεύτερη αδυναμία της μεθόδου που προτείνει η Γαλλία. Επιπλέον, υποβαθμίζει σαφώς την αποδοτικότητα ορισμένων συμβάσεων, επιβαρύνοντας έτσι τις σχετικές αεροπορικές εταιρείες που συνήψαν τις εν λόγω συμβάσεις.

(392) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προέβη σε δική της ανάλυση με την ανασύνθεση των πρόσθετων δαπανών και εσόδων των επιμέρους συμβάσεων, όπως θα τις αξιολογούσε εκ των προτέρων ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς, σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Οι παραδοχές και τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 393 έως 440. Όσον αφορά τη σύμβαση με την Transavia, η Επιτροπή χρησιμοποίησε απευθείας το επιχειρηματικό σχέδιο της Transavia για να πραγματοποιήσει την αξιολόγησή της.

Χρονικός ορίζοντας

(393) Αξιολογώντας το συμφέρον να συνάψει σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ, ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα της αξιολόγησής του τη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων. Με άλλους όρους, θα αξιολογούσε το πρόσθετο κόστος και τα έσοδα κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των συμβάσεων.

(394) Δεν κρίνεται σκόπιμο να ληφθεί υπόψη μεγαλύτερη χρονική περίοδος. Πράγματι, κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων, ένας συνετός επιχειρηματίας σε συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμβάσεων αυτών κατά τη λήξη τους με τους ίδιους όρους ή με διαφορετικούς όρους, ιδίως διότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair και Transavia, ήταν και είναι γνωστό ότι αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους με πολύ δυναμικό τρόπο ως προς το άνοιγμα και κλείσιμο δρομολογίων, ή ακόμη και των αυξήσεων και μειώσεων της συχνότητας των πτήσεων. Τυχόν ανανέωση των συμβάσεων ήταν, συνεπώς, μια απόμακρη μελλοντική προοπτική και υπερβολικά αβέβαιη για να μπορεί ένας επιχειρηματίας σε συνθήκες αγοράς να βασίσει συνετές οικονομικές αποφάσεις σε αυτή την προοπτική.

(395) Εξάλλου, πρέπει να επισημανθεί ότι, για ορισμένες συμβάσεις, η προβλεπόμενη από τη σύμβαση ημερομηνία πραγματικής έναρξης των δραστηριοτήτων είναι διαφορετική από την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή, θεωρήθηκε ως σημείο εκκίνησης η ημερομηνία πραγματικής έναρξης της εφαρμογής και όχι η ημερομηνία σύναψης της σύμβασης ([76]).

(396) Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι, κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, δεν ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι η Ryanair δεν εκτελούσε ορισμένα δρομολόγια κατά το σύνολο της προβλεπόμενης από ορισμένες συμβάσεις διάρκειας, διότι το στοιχείο αυτό δεν ήταν ούτε γνωστό ούτε προβλέψιμο κατά τη σύναψη των συμβάσεων.

(397) Στη συνέχεια της απόφασης, η Επιτροπή θα εξετάσει τις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS, όσον αφορά την κίνηση, τα πρόσθετα έσοδα και το κόστος βάσει των παραδοχών που εφαρμόστηκαν, πριν να παρουσιάσει διαδοχικά το αποτέλεσμα της ανάλυσης των συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS, και μετέπειτα την ανάλυση της σύμβασης που συνήφθη με την Transavia.

([76]) Βλέπε πίνακα 6.

Πρόσθετη κίνηση και αριθμός προβλεπόμενων πτήσεων (συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS)

(398) Η ανάλυση της Επιτροπής βασίζεται στην πρόσθετη κίνηση (δηλαδή στον αριθμό των πρόσθετων επιβατών) την οποία θα μπορούσε να προβλέψει ένας φορέας σε οικονομία της αγοράς ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Pau αντί του CCIPB κατά τη σύναψη των συμβάσεων. Όσον αφορά τη σύμβαση του 2003 παραδείγματος χάριν, πρόκειται για τον καθορισμό του αριθμού επιβατών τον οποίο θα μπορούσε να αναμένει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Pau το 2003, για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο που εκμεταλλεύεται η Ryanair, κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης.

(399) Η προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση υπολογίστηκε σε συνάρτηση με τον αριθμό των πτήσεων και των συχνοτήτων που προβλέπονταν στις διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ και με τον αντίστοιχο αριθμό των πτήσεων ετησίως.

(400) Εξάλλου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη χωρητικότητα των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί η Ryanair, δηλαδή των Boeing 737-800 με διαρρύθμιση για 189 θέσεις ([77]).

(401) Η Επιτροπή έλαβε ως παραδοχή ποσοστό πληρότητας ανά πτήση 85 %. Πρόκειται για ευνοϊκή παραδοχή για τη Ryanair. διότι το ποσοστό του 85 % είναι υψηλό. Το ποσοστό αυτό είναι ελαφρώς υψηλότερο από τον μέσο όρο για τις πτήσεις του δικτύου της Ryanair ([78]) και ανώτερο ή ίσο προς το ποσοστό πληρότητας που πρότεινε η Γαλλία για τις διάφορες συμβάσεις στην ανασύνθεση των αναλύσεων κόστους-ωφέλειας. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το ποσοστό πληρότητας μπορεί να γίνει αποδεκτό, έστω και ως ευνοϊκή υπόθεση, ώστε να αντικατοπτρίζει μια πιθανή ευνοϊκή επίπτωση των υπηρεσιών μάρκετινγκ στη συχνότητα των αεροπορικών δρομολογίων που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις και, ελλείψει άλλων στοιχείων που προσδιορίζουν ποσοτικά την προβλέψιμη επίπτωση αυτών των υπηρεσιών στο ποσοστό πληρότητας.

(402) Εφόσον η περίοδος εφαρμογής μιας σύμβασης δεν αντιστοιχούσε σε πλήρη ημερολογιακά έτη, η Επιτροπή την έλαβε υπόψη υπολογίζοντας, για κάθε έτος εφαρμογής της σύμβασης, την προβλεπόμενη κίνηση κατ' αναλογία του αριθμού των ημερών εφαρμογής της σύμβασης κατά τη διάρκεια του έτους.

(403) Ορισμένες συμβάσεις περιείχαν ενδείξεις όσον αφορά τον αριθμό των αναμενόμενων επιβατών από τα προβλεφθέντα δρομολόγια. Εντούτοις, καθώς οι ενδείξεις αυτές δεν είναι νομικώς δεσμευτικές, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα ήταν αναγκασμένος να τις λάβει υπόψη στην ανάλυση κόστους-ωφέλειας. Έτσι, η Επιτροπή δεν τις έλαβε υπόψη και επέλεξε την παραδοχή του συντελεστή πληρότητας του 85 % για όλες τις συμβάσεις (που είναι ανώτερος από αυτές τις ενδείξεις).

(404) Εξάλλου, ορισμένες συμβάσεις περιελάμβαναν δέσμευση της αεροπορικής εταιρείας όσον αφορά τον ελάχιστο αριθμό των επιβατών που θα μετέφερε στα εν λόγω δρομολόγια. Ωστόσο, κανένας φορέας οικονομίας της αγοράς δεν θα βασιζόταν σε αριθμό επιβατών μεγαλύτερο από τον ελάχιστο αριθμό που εγγυάται η αεροπορική εταιρεία. Πράγματι, θα ελάμβανε πιθανώς υπόψη την πρόβλεψη της αεροπορικής εταιρείας ενός περιθωρίου ασφαλείας μεταξύ της ελάχιστης κίνησης για την οποία δεσμεύτηκε και της κίνησης που μπορεί εύλογα να αναμένεται. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να μη λάβει υπόψη στην αξιολόγησή της αυτές τις ελάχιστες υποχρεώσεις.

(405) Η υπολογισθείσα από την Επιτροπή πρόσθετη κίνηση είναι εν γένει ανώτερη τόσο από τις ελάχιστες δεσμεύσεις όσο και από τις μη δεσμευτικές αναφορές που περιέχονται στις διάφορες συμβάσεις.

(406) Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το 2009, το CCIPB και η Ryanair/AMS τροποποίησαν τους όρους των συμβάσεων του 2005 μειώνοντας τη συχνότητα των δρομολογίων Pau-Λονδίνου, καθορίζοντας έναν αριθμό 211 προβλεπόμενων πτήσεων για το έτος 2009 και μειώνοντας σε EUR […] το ετήσιο ποσό των υπηρεσιών μάρκετινγκ. Εφαρμόζοντας την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή ακολούθησε το ίδιο σκεπτικό όπως και για τις άλλες συμβάσεις, θεώρησε δηλαδή ότι η πρόσθετη κίνηση σε σχέση με την εν λόγω τροποποιητική πράξη αντιστοιχούσε στο σύνολο των δρομολογίων, των συχνοτήτων και των πτήσεων που αναφέρονται στην εν λόγω πράξη.

Πρόσθετα έσοδα (συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS)

(407) Για κάθε συναλλαγή που αποτελεί αντικείμενο της ανάλυσής της, η Επιτροπή προσπάθησε να προσδιορίσει τα πρόσθετα έσοδα, δηλαδή τα έσοδα που προκύπτουν από τη συναλλαγή, όπως θα τα προέβλεπε ένας επιχειρηματίας σε συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

(408) Σύμφωνα με την αρχή του «ενιαίου ταμείου», η Επιτροπή εκτιμά ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα αεροναυτικά και μη αεροναυτικά έσοδα.

([77]) Η σύμβαση του 2003 προέβλεπε ότι η Ryanair μπορούσε να χρησιμοποιεί δύο μοντέλα αεροσκαφών, το Boeing 737-200 και το Boeing 737-800. Στην ανάλυσή της, η Επιτροπή επέλεξε την ευνοϊκή υπόθεση ως προς τον αριθμό επιβατών που θα έφερε η Ryanair, αυτή του αεροσκάφους μεγαλύτερης χωρητικότητας (του Boeing 737-800).

([78]) Βλέπε http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(409) Όσον αφορά τα αεροναυτικά έσοδα, αυτά αποτελούνται από το προϊόν των διαφόρων τελών που πρέπει να καταβάλλει η αεροπορική εταιρεία στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα:

— το τέλος προσγείωσης, δηλαδή ένα ποσό ανά πτήση,

— το τέλος επιβατών, δηλαδή ένα ποσό ανά επιβάτη,

— το τέλος που καταβάλλεται για τις υπηρεσίες εδάφους, που έχει τη μορφή ενός ποσού ανά πτήση που καθορίζεται στις διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών.

(410) Το εφαρμοζόμενο από το CCIPB τέλος προσγείωσης και το τέλος επιβατών είναι καταρχήν ρυθμιζόμενα τέλη που καταβάλλονται ως αμοιβή για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, καθορίζονται για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που κάνουν χρήση αυτών των υποδομών μετά από διαδικασία διαβούλευσης και δημοσιεύονται. Οι διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και την Transavia εφαρμόζουν το σύστημα των δημόσιων τελών του αερολιμένα. Για όλες αυτές τις συμβάσεις, η Επιτροπή επέλεξε ως προβλεπόμενο μοναδιαίο ποσό τέλους προσγείωσης και τέλους επιβατών τα δημόσια τέλη που ίσχυαν κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων, με τιμαριθμική αναπροσαρμογή 2 % ετησίως. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας φορέας σε οικονομία της αγοράς θα μπορούσε να προβλέψει ποσοστό πληθωρισμού 2 %, εφόσον αυτό είναι το επιτόκιο που εφάρμοζε η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα («ΕΚΤ») για τη ζώνη του ευρώ ([79]). Πράγματι, ήταν λογικό να προβλεφθεί ότι τα ρυθμιζόμενα τέλη θα αυξάνονταν κάθε έτος με βάση τον πληθωρισμό.

(411) Τα τέλη για τις υπηρεσίες εδάφους δεν υπόκεινται σε ρύθμιση αλλά αποτελούν αντικείμενο διμερούς διαπραγμάτευσης. Στις διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και στη σύμβαση που έχει συναφθεί με την Transavia, λαμβάνουν τη μορφή κατ' αποκοπή ποσών ανά πτήση, χωρίς τιμαριθμική αναπροσαρμογή. Τα ποσά αυτά ελήφθησαν συνεπώς υπόψη από την Επιτροπή στην ανάλυσή της.

(412) Για να υπολογίσει το προϊόν των προαναφερθέντων τριών αεροναυτικών τελών που θα ανέμενε από την κάθε σύμβαση ένας φορέας σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τον αριθμό των προβλεπόμενων πτήσεων (για τα τέλη προσγείωσης και τα τέλη υπηρεσιών εδάφους) και τον αριθμό των προβλεπόμενων πρόσθετων επιβατών (για το τέλος επιβατών), που καθορίζονται για κάθε σύμβαση, πολλαπλασιάζοντάς τα επί τα μοναδιαία ποσά του τέλους.

(413) Όσον αφορά τα μη αεροναυτικά έσοδα, αυτά είναι καταρχήν σχεδόν αναλογικά προς τον αριθμό των επιβατών. Πράγματι, η δραστηριότητα των χώρων στάθμευσης, των εστιατορίων και των άλλων καταστημάτων που βρίσκονται εντός του αερολιμένα είναι συνάρτηση του αριθμού των επιβατών. Το ίδιο ισχύει για τα έσοδα που εισπράττονται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα σε σχέση με τις εν λόγω δραστηριότητες. Η πλέον εύλογη προσέγγιση για τον καθορισμό των προβλεπόμενων πρόσθετων μη αεροναυτικών εσόδων συνίσταται συνεπώς στον καθορισμό ενός ποσού μη αεροναυτικών εσόδων ανά επιβάτη, που πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια με την προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση.

(414) Όσον αφορά το ποσό των μη αεροναυτικών εσόδων ανά επιβάτη, η Επιτροπή θεωρεί πιθανό ότι ένας συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς θα το καθόριζε, κατά τη σύναψη των διαφόρων συμβάσεων, βάσει των συνολικών μη αεροναυτικών εσόδων του αερολιμένα ανά επιβάτη κατά τη διάρκεια μιας περιόδου επαρκούς διάρκειας ώστε να είναι αντιπροσωπευτικό, αμέσως πριν από τη σύναψη της σχετικής σύμβασης ([80]). Η Επιτροπή θεωρεί ως προς αυτό ότι μια περίοδος τριών ετών είναι εύλογη ([81]). Η Επιτροπή εκτιμά, εξάλλου, ότι ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς θα είχε προβλέψει μια τιμαριθμική αναπροσαρμογή αυτού του ποσού σε διάρκεια χρόνου, ώστε να αντανακλά τον πληθωρισμό. Η Επιτροπή

([79]) Στόχος της ΕΚΤ είναι η διατήρηση της σταθερότητας των τιμών και του ετήσιου πληθωρισμού σε ποσοστό «κατώτερο αλλά πλησίον του 2 % μεσοπρόθεσμα»: Ελεύθερη μετάφραση του πρωτότυπου αγγλικού κειμένου: «In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.» Βλέπε: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η πλειοψηφία των επιβατών στις πτήσεις της Air France προς στον αερολιμένα Pau είναι επιχειρηματίες επιβάτες, ενώ οι επιβάτες των πτήσεων της Ryanair και της Transavia ταξιδεύουν κυρίως για λόγους αναψυχής. Τα μη αεροναυτικά έσοδα που προέρχονται από αυτές τις δύο κατηγορίες ταξιδιωτών θα μπορούσαν, με βάση τον αριθμό των επιβατών, να είναι διαφορετικά, π.χ. λόγω των ενδεχομένων διαφορών ως προς την αγοραστική δύναμη. Είναι δύσκολο, ωστόσο, να εκτιμηθούν αυτές οι διαφορές, ιδίως διότι θα μπορούσαν να ασκήσουν επιρροή και άλλοι παράγοντες εκτός από την αγοραστική δύναμη. Παραδείγματος χάριν, τα άτομα που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς είναι κατά κανόνα ευαίσθητα στον παράγοντα χρόνο και τείνουν να περιορίζουν στο ελάχιστο τον χρόνο παραμονής τους στα αεροδρόμια, γεγονός που μπορεί να περιορίζει τις δαπάνες τους. Εξάλλου, καθώς τα μη αεροναυτικά έσοδα του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα δεν διακινούνται μέσω των αεροπορικών εταιρειών, είναι δύσκολο για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα να αξιολογήσει σε ποιο βαθμό το μέσο ποσό των μη αεροναυτικών εσόδων ανά επιβάτη μπορεί να διαφέρει από τη μία αεροπορική εταιρεία στην άλλη. Βάσει των στοιχείων αυτών, μια επιχείρηση σε οικονομία της αγοράς, η οποία θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Pau στη θέση του CCIPB, θα μπορούσε να βασιστεί για την αξιολόγηση των πρόσθετων μη αεροναυτικών εσόδων στα μη αεροναυτικά έσοδα ανά επιβάτη κατά τα προηγούμενα έτη για το σύνολο της κίνησης του αερολιμένα, χωρίς να επιδιώξει να ενσωματώσει στον υπολογισμό το γεγονός ότι το ποσό ανά επιβάτη μπορεί να διαφέρει από τη μία εταιρεία στην άλλη.

([81]) Ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς θα επέλεγε την εν λόγω περίοδο λαμβάνοντας υπόψη διάφορους παράγοντες: το αποτέλεσμα της εξομάλυνσης που επιτρέπει μία σχετικά μακρά περίοδος και τα μειονεκτήματα μιας πολύ μεγάλης περιόδου, όπως οι πιθανές αλλαγές των προτιμήσεων και των καταναλωτικών συνηθειών των επιβατών κατά τη διάρκεια μιας μακράς περιόδου. Συνεπώς, η χρήση του μέσου όρου των μη αεροναυτικών εσόδων ανά επιβάτη για ένα μόνο έτος θα καθιστούσε το ποσό που προκύπτει υπέρμετρα εξαρτημένο από τις ειδικές περιστάσεις του εν λόγω έτους, γεγονός που δικαιολογεί την επιλογή μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος. Αντιθέτως, μία πενταετής περίοδος είναι υπερβολικά μεγάλη, διότι η συμπεριφορά των επιβατών σε σχέση με τις μη αεροναυτικές δαπάνες μεταβάλλεται σημαντικά κατά τη διάρκεια μιας τέτοιας περιόδου. Κατά συνέπεια, το χρονικό διάστημα των τριών ετών κρίνεται ως εύλογη επιλογή.

επέλεξε γι' αυτό τον σκοπό ένα ποσοστό 2 % ([82]), (που εφαρμόζεται από το μεσαίο έτος της περιόδου των τριών ετών).

(415) Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τα συνολικά μη αεροναυτικά έσοδα του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000 έως 2011, ανά έτος, καθώς και, για κάθε έτος, το μέσο ποσό των μη αεροναυτικών εσόδων ανά επιβάτη κατά τη διάρκεια των τριών προηγουμένων ετών.

Πίνακας 5

Μη αεροναυτικά έσοδα

Έτος	Μη αεροναυτικά έσοδα	
	Σύνολο (σε χιλιάδες EUR)	Μέσο μοναδιαίο ποσό ανά επιβάτη κατά τα τρία προηγούμενα έτη (σε EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Πρόσθετο κόστος (συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS)

(416) Το πρόσθετο κόστος που θα μπορούσε να αναμένει πριν από κάθε πράξη (που περιλαμβάνει ενδεχομένως μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ) ένας φορέας σε οικονομία της αγοράς ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα αντί του CCIPB εμπίπτει στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

— το κόστος αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ,

— τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, που οφείλονται στις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν λόγω της συμβατικής πράξης,

— τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, δηλαδή τα λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες προμήθειες) που προκύπτουν από την εκτέλεση της σύμβασης.

(417) Όσον αφορά το κόστος των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ποσά που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ. Οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ προβλέπουν εν γένει σταθερά ποσά, ετήσια ή συνολικά. Η σύμβαση που συνήφθη με τη Ryanair το 2003 για τη σύνδεση Pau-Λονδίνου περιείχε ειδικές διατάξεις, όπως μία αρχική πληρωμή και ετήσιες πληρωμές ανά επιβάτη, μέχρι ένα ανώτατο ετήσιο ποσό 400 000 ευρώ. Λαμβανομένων

([82]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 410.

υπόψη των προβλέψεων της κυκλοφορίας σε σχέση με τη σύμβαση του 2003, βάσει ενός συντελεστή πληρότητας 85 %, φαίνεται ότι ο επιχειρηματίας σε οικονομία αγοράς θα είχε προβλέψει ότι αυτό το ανώτατο ετήσιο ποσό των EUR 400 000 θα καλυπτόταν. Η Επιτροπή επέλεξε, συνεπώς, αυτό το ανώτατο ποσό ως κόστος των υπηρεσιών μάρκετινγκ, επιπλέον της αρχικής πληρωμής που οριζόταν στη σύμβαση.

(418) Όπως και οι προβλέψεις της κίνησης, οι προβλεπόμενες πληρωμές μάρκετινγκ δεν αντιπροσωπεύουν αναγκαστικά τα ποσά που καταβάλλονται πράγματι, διότι ορισμένα γεγονότα μετά τη σύναψη των συμβάσεων είχαν ως αποτέλεσμα να υπάρξει απόκλιση από τα αρχικώς προβλεφθέντα ποσά. Αυτό ισχύει κατ' εξοχήν σε περίπτωση πρόωρης καταγγελίας της σύμβασης. Εντούτοις, τα γεγονότα αυτά δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, διότι συνέβησαν μετά τη σύναψη των συμβάσεων.

(419) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τη Γαλλία, δεν χρειάστηκε να γίνει καμία επένδυση εντός του αερολιμένα Pau λόγω των διαφόρων συμβάσεων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι θα αναμενόταν από ένα φορέα της οικονομίας της αγοράς να πραγματοποιήσει ορισμένες επενδύσεις λόγω μίας ή περισσότερων συμβάσεων από εκείνες που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, δεν λήφθηκε υπόψη στην παρούσα ανάλυση κανένα πρόσθετο επενδυτικό κόστος.

(420) Οι προβλεπόμενες πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, από την πλευρά τους, κατά τη σύναψη των επιμέρους συμβάσεων, αποτελούν, ελλείψει επιχειρηματικού σχεδίου για κάθε σύμβαση, την κατηγορία δαπανών με τον μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας στην αντιμετώπισή τους. Συγκεκριμένα, μια προσέγγιση όπως αυτή που χρησιμοποιήθηκε για τα μη αεροναυτικά έσοδα, η οποία βασίστηκε στα συνολικά μη αεροναυτικά έσοδα του αερολιμένα για τον υπολογισμό των πρόσθετων μη αεροναυτικών εσόδων ανά επιβάτη, δεν θα μπορούσε να γίνει δεκτή για τις λειτουργικές δαπάνες. Συγκεκριμένα, μια τέτοια προσέγγιση θα θεωρούσε τις συνολικές λειτουργικές δαπάνες εκμετάλλευσης του αερολιμένα, με βάση τον αριθμό των επιβατών, ως πρόσθετο κόστος. Ωστόσο, ένα σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών ενός αερολιμένα είναι σταθερό, το οποίο σημαίνει ότι οι συνολικές λειτουργικές δαπάνες ανά επιβάτη είναι δυνατόν να υπερβαίνουν, στις περισσότερες περιπτώσεις, τα πρόσθετα έξοδα που συνδέονται με τη σύναψη μιας νέας σύμβασης που επιφέρει πρόσθετη κίνηση.

(421) Για την εκτίμηση των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, η Επιτροπή πρέπει να βασίζεται στα στοιχεία ανάλυσης του φορέα διαχείρισης του αεροδρομίου, εφόσον δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει από μόνη της τον τρόπο με τον οποίο μία συγκεκριμένη σύμβαση μπορεί να επηρεάσει τις διάφορες θέσεις δαπανών του αερολιμένα.

(422) Όμως, η μόνη εκτίμηση στην οποία μπορεί να βασιστεί η Επιτροπή είναι το επιχειρηματικό σχέδιο της Transavia, στο οποίο το CCIPB εκτίμησε ότι η σύμβαση που συνήφθη με την Transavia θα συνεπαγόταν πρόσθετο μέσο λειτουργικό κόστος EUR […] ανά πρόσθετο επιβάτη κατά την περίοδο εφαρμογής του επιχειρηματικού σχεδίου της Transavia 2006-2012 ([83]). Ελλείψει πιο αξιόπιστων στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το στοιχείο είναι αποδεκτή βάση για να προσδιοριστεί η επίπτωση μιας πρόσθετης κίνησης στο λειτουργικό κόστος του αερολιμένα. Η Επιτροπή το χρησιμοποίησε, συνεπώς, στο πλαίσιο της αξιολόγησης των συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS, με τιμαριθμική αναπροσαρμογή 2 % ετησίως ([84]), σε σύγκριση με το έτος 2009, που βρίσκεται στο μέσον της περιόδου αναφοράς 2006-2012. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η αναπροσαρμογή αποτελεί επεξεργασία σύμφωνη με τις προαναφερθείσες τιμαριθμικές αναπροσαρμογές που αφορούν τα έσοδα.

(423) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η εκτίμηση αυτή πραγματοποιήθηκε από το CCIPB πριν από την υπογραφή των περισσότερων συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας και, ως εκ τούτου, ήταν διαθέσιμο κατά τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων. Οι μόνες εξαιρέσεις είναι οι συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS το 2003 και το 2005. Αυτές εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 425 και 426.

(424) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επιχειρηματικό σχέδιο της Transavia καταρτίστηκε για μια αεροπορική εταιρεία διαφορετική από τη Ryanair. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Transavia έχει οικονομικό μοντέλο μεταφορικής εταιρείας «χαμηλού κόστους» ανάλογο με αυτό της Ryanair και ότι, κατά συνέπεια, το μέσο πρόσθετο λειτουργικό κόστος που προβλέπεται από έναν ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς θα ήταν, με βάση τον αριθμό των επιβατών, παρόμοιο για τις δύο εταιρείες.

([83]) Τα στοιχεία (πρόσθετα κατά το άνοιγμα του νέου δρομολογίου Άμστερνταμ-Pau) που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον αριθμό εξηγούνται στο επιχειρηματικό σχέδιο; «Επίπτωση στο εργατικό δυναμικό και επιβαρύνσεις: αυτό το νέο δρομολόγιο θα δημιουργήσει οριακή πρόσθετη εργασία σε ορισμένες υπηρεσίες: λογιστική (επεξεργασία τιμολογίων), εκμετάλλευση (διάθεση αερολιμενικών πόρων), υποδοχή (κράτηση τουριστικών υπηρεσιών και ενημέρωση) και ασφάλεια (έλεγχος ασφαλείας)· οι άλλες υπηρεσίες δεν θα επηρεαστούν: διαχείριση, περιβάλλον, ποιότητα, συντήρηση, ανάπτυξη, ασφάλεια.» Θα διατεθούν μόνο τα τέλη εξυπηρέτησης: Κατά μέσο όρο επί 7 έτη, το τέλος προσωπικού και το τέλος που εκτιμάται ανά επιβάτη κατά την αναχώρηση ανέρχεται σε […] ευρώ». Το ποσό αυτό ανά αναχωρούντα επιβάτη διαιρέθηκε διά του 2 και προέκυψε το ποσό των EUR […] ανά επιβάτη συνολικά.

([84]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 410.

(425) Το επιχειρηματικό σχέδιο Transavia είναι της 15ης Δεκεμβρίου 2005. Είναι συνεπώς μεταγενέστερο της ημερομηνίας σύναψης των συμβάσεων του 2003 και 2005 με τη Ryanair και την AMS, στις 28 Ιανουαρίου 2003 και στις 30 Ιουνίου 2005. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας φορέας σε οικονομίας της αγοράς δεν θα έκρινε διαφορετικά το πρόσθετο λειτουργικό κόστος ανά επιβάτη τον Ιούνιο του 2005 και τον Δεκέμβριο του 2005, μόνον έξι μήνες αργότερα. Πράγματι, είναι ελάχιστα πιθανό η δομή του κόστους ενός φορέα εκμεταλλεύσεως αερολιμένα να μεταβάλλεται σημαντικά κατά τη διάρκεια περιόδου έξι μηνών. Η εκτίμηση του Δεκεμβρίου 2005 συνιστά αποδεκτή κατά προσέγγιση εκτίμηση την οποία θα έκανε ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς τον Ιούνιο του 2005 για να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα σύναψης των συμβάσεων με τη Ryanair και την AMS.

(426) Η σύμβαση του 2003 συνήφθη σχεδόν τρία έτη πριν από την εκπόνηση του επιχειρηματικού σχεδίου της Transavia. Ωστόσο, η διάρθρωση της κίνησης και οι δραστηριότητες του αερολιμένα δεν άλλαξαν σημαντικά κατά τη διάρκεια των τριών αυτών ετών. Ως εκ τούτου, και εφόσον δεν υπάρχει καλύτερη εναλλακτική επιλογή, η Επιτροπή εκτιμά ότι το πρόσθετο λειτουργικό κόστος των EUR […] ανά επιβάτη, με τιμαριθμική αναπροσαρμογή 2 % σε σχέση με το 2009, είναι επίσης κατάλληλο για την ανάλυση της συμφωνίας του 2003.

(427) Η Επιτροπή σημειώνει ότι το πρόσθετο λειτουργικό κόστος που πρότεινε η Γαλλία (EUR […] ανά επιβάτη), υπολογιζόμενο ως μέσος όρος των λειτουργικών εξόδων ανά επιβάτη που σημειώθηκε κατά την περίοδο 2003-2011, είναι σαφώς υψηλότερο από το πρόσθετο κόστος ανά επιβάτη που επέλεξε Επιτροπή, και το οποίο κρίνει περισσότερο ενδεδειγμένο σε σχέση με τις ανωτέρω παρατηρήσεις.

(428) Για κάθε σύμβαση, το πρόσθετο λειτουργικό κόστος ανά επιβάτη πολλαπλασιάζεται με την προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση με σκοπό τον καθορισμό, κάθε έτος, του συνολικού πρόσθετου λειτουργικού κόστους σε σχέση με τη σύμβαση.

Παρουσίαση των αποτελεσμάτων όσον αφορά τις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS

(429) Αφού προσδιόρισε με τον τρόπο αυτό για κάθε σύμβαση που προκύπτει όλα τα πρόσθετα έσοδα και όλες τις πρόσθετες δαπάνες τις οποίες θα είχε προβλέψει ένας επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή είναι σε θέση να προσδιορίσει, για κάθε σύμβαση και ανά έτος για όλη την προβλεπόμενη διάρκεια της σύμβασης, τις αναμενόμενες πρόσθετες ροές (έσοδα μετά από αφαίρεση του κόστους). Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στους πίνακες 6 έως 11 κατωτέρω.

(430) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για όλες τις συμβάσεις, και για την τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 της σύμβασης του 2005 για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο, όλες οι ετήσιες πρόσθετες ροές είναι αρνητικές, όπως εμφανίζονται στους πίνακες που ακολουθούν, παρά τις ευνοϊκές παραδοχές για τη Ryanair που επέλεξε η Επιτροπή, ιδίως όσον αφορά την πρόσθετη κίνηση και το πρόσθετο κόστος.

(431) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το συμπέρασμα αυτό ισχύει επιπλέον και για τις συμβάσεις του 2007, του 2008, του 2009 και του 2010, ακόμα και αν εξαιρεθεί τελείως το πρόσθετο λειτουργικό κόστος και θεωρηθεί ως πρόσθετο κόστος μόνο το κόστος αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(432) Είναι, συνεπώς, σαφές ότι οι συμβάσεις και η τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 της σύμβασης του 2005 για το δρομολόγιο του Λονδίνου, τις οποίες συνήψε το CCIPB με τη Ryanair και την AMS, που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας, παρέχουν η καθεμία οικονομικό πλεονέκτημα προς όφελος της Ryanair και/ή της AMS. Εφόσον το πλεονέκτημα αυτό απορρέει από ειδικές διατάξεις συμβάσεων με τη Ryanair και την AMS, είναι επιλεκτικό.

(433) Η τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 της σύμβασης του 2007 για το δρομολόγιο Pau- Σαρλερουά, που αφορά ενέργειες προβολής από EUR […] έως […] ετησίως από την 1η Ιανουαρίου 2009, χωρίς τροποποίηση των παροχών, παρέχει επίσης επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Ryanair και την AMS, εφόσον το CCIPB δεν εισπράττει τίποτα ως αντάλλαγμα για την πρόσθετη ενίσχυση ύψους EUR […] ετησίως και, ειδικότερα, δεν θα μπορούσε να αναμένει πρόσθετη κίνηση.

Πίνακας 6

Επιβάτες. («(s)» = «εποχικό»).

Σύμβαση	Πτήσεις/ εβδομάδα	Πτήσεις/έτος	Ημερομηνία υπογραφής σύμβασης	Ημερομηνία έναρξης εφαρμογής	Αρχικώς προβλεφθείσα ημερομηνία λήξης εφαρμογής
Λονδίνο 2003	7	365	28/01/2003	28/01/2003	27/1/2008

Σύμβαση	Πτήσεις/ εβδομάδα	Πτήσεις/έτος	Ημερομηνία υπογραφής σύμβασης	Ημερομηνία έναρξης εφαρμογής	Αρχικώς προβλεφθείσα ημερομηνία λήξης εφαρμογής
Λονδίνο 2005	7	365	30/6/2005	30/6/2005	29/6/2010
Σαρλερουά 2007	3	156	25/9/2007	30/10/2007	24/9/2012
Μπρίστολ 2008 (s)	3	50	31/3/2008	16/5/2008	13/9/2008
Μπρίστολ 2009 (s)	2	58	16/6/2009	1/4/2009	24/10/2009
Τροποποιητική πράξη του 2009 της σύμβασης του 2005 για το Λονδίνο		211	15/6/2009	1/1/2009	29/6/2010
Λονδίνο, Σαρλερουά (s) & Beauvais (s) 2010	6	312	28/1/2010	30/3/2010	29/3/2011

Πίνακας 7

Σύμβαση του 2003 για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Συνολικός αριθμός επιβατών κατά την άφιξη και αναχώρηση	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Αριθμός πτήσεων ανά έτος	338	365	365	365	365	27
Τέλος προσγείωσης	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Τέλος επιβατών	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Έσοδα από υπηρεσίες εδάφους·	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Συνολικά αεροναυτικά έσοδα	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[0-99 999]
Μη αεροναυτικά έσοδα	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Σύνολο εσόδων	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[0-99 999]**
Λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες αγορές...)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Έξοδα μάρκετινγκ	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Σύνολο δαπανών	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[0-99 999]**
Πρόσθετες ροές (έσοδα μείον κόστος)	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[-1 έως - 99 999]**

Πίνακας 8

Σύμβαση του 2005 για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Συνολικός αριθμός επιβατών κατά την άφιξη και αναχώρηση	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Αριθμός πτήσεων ανά έτος	184	365	365	365	365	181
Τέλος προσγείωσης	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Τέλος επιβατών	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Έσοδα από υπηρεσίες εδάφους·	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Συνολικά αεροναυτικά έσοδα	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
Μη αεροναυτικά έσοδα	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Σύνολο εσόδων	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες αγορές...)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Δαπάνες μάρκετινγκ	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Σύνολο δαπανών	**[300 000-599 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[300 000-599 999]**
Πρόσθετες ροές (έσοδα μείον κόστος)	**[-1 έως - 99 999]**	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[- 100 000 έως - 299 999]**	**[-1 έως - 99 999]**	**[-1 έως - 99 999]**	**[-1 έως - 99 999]**

Πίνακας 9

Τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 της σύμβασης των υπηρεσιών μάρκετινγκ της 30ής Ιουνίου 2005

(EUR)

	2009	2010
Συνολικός αριθμός επιβατών κατά την άφιξη και αναχώρηση	67 794	33 709
Αριθμός πτήσεων ανά έτος	211	105
Τέλος προσγείωσης	*29 173*	*14 795*
Τέλος επιβατών	*162 706*	*82 519*
Έσοδα από υπηρεσίες εδάφους·	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Συνολικά αεροναυτικά έσοδα	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Μη αεροναυτικά έσοδα	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Σύνολο εσόδων	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες αγορές...)	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Δαπάνες μάρκετινγκ	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Σύνολο δαπανών	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Πρόσθετες ροές (έσοδα μείον κόστος)	**[-1 έως - 99 999]**	**[-1 έως - 99 999]**

Πίνακας 10

Σύμβαση του 2007 για το δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Συνολικός αριθμός επιβατών κατά την άφιξη και αναχώρηση	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Αριθμός πτήσεων ανά έτος	42	156	156	156	156	114
Τέλος προσγείωσης	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Τέλος επιβατών	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Έσοδα από υπηρεσίες εδάφους·	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Συνολικά αεροναυτικά έσοδα	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Μη αεροναυτικά έσοδα	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Σύνολο εσόδων	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**
Λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες αγορές...)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Δαπάνες μάρκετινγκ	[0-99 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
Σύνολο δαπανών	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**
Πρόσθετες ροές (έσοδα μείον κόστος)	**[-1 έως - 99 999]**	**[-100 000 έως - 299 999]**	**[-100 000 έως - 299 999]**	**[-100 000 έως - 299 999]**	**[-100 000 έως - 299 999]**	**[-100 000 έως - 299 999]**

Πίνακας 11

Σύμβαση του 2008 και 2009 σχετικά με τα δρομολόγια Pau-Μπρίστολ και συμβάσεις του 2010 για τα δρομολόγια Pau-Λονδίνο, Pau-Σαρλερουά και Pau-Beauvais

(EUR)

	Σύμβαση Μπρίστολ του 2008	Σύμβαση Μπρίστολ του 2009	Σύμβαση Λονδίνου, Σαρλερουά, Beauvais του 2010	
	2008	2009	2010	2011
Συνολικός αριθμός επιβατών κατά την άφιξη και αναχώρηση	16 111	18 635	75 463	24 783
Αριθμός πτήσεων ανά έτος	50	58	235	77
Τέλος προσγείωσης	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Τέλος επιβατών	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Έσοδα από υπηρεσίες εδάφους·	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Συνολικά αεροναυτικά έσοδα	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Μη αεροναυτικά έσοδα	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Σύνολο εσόδων	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες αγορές...)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]

(EUR)

	Σύμβαση Μπρίστολ του 2008	Σύμβαση Μπρίστολ του 2009	Σύμβαση Λονδίνου, Σαρλερουά, Beauvais του 2010	
	2008	2009	2010	2011
Δαπάνες μάρκετινγκ	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	1 000 000-1 499 999	300 000-599 999
Σύνολο δαπανών	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**1 000 000-1 499 999**	**300 000-599 999**
Πρόσθετες ροές (έσοδα μείον κόστος)	**[-1 έως -99 999]**	**[-1 έως -99 999]**	**[-600 000 έως -99 999]**	**[-100 000 έως -299 999]**

Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στη συναφθείσα σύμβαση με την Transavia

(434) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το CCIPB επεξεργάστηκε επιχειρηματικό σχέδιο πριν από τη σύναψη της σύμβασής του με την Transavia σχετικά με το δρομολόγιο Pau-Άμστερνταμ («το επιχειρηματικό σχέδιο Transavia»). Η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο αποτελεί το κατάλληλο σημείο εκκίνησης για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στη συναφθείσα με την Transavia σύμβαση και δεν έχει λόγο να αμφισβητήσει τις επιλεγείσες παραδοχές, με εξαίρεση ένα σημείο, αυτό του χρονικού ορίζοντα που επελέγη κατά την αξιολόγηση. Το σημείο αυτό εξετάζεται κατωτέρω.

(435) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επιχειρηματικό σχέδιο οδηγεί σε «ετήσιο οικονομικό αποτέλεσμα» (ανάλογο με τις πρόσθετες ροές (έσοδα με αφαίρεση του κόστους) της ανάλυσης των συμβάσεων με την Ryanair/AMS), το οποίο είναι αρνητικό για την περίοδο 2006 έως 2008 και, στη συνέχεια, θετικό για την περίοδο 2009 έως 2012 (βλέπε πίνακα 12 κατωτέρω).

(436) Σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο της Transavia, «η επένδυση δεν καθίσταται αποδοτική (σωρευτικά) πριν από το 7ο έτος» Με διαφορετικούς όρους, το σχέδιο δεν εφαρμόζει το προεξοφλητικό επιτόκιο στις προβλεπόμενες ετήσιες ροές για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας τους και, κατ' επέκταση, για να επαληθευτεί αν, από την άποψη της αποδοτικότητας του αερολιμένα, οι θετικές ροές στο τέλος της περιόδου αντισταθμίζουν τις αρνητικές ροές της αρχικής περιόδου. Αντιθέτως, το επιχειρηματικό σχέδιο χρησιμοποιεί το σωρευτικό σύνολο των ροών χωρίς προεξόφληση (βλέπε «σωρευτικό αποτέλεσμα» στον πίνακα 12 κατωτέρω), το οποίο ήταν αρνητικό κατά την περίοδο από το 2006 έως το 2011, αλλά κατέστη θετικό το 2012 ([85]).

(437) Η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία να προβεί σε διεξοδική ανάλυση με βάση αντικειμενικές πληροφορίες που έλαβε από το CCIPB κατά τη σύναψη της σύμβασης με την Transavia, ώστε να διαπιστώσει αν θα μπορούσε να συναφθεί από έναν ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς που έχει ως γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας.

(438) Για τους σκοπούς της εν λόγω ανάλυσης, η Γαλλία έλαβε το «ετήσιο οικονομικό αποτέλεσμα» του ετήσιου επιχειρηματικού σχεδίου της Transavia, αφαίρεσε τον φόρο επιχειρήσεων για τα έτη κατά τα οποία οι ροές ήταν θετικές και στη συνέχεια χρησιμοποίησε προεξοφλητικό επιτόκιο 6,5 % για να υπολογίσει την καθαρή παρούσα αξία. Το αποτέλεσμα αυτής της ανάλυσης είναι συνεπώς μια καθαρή παρούσα αξία ύψους EUR [–100 000 έως –200 000], υπολογιζόμενη για την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης του δρομολογίου Pau-Άμστερνταμ, δηλαδή στις 26 Απριλίου 2006.

(439) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τόσο το επιχειρηματικό σχέδιο της Transavia όσο και ο υπολογισμός της Γαλλίας βασίζονται σε εκτίμηση της αποδοτικότητας κατά την περίοδο από το 2006 έως το 2012, ενώ η καθαυτό σύμβαση έπρεπε να εφαρμοστεί, με βάση τους δικούς της όρους, μέχρι το 2009, χωρίς ρήτρα αυτόματης ανανέωσης. Ωστόσο, για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 393 έως 397, η ανάλυση της προβλεπόμενης αποδοτικότητας πρέπει να γίνει κατά την περίοδο εφαρμογής της σύμβασης όπως είχε προβλεφθεί αρχικά, και όχι για μεγαλύτερο διάστημα. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι ένας συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς δεν μπορεί να βασιστεί, κατά τη

([85]) Η Επιτροπή σημειώνει την παρατήρηση του CCIPB στο επιχειρηματικό σχέδιο: «Σε μη σωρευτική βάση, μόλις οι δαπάνες μάρκετινγκ μειώθηκαν αισθητά το 2009 (τέταρτο έτος), το ετήσιο αποτέλεσμα ήταν θετικό». Αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι, βάσει των όρων της σύμβασης, οι πληρωμές μάρκετινγκ ανέρχονταν σε EUR […] ανά επιβάτη (με ετήσιο ανώτατο όριο τα EUR […]) κατά το τρίτο έτος, και στη συνέχεια έπρεπε να μειωθούν κατά τη διάρκεια του τέταρτου έτους σε EUR […] ανά επιβάτη, (EUR […] για το πέμπτο έτος και EUR […] για το έκτο και το έβδομο έτος). Βλέπε αιτιολογική σκέψη 84.

σύναψη της σύμβασης, σε ανανέωσή της, είτε με ταυτόσημους όρους είτε με διαφορετικούς όρους ([86]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, εάν η καθαρή παρούσα αξία υπολογιζόταν εκ νέου για την περίοδο 2006-2009 βάσει των ετήσιων ροών που παρουσιάζονται στο επιχειρηματικό σχέδιο για τα έτη αυτά, με τη χρήση του προεξοφλητικού επιτοκίου που πρότεινε η Γαλλία, θα ανερχόταν σε [–300 000 έως –400 000] ευρώ.

(440) Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η σύμβαση επέφερε ετήσιες πρόσθετες ροές που ήταν όλες αρνητικές κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η ανάλυση κόστους-ωφέλειας (με εξαίρεση το 2009 κατά το οποίο η πρόσθετη ροή ήταν σχεδόν μηδενική), γεγονός που οδηγεί αναγκαστικά σε αρνητική καθαρή παρούσα αξία ανεξάρτητα από το προεξοφλητικό επιτόκιο. Η σύμβαση του 2006 με την Transavia συνεπάγεται, ως εκ τούτου, οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της Transavia. Εφόσον το πλεονέκτημα παρέχεται σε μία μόνο επιχείρηση, έχει επιλεκτικό χαρακτήρα.

Πίνακας 12

Προσαρμοσμένο επιχειρηματικό σχέδιο για το δρομολόγιο Άμστερνταμ — Pau με την Transavia

(χιλιάδες EUR)

Pau — Άμστερνταμ		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Κίνηση (επιβάτες)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Προϊόντα	Σύνολο (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Επιβαρύνσεις	εκ των οποίων — υπηρεσίες μάρκετινγκ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Σύνολο (B):	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ετήσιο δημοσιονομικό αποτέλεσμα	(A-B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σωρευτικό αποτέλεσμα		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Φόροι εταιρειών (IS)		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Πρόσθετη χρηματοδοτική ροή μετά τους φόρους εταιρειών		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρή παρούσα αξία 2006-2009	[-300 έως - 400]							

8.1.1.3. ***Νόθευση του ανταγωνισμού***

(441) Όταν μια χορηγούμενη από το κράτος ενίσχυση ενδυναμώνει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων ανταγωνιστριών επιχειρήσεων στις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης, πρέπει να θεωρείται ότι οι επιχειρήσεις αυτές θίγονται από την ενίσχυση. Κατά πάγια νομολογία ([87]), για να νοθεύσει ή να απειλεί να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό, αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.

(442) Από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων για την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1993 ([88]), τίποτα δεν εμποδίζει τις αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης να εκτελούν πτήσεις στα δρομολόγια στο εσωτερικό της Ένωσης και να επωφελούνται από την άδεια απεριόριστων εσωτερικών μεταφορών.

([86]) Ένας λογικός και συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς θα μπορούσε επίσης να λάβει υπόψη την πιθανότητα καταγγελίας της σύμβασης πριν από τη λήξη της. Η πιθανότητα μιας τέτοιας εξέλιξης εξαρτάται από τις διατάξεις των ρητρών περί καταγγελίας της σύμβασης.

([87]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998 στην υπόθεση *Het Vlaamse Gewest (région flamande) κατά Επιτροπής* (Τ-214/95, Συλλογή 1998, σ. II- 717).

([88]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1), κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8) και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15).

(443) Τα οφέλη που αποκόμισαν η Ryanair, η AMS και η Transavia μέσω των διαφόρων συμβάσεων και των πρόσθετων πράξεων, που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας, ενίσχυσαν τη θέση τους έναντι όλων των άλλων αερομεταφορέων της Ένωσης, που βρίσκονται πραγματικά ή δυνητικά σε ανταγωνισμό με τη Ryanair και την Transavia στα δρομολόγια στα οποία είναι παρούσες. Με τον τρόπο αυτό, νόθευσαν ή υπήρχε κίνδυνος να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και επηρέασαν τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης.

8.1.1.4. ***Συμπέρασμα***

(444) Οι διάφορες συμβάσεις και τροποποιητικές πράξεις που έχει συνάψει το CCIPB με τη Ryanair και την AMS και την Transavia, που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, πληρούν όλα τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, όλες συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

8.1.2. ΠΑΡΑΝΟΜΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

(445) Εφόσον τα εν λόγω μέτρα τέθηκαν σε εφαρμογή χωρίς να έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή, συνιστούν παράνομες ενισχύσεις.

8.1.3. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

(446) Οι εν λόγω ενισχύσεις συνιστούν λειτουργικές ενισχύσεις. Ωστόσο, οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούν να κηρυχθούν συμβιβάσιμες μόνο σε εξαιρετικές και δεόντως δικαιολογημένες περιστάσεις.

(447) Επιπλέον, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου ([89]), η Γαλλία όφειλε να δηλώσει με ποια νομική βάση οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και να αποδείξει ότι πληρούνταν οι προϋποθέσεις συμβατότητας. Η Επιτροπή κάλεσε κατά συνέπεια τη Γαλλία, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας και σε αίτηση παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών να αναφέρει πιθανές νομικές βάσεις συμβατότητας, καθώς και να προσδιορίσει κατά πόσον πληρούνταν οι όροι συμβατότητας, ιδίως στην περίπτωση που οι εν λόγω ενισχύσεις θα έπρεπε να θεωρηθούν ως ενισχύσεις εκκίνησης κατά την έναρξη νέων δρομολογίων. Ωστόσο, η Γαλλία ουδέποτε υποστήριξε ότι τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούσαν ενισχύσεις εκκίνησης συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και ουδέποτε πρότεινε άλλους πιθανούς λόγους συμβατότητας, ούτε επιχειρηματολογία που θα επέτρεπε να κηρυχθούν οι εν λόγω ενισχύσεις συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά. Επιπλέον, κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν προσπάθησε να αποδείξει το συμβιβάσιμο αυτών των μέτρων με την εσωτερική αγορά.

(448) Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να εξετάσει σε ποιο βαθμό οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες λόγω της ενδεχόμενης συμβολής τους στο άνοιγμα νέων δρομολογίων ή νέων συχνοτήτων. Πρέπει, ωστόσο, να υπογραμμιστεί ότι η εξέταση αυτή έχει πλεοναστικό χαρακτήρα, διότι, εφόσον δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που χορηγούνται από το κράτος μέλος ή τους ενδιαφερόμενους τρίτους, οι ενισχύσεις θα πρέπει να κηρύσσονται ασυμβίβαστες.

(449) Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν σχετικά με τις εν λόγω ενισχύσεις: «Όσον αφορά τις ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιούμενα μέτρα ενίσχυσης για την έναρξη νέων γραμμών για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από τις 4 Απριλίου 2014, ακόμη και αν τα μέτρα είχαν κοινοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών οι οποίες έχουν χορηγηθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014» ([90]).

(450) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ορίζουν ότι «η Επιτροπή θα εξετάζει τη συμβατότητα κάθε ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών ή κάθε ενίσχυσης για την έναρξη νέας γραμμής, η οποία χορηγείται χωρίς την έγκρισή της και άρα κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης, με βάση τις παρούσες κατευθύνσεις, εφόσον η ενίσχυση άρχισε να χορηγείται μετά τη δημοσίευση των κατευθύνσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις, θα εξετάζει τις ενισχύσεις αυτές με βάση τους κανόνες που ίσχυαν κατά την έναρξη χορήγησης της ενίσχυσης» ([91]).

(451) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις χορηγήθηκαν για να ενθαρρύνουν την έναρξη νέων αεροπορικών δρομολογίων ή την αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων δρομολογίων ή για τη διατήρηση δρομολογίων που θα μπορούσαν να διακοπούν. Πρόκειται, συνεπώς, για ενισχύσεις λειτουργίας που αποσκοπούν στην προώθηση των αεροπορικών μεταφορών από έναν περιφερειακό αερολιμένα. Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής κατά τη λήψη αποφάσεων, οι λειτουργικές ενισχύσεις σπάνια θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά, εφόσον νοθεύουν συνήθως τους όρους του ανταγωνισμού στους τομείς στους οποίους χορηγούνται.

([89]) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Απριλίου 1993, Ιταλία κατά Επιτροπής (C-482/99, Συλλογή 1993 σ. I-4397), σκέψη 20.
([90]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 174.
([91]) Παράγραφος 85 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

8.1.3.1. ***Μέτρα που ελήφθησαν πριν να τεθούν σε ισχύ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005***

(452) Η σύμβαση του 2003 και οι συμβάσεις του 2005 συνήφθησαν πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, στις 9 Δεκεμβρίου 2005 ([92]). Όσον αφορά το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή, η παράγραφος 85 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 καθώς και η παράγραφος 174 των νέων κατευθυντηρίων γραμμών παραπέμπουν στους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

(453) Πριν από την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, η Επιτροπή είχε εκδώσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 ([93]) Ωστόσο, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν εξέταζαν ειδικά το ζήτημα των λειτουργικών ενισχύσεων για την προώθηση των αερομεταφορών από περιφερειακούς αερολιμένες. Πράγματι, το ζήτημα αυτό ανέκυψε σταδιακά μετά την προοδευτική συμφόρηση ορισμένων μεγάλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων και την ανάπτυξη της δραστηριότητας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, που το 1994 δεν υπήρχαν ακόμη. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 δεν εφαρμόζονται στην παρούσα υπόθεση. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει το συμβιβάσιμο των εν λόγω ενισχύσεων απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(454) Ως προς αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά αυτό το είδος των κρατικών ενισχύσεων έχει βελτιωθεί με την πάροδο του χρόνου, ενώ ορισμένα στοιχεία παρέμειναν αμετάβλητα. Αυτά απορρέουν από τις γενικές αρχές που διέπουν το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη της Συνθήκης.

(455) Έτσι, στην απόφαση για τον αερολιμένα του Μάντσεστερ του Ιουνίου 1999 ([94]), η Επιτροπή έκρινε ότι συμβιβάζονταν με τους κανόνες που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις οι μειώσεις των αερολιμενικών τελών που χορηγήθηκαν χωρίς διακρίσεις και είχαν περιορισμένη χρονική διάρκεια, στο πλαίσιο μέτρων για την προώθηση νέων δρομολογίων.

(456) Μετέπειτα, στην απόφαση του Φεβρουαρίου 2004 σχετικά με τον αερολιμένα Σαρλερουά ([95]), η Επιτροπή διευκρίνισε ότι «Οι λειτουργικές ενισχύσεις που προορίζονται για τη στήριξη της έναρξης νέων αεροπορικών δρομολογίων ή για την αύξηση της συχνότητας ορισμένων δρομολογίων είναι δυνατό να αποτελούν αναγκαίο μέσο για την ανάπτυξη μικρών περιφερειακών αερολιμένων. Οι λειτουργικές ενισχύσεις είναι δυνατό να πείσουν πραγματικά τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να αναλάβουν τον κίνδυνο της επένδυσης σε νέα δρομολόγια. Ωστόσο, προκειμένου οι εν λόγω ενισχύσεις να κηρυχθούν συμβατές βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, πρέπει να καθοριοθεί κατά πόσον οι ενισχύσεις είναι αναγκαίες και αναλογικές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό και κατά πόσον δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον.». Η Επιτροπή είχε προσδιορίσει τότε ορισμένους όρους που πρέπει να πληρούνται, ώστε να μπορεί να κηρύξει τις εν λόγω λειτουργικές ενισχύσεις συμβιβάσιμες, και συγκεκριμένα:

— η ενίσχυση θα πρέπει να συμβάλλει στον στόχο κοινοτικού συμφέροντος για την ανάπτυξη ενός περιφερειακού αερολιμένα μέσω της καθαρής αύξησης της κίνησης σε νέα δρομολόγια ([96]),

— η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία, από την άποψη ότι δεν αφορά ένα δρομολόγιο που το εκμεταλλεύεται ήδη η ίδια εταιρεία ή παρόμοιο δρομολόγιο ([97]),

— η ενίσχυση πρέπει να έχει χαρακτήρα κινήτρου από την άποψη ότι θα πρέπει να συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας δραστηριότητας η οποία, μετά από μια συγκεκριμένη περίοδο, μπορεί να καταστεί αποδοτική, το οποίο σημαίνει ότι η διάρκεια της ενίσχυσης είναι περιορισμένη ([98]),

— η ενίσχυση πρέπει να είναι αναλογική, δηλαδή το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να συνδέεται με την καθαρή αύξηση της κίνησης ([99]),

— η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις και δεν πρέπει να έχει σωρευτικό χαρακτήρα με άλλα είδη ενισχύσεων.

([92]) Βλέπε υποσημείωση αριθ. 18.
([93]) Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ επί των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αεροπλοΐας (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).
([94]) Βλέπε την απόφαση NN 109/98 της 14ης Ιουνίου 1999 με τίτλο «Ηνωμένο Βασίλειο, *Manchester Airport*».
([95]) Απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής «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 της 30.4.2004, σ. 1). Η απόφαση αυτή ακυρώθηκε με την απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην υπόθεση T-196/04, Ryanair Ltd κατά Επιτροπής (απόφαση «Charleroi»), Συλλογή 2008, σ. II-3643· αποδεικνύει, ωστόσο, την εξέλιξη της αξιολόγησης της Επιτροπής σε σχέση με τις εν λόγω ενισχύσεις.
([96]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 283-297.
([97]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 288-309.
([98]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 311-317.
([99]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 318-325.

(457) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και οι νέες κατευθυντήριες γραμμές απέρριψαν τις εν λόγω αρχές συμβατότητας με ακρίβεια, αλλά εξακολουθεί να υπάρχει δυνατότητα οι χορηγούμενες σε αεροπορικές εταιρείες λειτουργικές ενισχύσεις να μπορούν να κηρύσσονται συμβιβάσιμες από την Επιτροπή, υπό τον όρο ότι συμβάλλουν στην ανάπτυξη αερολιμένων μικρού μεγέθους μέσω της καθαρής αύξησης της κυκλοφορίας σε νέα δρομολόγια, ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία από τη άποψη ότι δεν αφορά ένα ήδη εκτελούμενο δρομολόγιο από την ίδια ή άλλη εταιρεία ή ένα παρόμοιο δρομολόγιο ([100]), είναι χρονικά περιορισμένη και ότι το δρομολόγιο για το οποίο χορηγείται η ενίσχυση μπορεί να καταστεί αποδοτικό ([101]), ότι το ποσό αυτό πρέπει να συνδέεται με την αύξηση της κίνησης και ότι η ενίσχυση χορηγείται με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις, και ότι δεν έχει σωρευτικό χαρακτήρα με άλλα είδη ενισχύσεων ([102]).

(458) Συναφώς, στην αιτιολογική σκέψη 140 της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι θα εξέταζε το συμβιβάσιμο των εν λόγω μέτρων υπό το πρίσμα των πέντε προαναφερόμενων κριτηρίων σωρευτικού χαρακτήρα. Πρέπει να σημειωθεί ότι ούτε η Γαλλία ούτε κανένα άλλο ενδιαφερόμενο μέρος δεν αμφισβήτησε την εφαρμογή των κριτηρίων αυτών.

(459) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην παρούσα υπόθεση, πρέπει να εξεταστεί το συμβιβάσιμο της σύμβασης του 2003 και των συμβάσεων του 2005 υπό το φως των προαναφερθεισών γενικών αρχών.

Συμβολή στην ανάπτυξη αερολιμένων μικρού μεγέθους μέσω της καθαρής αύξησης της κίνησης σε νέα δρομολόγια

(460) Η ετήσια επιβατική κίνηση του αερολιμένα Pau κατά την περίοδο 2003-2005 ανερχόταν περίπου σε 700 000 επιβάτες ετησίως. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο αερολιμένας την εποχή εκείνη ήταν μικρού μεγέθους.

(461) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, όσον αφορά το νέο δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted, η σύμβαση του 2003 αφορούσε την έναρξη ενός νέου δρομολογίου που θα δημιουργούσε καθαρή αύξηση της κυκλοφορίας. Αντιθέτως, οι συμβάσεις του 2005 αφορούσαν τη συνέχιση της εκμετάλλευσης του ίδιου δρομολογίου, δύο έτη μετά την έναρξή του, χωρίς αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμβάσεις του 2005 δεν πληρούν τον όρο της καθαρής αύξησης της κίνησης.

Η ενίσχυση δεν αφορά δρομολόγιο που εκμεταλλεύεται ήδη η ίδια ή άλλη εταιρεία ή παρόμοιο δρομολόγιο

(462) Κατά την έναρξη του δρομολογίου Pau-Λονδίνο Stansted από τη Ryanair το 2003, καμία αεροπορική εταιρεία δεν εκμεταλλευόταν τη γραμμή αυτή.

(463) Αντιθέτως, οι συμβάσεις του 2005 αφορούσαν τη σύνδεση Pau-Λονδίνο Stansted. Η Ryanair εκμεταλλευόταν το εν λόγω δρομολόγιο ήδη από διετίας περίπου, βάσει της σύμβασης του 2003, με την ίδια συχνότητα με εκείνη που πρόβλεπε η σύμβαση του 2003. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν πληρούται αυτός ο όρος όσον αφορά τις συμβάσεις του 2005.

Η ενίσχυση πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένη και να αφορά ένα δρομολόγιο εν δυνάμει αποδοτικό

(464) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρά τη σχετική πρόσκληση που της απηύθυνε, η Γαλλία δεν υπέβαλε καμία μελέτη βιωσιμότητας για το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο, που αποτελεί αντικείμενο των συμβάσεων του 2003 και του 2005, για το οποίο η Ryanair θα προσπαθούσε να δικαιολογήσει την εγκυρότητα της χορήγησης των ενισχύσεων που είναι αποτέλεσμα των εν λόγω συμβάσεων. Επομένως, βάσει των στοιχείων του φακέλου, συνάγεται ότι, από τη σκοπιά των αρχών που χορήγησαν τις εν λόγω ενισχύσεις, δεν υπήρχε καμία σαφής προοπτική ότι το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο θα μπορούσε να καταστεί βιώσιμο χωρίς ενισχύσεις σε σχετικά σύντομο χρονικό ορίζοντα. Η Επιτροπή τονίζει, ως προς αυτό, ότι οι υποβληθείσες από τις γαλλικές αρχές μελέτες σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις της ύπαρξης των εκτελούμενων από τη Ryanair δρομολογίων αναλύουν τον αντίκτυπο που μπορούν αυτές να έχουν στην ανάπτυξη της περιοχής, αλλά δεν περιλαμβάνουν προβλέψεις για τη μελλοντική βιωσιμότητα αυτών των δρομολογίων ή άλλων δρομολογίων που θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί η Ryanair στο μέλλον. Αντιθέτως, από την ανάλυση των διαφόρων συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair συνάγεται ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair για τα δρομολόγια αυτά χρειάστηκε να αυξηθούν με την πάροδο του χρόνου, ακόμη και μετά την καταγγελία των συμβάσεων του 2003 και του 2005, ακριβώς για να διασφαλιστεί ότι θα είναι αρκετά αποδοτικά για τη Ryanair προκειμένου να τα διατηρήσει.

(465) Επικουρικώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μολονότι τα εν λόγω μέτρα ήταν περιορισμένης χρονικής διάρκειας, η περίοδος των πέντε ετών, που προβλέπει κάθε μία από τις συμβάσεις, δεν ήταν ούτε αναγκαία ούτε ανάλογη με τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για την έναρξη ενός νέου αεροπορικού δρομολογίου, δεδομένου ότι, στον τομέα των αερομεταφορών, μια διάρκεια σύμβασης μικρότερη των τριών ετών είναι κανονικά επαρκής ([103]).

([100]) Βλέπε παραγράφους 71-75 και παράγραφο 79 στοιχεία β) και γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 και παραγράφους 139, 140, 141 και 151 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

([101]) Βλέπε παράγραφο 79 στοιχεία β), δ) και θ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 και παράγραφο 147 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

([102]) Βλέπε παράγραφο 79 στοιχεία ζ) και η) και παράγραφο 80 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, και παραγράφους 150, 152 και 153 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

([103]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 147.

(466) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμβάσεις του 2003 και του 2005 δεν πληρούν το κριτήριο σύμφωνα με το οποίο τα μέτρα πρέπει να έχουν περιορισμένη διάρκεια και να αφορούν δρομολόγια εν δυνάμει αποδοτικά.

Το ποσό πρέπει να συνδέεται με την καθαρή αύξηση της κίνησης

(467) Η σύμβαση του 2003 συνδεόταν με την έναρξη ενός νέου καθημερινού δρομολογίου μεταξύ Pau και Λονδίνο, για το οποίο η Επιτροπή εκτιμά ότι ήταν εφικτός ένας συνολικός ετήσιος αριθμός 117 275 επιβατών (βλέπε πίνακα 7). Η σύμβαση αυτή συνδεόταν επομένως με μια καθαρή αύξηση του αριθμού των επιβατών, εφόσον η σύνδεση αυτή δεν υπήρχε προηγουμένως.

(468) Αντιθέτως, οι συμβάσεις του 2005 δεν συνδέονταν με την έναρξη νέας αεροπορικής σύνδεσης, αλλά αφορούσαν τη συνέχιση της εκμετάλλευσης προϋπάρχουσας σύνδεσης Pau-Λονδίνου χωρίς αύξηση της συχνότητας των πτήσεων. Η Επιτροπή κρίνει συνεπώς ότι οι ενισχύσεις που απορρέουν από τις συμβάσεις του 2005 δεν συνδέονταν με την καθαρή αύξηση της κίνησης.

Η ενίσχυση θα έπρεπε να χορηγηθεί με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις, χωρίς δυνατότητα σώρευσης με άλλα είδη ενισχύσεων

(469) Ερωτηθείσα αν τηρήθηκε ο όρος της διαφανούς και χωρίς διακρίσεις ανάθεσης του διαγωνισμού, η Γαλλία απλώς αναφέρθηκε σε δημοσιεύσεις που πραγματοποίησε το CCIPB το 2007 και το 2009 μετά από τις συμβάσεις του 2003 και του 2005, οι οποίες δεν είναι, συνεπώς, σχετικές με την παρούσα ανάλυση. Το σύνολο των στοιχείων δείχνει ότι οι συμβάσεις του 2003 και του 2005 αποτέλεσαν αντικείμενο διμερούς διαπραγμάτευσης, χωρίς διαφάνεια και χωρίς διαδικασία που εγγυάται την απουσία διακρίσεων, όπως μια δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών. Οι εν λόγω ενισχύσεις δεν πληρούν, επομένως, το κριτήριο της διαφάνειας και της απαγόρευσης των διακρίσεων.

Συμπέρασμα

(470) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση του 2003 και οι συμβάσεις του 2005 συνιστούν παράνομες ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

8.1.3.2. ***Μέτρα μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005***

(471) Η Επιτροπή εφαρμόζει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 στις συμβάσεις που συνήφθησαν μετά την έναρξη ισχύος τους.

(472) Η παράγραφος 27 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 ορίζει ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες (όπως οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών), μπορούν να κηρυχθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά μόνον κατ' εξαίρεση και με αυστηρούς όρους, στις μειονεκτούσες περιοχές της Ευρώπης, δηλαδή σε περιοχές που εμπίπτουν στην εξαίρεση του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΣΛΕΕ, σε εξόχως απόκεντρες περιοχές και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού.

(473) Εφόσον ο αερολιμένας Pau δεν βρίσκεται σε τέτοια περιοχή, δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί αυτή η παρέκκλιση.

(474) Όπως και για τα μέτρα που λήφθηκαν πριν την έναρξη ισχύος των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Γαλλία ούτε κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν απέδειξε το συμβιβάσιμο αυτών των μέτρων με την εσωτερική αγορά, είτε βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 είτε με οποιοδήποτε άλλο έρεισμα.

(475) Λαμβανομένων υπόψη των όρων που καθορίζονται στην παράγραφο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, στοιχεία α) έως ιβ), η Επιτροπή παρατηρεί τα όσα παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 476 έως 480.

(476) Πληρούνται ορισμένα κριτήρια, όπως αυτά που καθορίζονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 79 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, που αφορούν την κατοχή άδειας εκμετάλλευσης από την αεροπορική εταιρεία και την κατηγορία του αερολιμένα.

(477) Το κριτήριο που θεσπίζεται στο στοιχείο η) (ανάθεση χωρίς διακρίσεις) της παραγράφου 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 ορίζεται ως εξής: «κάθε δημόσια οντότητα που προτίθεται να χορηγήσει σε μια εταιρεία, μέσω ενός αερολιμένα ή όχι, ενίσχυση για την έναρξη νέας γραμμής, οφείλει να δημοσιοποιεί την πρόθεσή της εντός προθεσμίας, ικανής να επιτρέψει σε όλες τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να προτείνουν δρομολόγια.». Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην παρούσα υπόθεση, οι συμβάσεις συνήφθησαν με απευθείας διαπραγμάτευση με τις εμπλεκόμενες αεροπορικές εταιρείες, χωρίς δημοσιότητα. Πρόκειται, συνεπώς, για ανάθεση χωρίς διαγωνισμό, ενώ και άλλες αεροπορικές εταιρείες που θα ενδιαφέρονταν ενδεχομένως θα μπορούσαν να υποβάλουν υποψηφιότητα για την εκμετάλλευση των σχετικών δρομολογίων, με τους ίδιους όρους, ώστε να λάβουν την ενίσχυση εκκίνησης.

(478) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το CCIPB είχε δημοσιεύσει πρόσκληση στην εφημερίδα Air & Cosmos ([104]) το 2007 και το 2009 με την οποία καλούσε τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να αναπτύξουν νέες υπηρεσίες με αντάλλαγμα ενίσχυση εκκίνησης. Ωστόσο, η Γαλλία ανέφερε ότι οι εν λόγω διαδικασίες ήταν ατελέσφορες, γεγονός που ανάγκασε το CCIPB «να διεξαγάγει απευθείας διαπραγματεύσεις με ορισμένες εταιρείες». Κατά συνέπεια, οι παράνομες ενισχύσεις που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας δεν προέκυψαν από τη δημοσίευση της προαναφερθείσας πρόσκλησης, αλλά από διμερείς διαπραγματεύσεις. Συνεπώς, το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο η) δεν ικανοποιείται.

(479) Όσον αφορά το κριτήριο που καθορίζεται στο σημείο θ) (επιχειρηματικό σχέδιο που αποδεικνύει τη βιωσιμότητα της νέας γραμμής και αναλύει τις επιπτώσεις της νέας γραμμής στις ανταγωνιστικές γραμμές) της παραγράφου 79 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία να αναφέρει αν είχαν εκπονηθεί τέτοια επιχειρηματικά σχέδια και, εάν ναι, να διαβιβάσει αντίγραφά τους. Ούτε η Γαλλία ούτε κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν ανέφερε την ύπαρξη τέτοιων επιχειρηματικών σχεδίων. Επομένως, το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο θ) δεν τηρείται.

(480) Το κριτήριο που ορίζεται στο στοιχείο ι) (δημοσιότητα) της παραγράφου 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 προβλέπει ότι οι δημόσιες αρχές δημοσιεύουν κατάλογο με τις επιδοτούμενες γραμμές, που αναγράφει, για κάθε γραμμή, την πηγή δημόσιας χρηματοδότησης, τη δικαιούχο εταιρεία, το ύψος των καταβαλλόμενων ενισχύσεων και τον αντίστοιχο αριθμό επιβατών. Στην παρούσα υπόθεση, η Γαλλία επιβεβαίωσε ότι ο κατάλογος των δρομολογίων και των δικαιούχων εταιρειών των οικονομικών κινήτρων και ενισχύσεων μάρκετινγκ δεν δημοσιευόταν κάθε έτος. Το κριτήριο που ορίζεται στο στοιχείο ια) της παραγράφου 79 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005, συνεπώς, δεν ικανοποιείται.

Συμπέρασμα

(481) Οι διάφορες συμβάσεις και τροποποιητικές πράξεις που συνήψε το CCIPB με τη Ryanair, την AMS και την Transavia, που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, συνιστούν παράνομες κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

8.2. *ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ*

(482) Κατά το διάστημα από το 2000 έως το 2010, το CCIPB εισέπραξε από διάφορες δημόσιες αρχές επιδοτήσεις εξοπλισμού συνολικού ύψους περίπου 17,8 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, έχει λάβει επιδότηση ύψους EUR 3,521 εκατ. για να καλύψει τις δαπάνες που εμπίπτουν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, στα καθήκοντα δημόσιας αρχής που εκτελούνται από τον αερολιμένα (στο εξής «οι επιδοτήσεις των καθηκόντων δημόσιας αρχής») ([105]).

8.2.1. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

(483) Όπως ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(484) Για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι σωρευτικά: 1) το εν λόγω μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, 2) το μέτρο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα, 3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό, 4) το εν λόγω μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, και 5) ο δικαιούχος είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, το οποίο προϋποθέτει ότι ασκεί οικονομική δραστηριότητα.

(485) Για να διαπιστωθεί αν οι επιδοτήσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 88 έως 108 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, πρέπει πρωτίστως να εξακριβωθεί αν η δικαιούχος τους, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Pau, ασκούσε οικονομική δραστηριότητα τη χρονική στιγμή κατά την οποία του χορηγήθηκαν. Η Επιτροπή θα εξετάσει αυτό το ζήτημα προκαταρκτικά, πριν αναλύσει διαδοχικά τις επιδοτήσεις σχετικά με καθήκοντα δημόσιας αρχής και τις επιδοτήσεις εξοπλισμού, για να διαπιστώσει αν αυτές συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

8.2.1.1. ***Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας***

(486) Όπως εξήγησε η Επιτροπή στις νέες κατευθυντήριες γραμμές ([106]), από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης «Aéroports de Paris» (12 Δεκεμβρίου 2000), η εκμετάλλευση και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων. Αντιθέτως, πριν από την προαναφερθείσα απόφαση, λόγω της αβεβαιότητας που επικρατούσε την περίοδο εκείνη, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, ως εκ τούτου, τα εν λόγω μέτρα δεν ήταν αναγκαίο να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί σήμερα να θέτει υπό αμφισβήτηση, βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, τα μέτρα χρηματοδότησης που χορηγήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000.

([104]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 132.
([105]) Βλέπε πίνακα 3.
([106]) Παράγραφοι 28 και 29.

(487) Εξάλλου, όπως επίσης αναφέρεται στις νέες κατευθυντήριες γραμμές ([107]), όλες οι δραστηριότητες ενός αεροδρομίου δεν είναι αναγκαστικά οικονομικής φύσεως. Οι δραστηριότητες που καταρχήν εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των επίσημων αρμοδιοτήτων του ως δημόσιας αρχής δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν, γενικά, στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

(488) Σύμφωνα με τον πίνακα 4, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγήθηκαν το 2004 και το 2009 χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων που αφορούν τον τροχόδρομο, τον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, τη σήμανση και τον χώρο στάθμευσης. Οι εν λόγω υποδομές και εγκαταστάσεις αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης από το CCIPB, που είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα και ο οποίος χρεώνει τέλη στους χρήστες των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων. Οι επενδύσεις αυτές είναι σύμφυτες με την εμπορική δραστηριότητα του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγήθηκαν το 2004 και το 2009 ωφέλησαν, συνεπώς, οικονομικές δραστηριότητες. Επιπλέον, χορηγήθηκαν μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000. Όσον αφορά τις έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας, είναι πιθανό να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

(489) Αντίθετα, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγήθηκαν το 1999 και το 2000, που αναφέρονται στον πίνακα 4 και που χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων που αφορούν τους αεροσταθμούς εμπορευμάτων και επιβατών, το υλικό του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και τη μονάδα συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, χορηγήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν οφείλει να εξετάσει αυτά τα μέτρα στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης.

(490) Όσον αφορά τις επιδοτήσεις που κατέβαλλε το γενικό Συμβούλιο της περιοχής Pyrénées- Atlantiques από το 2000 έως το 2005 για την αποπληρωμή του κεφαλαίου ενός δανείου που συνήψε το CCIPB ύψους EUR 779 000 ([108]), αυτές εμπίπτουν σε ένα πρωτόκολλο σχετικά με το σχέδιο χρηματοδότησης του αερολιμένα Pau που συνήφθη στις 5 Νοεμβρίου 1990. Το πρωτόκολλο αυτό περιλάμβανε μια αμετάκλητη δέσμευση εκ μέρους των δημόσιων αρχών για την εξόφληση της εν λόγω οφειλής. Εφόσον το πρωτόκολλο αυτό είναι προγενέστερο της απόφασης «Aéroports de Paris», η Επιτροπή δεν οφείλει να εξετάσει τις πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν κατ' εφαρμογή αυτού του πρωτοκόλλου βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

(491) Η Επιτροπή εξετάζει στο τμήμα 8.2.1.2 κατά πόσον οι επιδοτήσεις για την εκπλήρωση καθηκόντων δημόσιας αρχής χρησιμοποιήθηκαν πράγματι για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν, καταρχήν, στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής.

8.2.1.2. *Επιδοτήσεις για την εκπλήρωση καθηκόντων δημόσιας αρχής*

(492) Όπως αναφέρεται στον πίνακα 3, το αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας περιλαμβάνει τις επιδοτήσεις του FIATA καθώς και επιδοτήσεις για τη χρηματοδότηση διαφόρων επενδύσεων, δηλαδή των χώρων και οχημάτων της υπηρεσίας ασφαλείας και πυρόσβεσης αεροσκαφών (SSLIA) καθώς και των τομογράφων ([109]). Αυτές οι διάφορες επιδοτήσεις χορηγούνταν κατ' εφαρμογή του γενικού συστήματος χρηματοδότησης καθηκόντων δημόσιας αρχής στους αερολιμένες, όπως περιγράφεται στο τμήμα 4.3.2.

(493) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές και τη νομολογία, οι δραστηριότητες που εμπίπτουν καταρχήν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν κατά κανόνα στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, τα μέτρα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και οι επενδύσεις στις αναγκαίες υποδομές και τον εξοπλισμό για την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων θεωρούνται, κατά κανόνα, ότι δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα ([110]).

(494) Εξάλλου, οι νέες κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι, για να μη συνιστά κρατική ενίσχυση, η δημόσια χρηματοδότηση αυτών των δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που συνεπάγονται οι εν λόγω δραστηριότητες και δεν πρέπει να οδηγεί σε αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν, όσον αφορά αυτή τη δεύτερη προϋπόθεση ότι, ενώ αποτελεί συνήθη πρακτική βάσει δεδομένης έννομης τάξης να επιβαρύνονται πολιτικοί αερολιμένες με ορισμένες δαπάνες που συνδέονται άρρηκτα με τη λειτουργία τους, ενώ άλλοι πολιτικοί αερολιμένες να μην επιβαρύνονται, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα σε αυτούς τους τελευταίους, ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω δαπάνες αφορούν δραστηριότητα η οποία εν γένει θεωρείται μη οικονομικού χαρακτήρα ([111]).

([107]) Παράγραφοι 34 και 35.
([108]) Βλέπε προτελευταία γραμμή του πίνακα 3.
([109]) Βλέπε την πρώτη και δεύτερη γραμμή του πίνακα 3.
([110]) Παράγραφος 35.
([111]) Παράγραφοι 36 και 37.

(495) Οι δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται από το γενικό σύστημα χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στα γαλλικά αεροδρόμια, που περιγράφεται στο τμήμα 4.3.2, εμπίπτουν στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες ([112]), στα καθήκοντα αστυνόμευσης ([113]), διάσωσης και πυρόσβεσης ([114]), ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας ([115]), καθώς και της προστασίας του ανθρώπινου και φυσικού περιβάλλοντος ([116]). Οι δραστηριότητες αυτές μπορούν εύλογα να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής. Ως εκ τούτου, είναι θεμιτό η Γαλλία να θεωρεί αυτές τις αποστολές ως «καθήκοντα δημόσιας αρχής», δηλαδή μη οικονομικού χαρακτήρα, σε σχέση με τους κανόνες των κρατικών ενισχύσεων. Επομένως, μπορεί επίσης να προβλέπει μια δημόσια χρηματοδότηση για την αντιστάθμιση των δαπανών που βαρύνουν τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων, εφόσον αυτά ανατίθενται σε αυτούς από την εθνική νομοθεσία, και εφόσον η χρηματοδότηση αυτή δεν συνεπάγεται υπεραντιστάθμιση ούτε διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων.

(496) Πάντως, από την περιγραφή στο τμήμα 4.3.2 συνάγεται ότι το προβλεπόμενο από τη γαλλική νομοθεσία σύστημα βασίζεται σε αυστηρούς μηχανισμούς ελέγχου του κόστους, τόσο εκ των προτέρων όσο και εκ των υστέρων, που διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων λαμβάνουν μέσω του φόρου αεροδρομίου και του συμπληρωματικού μηχανισμού μόνο τα ποσά που είναι απολύτως αναγκαία για την κάλυψη των δαπανών.

(497) Επιπλέον, το σύστημα αυτό εφαρμόζεται σε όλα τα αεροδρόμια πολιτικής αεροπορίας της Γαλλίας, όσον αφορά τόσο τα είδη των καθηκόντων που δικαιούνται αντιστάθμιση όσο και τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης. Ο όρος σχετικά με την απουσία διάκρισης συνεπώς τηρείται. Πράγματι, αν και η γαλλική νομοθεσία αναθέτει στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων την εκτέλεση καθηκόντων δημόσιας αρχής, δεν χρεώνει σε αυτούς τη χρηματοδότηση αυτών των δραστηριοτήτων τους αλλά στο κράτος. Συνεπώς, η αντιστάθμιση με δημόσιους πόρους των δαπανών που συνδέονται με τις αυτές τις αποστολές δεν οδηγεί σε μείωση του κόστους που θα έπρεπε κανονικά να επωμίζονται οι φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα σύμφωνα με τη γαλλική έννομη τάξη.

(498) Συνεπώς, οι χρηματοδοτήσεις που λαμβάνουν οι φορείς διαχείρισης γαλλικών αερολιμένων κατ' εφαρμογήν του εν λόγω συστήματος δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(499) Οι επιδοτήσεις σχετικά τα καθήκοντα δημόσιας αρχής, που αναφέρονται στη δεύτερη και στην τρίτη σειρά του πίνακα 3, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων που αφορούν την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και τη διάσωση και την πυρόσβεση αεροσκαφών, δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

8.2.1.3. *Επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν το 2004 και το 2009*

(500) Απομένει να εξετασθεί αν οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγήθηκαν το 2004 και 2009 συνιστούν κρατική ενίσχυση. Οι επιδοτήσεις αυτές παρουσιάζονται στον πίνακα 13 κατωτέρω.

Πίνακας 13

Επενδύσεις και επιδοτήσεις και εξοπλισμού του 2004 και του 2009

(EUR εκατ.)

Φορείς προέλευσης των επιδοτήσεων εξοπλισμού	Έτη χορήγησης	Φύση των επενδύσεων	Συνολικό ποσό που καταβλήθηκε	Συνολικό ποσό της επένδυσης
Conseil général des Pyrénées-Atlantiques Περιφερειακό Συμβούλιο Aquitaine Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΤΠΑ)	2004	Έργα τροχοδρόμου	1,6	2,6

([112]) Ο έλεγχος ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών, ο έλεγχος ασφαλείας των επιβατών και των χειραποσκευών καθώς και ο έλεγχος των κοινών προσβάσεων στην απαγορευμένη ζώνη ανήκουν στην κατηγορία αυτή.
([113]) Ο αυτόματος έλεγχος στα σύνορα για βιομετρική ταυτοποίηση αποτελεί μέρος αυτής της κατηγορίας.
([114]) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 493, αυτές οι τρεις κατηγορίες αναφέρονται ρητά στις νέες κατευθυντήριες γραμμές ως παραδείγματα μη οικονομικών δραστηριοτήτων.
([115]) Η πρόληψη του κινδύνου από άγρια ζώα εντάσσεται σε αυτή την κατηγορία.
([116]) Τα μέτρα περιβαλλοντικών ελέγχων εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή.

(EUR εκατ.)

Φορείς προέλευσης των επιδοτήσεων εξοπλισμού	Έτη χορήγησης	Φύση των επενδύσεων	Συνολικό ποσό που καταβλήθηκε	Συνολικό ποσό της επένδυσης
Syndicat mixte του αερολιμένα Pau Pyrénées	2009	Ανακαίνιση διαδρόμου και σήμανση Επέκταση χώρου στάθμευσης	4,1	5,1
Σύνολο			5,8	7,7

Κρατικοί πόροι και καταλογισμός της ενίσχυσης στο κράτος

(501) Το Γενικό Συμβούλιο Pyrénées-Atlantiques χορήγησε στο CCIPB επιχορηγήσεις που χρηματοδοτούνται από τους πόρους του νομού Pyrénées-Atlantiques, αποκεντρωμένης περιφερειακής διοίκησης. Υπενθυμίζεται ότι οι εν λόγω πόροι είναι κρατικοί πόροι. Πράγματι, οι πόροι των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης θεωρούνται κρατικοί πόροι για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ ([117]). Εξάλλου, οι αποφάσεις των εν λόγω αρχών είναι καταλογιστέες στο κράτος, όπως και τα μέτρα που λαμβάνονται από την κεντρική διοίκηση ([118]).

(502) Το ίδιο ισχύει και για τις επιδοτήσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου Aquitaine και του Syndicat mixte· το Syndicat mixte είναι κοινοπραξία τοπικών αρχών που ελέγχεται πλήρως από αυτές.

(503) Επιπλέον, οι εργασίες τροχοδρόμου χρηματοδοτήθηκαν εν μέρει από το ΕΤΠΑ. Όμως, μια χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ θεωρείται ότι συνιστά κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, εφόσον το ευεργέτημα παρέχεται υπό τον έλεγχο του οικείου κράτους μέλους ([119]).

(504) Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 χρηματοδοτήθηκαν, συνεπώς, εξ ολοκλήρου από κρατικούς πόρους και καταλογίζονται στο κράτος, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Επιλεκτικό πλεονέκτημα για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα

(505) Για να αξιολογηθεί αν ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να διαπιστωθεί αν η δικαιούχος επιχείρηση απολαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο την απαλλάσσει από δαπάνες που υπό κανονικές συνθήκες θα έπρεπε να επιβαρύνουν τους δικούς της οικονομικούς πόρους, αν επωφελείται από ένα πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς ([120]) ή ακόμη αν το επίδικο μέτρο μπορεί να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που πληρούν τις προϋποθέσεις της απόφασης Altmark ([121]).

(506) Όσον αφορά αυτό το τελευταίο σημείο, πρέπει πρωτίστως να επισημανθεί ότι η Γαλλία δεν ανέφερε σαφώς ότι, κατά την άποψή της, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Pau ήταν επιφορτισμένος με την παροχή μιας αυθεντικής υπηρεσίας γενικού συμφέροντος. Στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας, η Γαλλία αρκέστηκε να αναφέρει συναφώς ότι «ελλείψει μιας σαφώς εφαρμοστέας νομικής βάσης εκείνη την περίοδο [(πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005)], οι γαλλικές αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν ότι οι χρηματοδοτήσεις αερολιμενικών υποδομών που αποφασίζονταν τότε συνιστούσαν μέτρο χωροταξικής πολιτικής, ότι ο εν λόγω αερολιμένας εκπλήρωνε συνολικά μια αποστολή γενικού οικονομικού συμφέροντος και ότι αυτή δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος των κρατικών ενισχύσεων.» ([122]).

([117]) Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, Συλλογή 2011, σ. II-01999, σκέψη 108.

([118]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Μαρτίου 2002 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-127/99, T-129/99, T-140/99, Συλλογή 2002, σ. II-1330, σκέψη 142.

([119]) Όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των πόρων του ΕΤΠΑ ως κρατική ενίσχυση, βλέπε ενδεικτικά την απόφαση της Επιτροπής N 514/06 στην υπόθεση South Yorkshire Digital Region Broadband Project, αιτιολογική σκέψη 29, και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση N 44/10, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70.

([120]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-301/87, Συλλογή 1990, σ. I-307), σκέψη 41.

([121]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark («Altmark») (C-280/00, Συλλογή 2003, σ. I-7747).

([122]) Παράγραφος 13 σημείο 1.

(507) Η Γαλλία πρόσθεσε: «οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι οι αερολιμένες με λιγότερους από ένα εκατ. επιβάτες ετησίως θα έπρεπε να θεωρούνται συνολικά ως ΥΓΟΣ λόγω της σημαντικής αποστολής τους σε θέματα χωροταξίας, οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για την περιφέρειά τους και για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Θεωρούν επίσης ότι οι εν λόγω αερολιμένες έχουν περιορισμένο αντίκτυπο στην εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, θεωρούν ότι οι χρηματοδοτήσεις που χορηγήθηκαν σε αυτούς δεν θα πρέπει να θεωρηθούν κρατικές ενισχύσεις, αλλά ότι θα έπρεπε να κηρυχθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και να εξαιρεθούν από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, η οποία ίσχυσε έως τις 20 Δεκεμβρίου 2011.» ([123]).

(508) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω στοιχεία είναι ανεπαρκή για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Pau είναι επιφορτισμένος με την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές ([124]), η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι δυνατόν, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η διαχείριση ενός αερολιμένα στο σύνολό της να θεωρείται ως υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό μπορεί να ισχύει μόνο εάν τουλάχιστον ένα μέρος της περιοχής που ενδέχεται να εξυπηρετείται από τον εν λόγω αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένη από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική της ανάπτυξη.

(509) Υπό το φως της αρχής αυτής, δεν μπορεί να ληφθεί ως παραδοχή ότι η διαχείριση κάθε γαλλικού αερολιμένα με λιγότερους από ένα εκατ. επιβάτες ετησίως συνιστά αυθεντική υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Αρμόδια να αξιολογήσει την ειδική κατάσταση κάθε αερολιμένα που υπάγεται σε αυτή την κατηγορία και να υποβάλει την ανάλυση αυτή στην Επιτροπή είναι η Γαλλία, εάν επιθυμεί να στηρίξει την άποψη ότι η διαχείριση του εν λόγω αερολιμένα αποτελεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Μόνον υπό αυτούς τους όρους η Επιτροπή θα ήταν σε θέση να διαπιστώσει, σε κάθε περίπτωση χωριστά, αν η Γαλλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως με το να αποδώσει στον εν λόγω αερολιμένα τον χαρακτηρισμό της παροχής υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(510) Στην εξεταζόμενη υπόθεση, δεν υποβλήθηκε καμία ειδική ανάλυση αυτού του είδους για τον αερολιμένα Pau. Επιπλέον, λόγω της εγγύτητας του αερολιμένα Tarbes, ο οποίος απέχει 50 χιλιόμετρα και οδικώς λιγότερο από 40 λεπτά, δεν είναι δυνατό να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι χωρίς τον αερολιμένα Pau, τμήμα της περιοχής που ενδεχομένως εξυπηρετείται από τον αερολιμένα αυτό θα ήταν απομονωμένο από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική του ανάπτυξη. Η υποστήριξη μιας τέτοιας άποψης θα ενείχε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τον χαρακτηρισμό.

(511) Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στις αντισταθμίσεις που χορηγούνται για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ([125]), για να ικανοποιείται η πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, η αποστολή της παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ανατίθεται μέσω μιας ή περισσότερων πράξεων που, σύμφωνα με τη νομοθεσία των κρατών μελών, μπορούν να έχουν τη μορφή νομοθετικών ή κανονιστικών πράξεων, ή και συμβάσεων. Επιπλέον, η πράξη ή το σύνολο πράξεων πρέπει να προσδιορίζουν τουλάχιστον το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, την επιχείρηση και, κατά περίπτωση, τη σχετική γεωγραφική περιοχή, τη φύση κάθε αποκλειστικού ή ειδικού δικαιώματος που παρέχεται στην επιχείρηση από την εν λόγω αρχή, τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αποζημίωσης και τις ρυθμίσεις για την ανάκτηση ενδεχομένης υπεραντιστάθμισης και τους τρόπους αποφυγής της. Οι μόνες πράξεις που προσκόμισε η Γαλλία, οι οποίες θα μπορούσαν ενδεχομένως να καλύψουν αυτή τη λειτουργία είναι η απόφαση του 1965 ([126]) και οι διαδοχικές τροποποιητικές πράξεις της, στον βαθμό που επιβάλλουν στο CCIPB διάφορες υποχρεώσεις σχετικά με την εκμετάλλευση (και σε θέματα όπως τα ωράρια λειτουργίας ή η ίση μεταχείριση των χρηστών), τη συντήρηση και τη χρήση, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, καμία από τις πράξεις αυτές δεν καθορίζει τον τρόπο υπολογισμού και αναθεώρησης κανενός μηχανισμού χρηματικής αντιστάθμισης.

(512) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί, βάσει των στοιχείων του φακέλου, ότι η διαχείριση του αερολιμένα Pau δεν μπορεί να θεωρηθεί αυθεντική υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(513) Ακόμη και αν υποτεθεί ότι αυτό συμβαίνει, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας δεν θα πληρούσαν τις σωρευτικές προϋποθέσεις της απόφασης Altmark. Πράγματι, πρόκειται για διάφορες ad hoc επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν σε διαφορετικές περιόδους για την κάλυψη των επενδυτικών δαπανών που ήταν αναγκαίες εκείνες τις περιόδους. Επομένως, οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν εντάσσονται σε ένα μηχανισμό αποζημίωσης που καθορίστηκε με τρόπο αντικειμενικό, διαφανή και εκ των προτέρων, δηλαδή με την ανάθεση από τις δημόσιες αρχές στο CCIPB της διαχείρισης του αερολιμένα, ή με πράξεις για την ανανέωση ή τον προσδιορισμό των λεπτομερειών αυτής της διαχείρισης. Συνεπώς, οι επιδοτήσεις αυτές δεν ικανοποιούν τη δεύτερη προϋπόθεση της απόφασης Altmark που αναφέρει: «οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια, με σκοπό να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να περιλαμβάνει η αντιστάθμιση αυτή οικονομικό πλεονέκτημα ικανό να ευνοήσει τη δικαιούχο επιχείρηση έναντι των ανταγωνιστριών της.» ([127]).

([123]) Παράγραφος 13 σημείο 3.
([124]) Παράγραφος 72.
([125]) ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4, παράγραφος 52.
([126]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 27.
([127]) Βλέπε απόφαση Altmark, προαναφερθείσα στην υποσημείωση 121, σκέψη 90.

(514) Εφόσον οι επιδοτήσεις εξοπλισμού δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της απόφασης Altmark, πρέπει να διαπιστωθεί, όπως προαναφέρθηκε, εάν έχουν χορηγηθεί υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.

(515) Ως προς αυτό, πρέπει να υπομνηθεί ότι «τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχειρήσεως, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις» ([128]).

(516) Για να διαπιστωθεί αν οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 χορηγήθηκαν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, θα έπρεπε να εφαρμοστεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Πρέπει να εκτιμηθεί αν, κατά τη χορήγησή τους, οι δημόσιοι οργανισμοί μπορούσαν να αναμένουν οποιαδήποτε οικονομική απόδοση, εξαιρώντας από αυτή την ανάλυση τα καθαυτό αναμενόμενα οφέλη σε θέματα τοπικής οικονομικής ανάπτυξης.

(517) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει κατά πρώτον ότι η διαχείριση του αερολιμένα ασκείται από το CCIPB στο πλαίσιο μιας σύμβασης παραχώρησης η οποία λήγει το 2015. Η ιδιοκτησία αυτού του αερολιμένα, που ανήκε αρχικά στο κράτος, μεταβιβάστηκε στο Syndicat mixte την 1η Ιανουαρίου 2007. Το CCIPB δεν είναι, συνεπώς, ο ιδιοκτήτης των γηπέδων και των υποδομών.

(518) Στις παρατηρήσεις του το CCIPB ισχυρίστηκε ως προς αυτό, για το θέμα των επιδοτήσεων, ότι: «τα ποσά αυτά αντιστοιχούν σε επενδύσεις που πραγματοποίησαν οι ιδιοκτήτες της αερολιμενικής υποδομής για τη συντήρηση και τη βελτίωσή της· πραγματοποιήθηκαν, συνεπώς, αποκλειστικά προς όφελος των ιδιοκτητών. Αντιθέτως, τα ποσά αυτά δεν αποφέρουν κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στο CCIPB, υπό την ιδιότητα του διαχειριστή του αερολιμένα.» (παραλείπονται οι υποσημειώσεις). Το CCIPB προσθέτει: «Συνεπώς, η χορήγηση των επιδοτήσεων εξοπλισμού από την παραχωρούσα αρχή και τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης υπό την ιδιότητά τους είναι απολύτως φυσιολογική λόγω της ιδιότητάς τους ως ιδιοκτητών των αερολιμενικών υποδομών, στο πλαίσιο της παραχώρησης δημόσιου εξοπλισμού για την εκτέλεση έργων αναβάθμισης, συντήρησης και βελτίωσης της δημόσιας υπηρεσίας των αερολιμένων, με σκοπό την αξιοποίηση της περιουσίας τους. Πρόκειται, συνεπώς, για επενδύσεις που βαρύνουν, ασφαλώς, τον ιδιοκτήτη των μέσων και όχι τον φορέα εκμετάλλευσής τους.».

(519) Ωστόσο, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι, βάσει της οικονομίας της παραχώρησης, αυτός που πρέπει να χρηματοδοτήσει τις αναγκαίες επενδύσεις είναι το CCIPB και όχι ο ιδιοκτήτης, το Δημόσιο. Άρα, η απόφαση του 1965, η οποία αποφάσισε την παραχώρηση, αναθέτει σαφώς στον παραχωρησιούχο την εκτέλεση, τη διαχείριση και τη συντήρηση των έργων, των κτηρίων, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού. Η Γαλλία το επιβεβαίωσε με τους εξής όρους: «Οι αναγκαίες επενδύσεις για την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, τη συντήρηση, την επέκταση ή τον εκσυγχρονισμό του αερολιμένα βαρύνουν, συνεπώς, τον παραχωρησιούχο.».

(520) Η Γαλλία παρατήρησε σχετικά ότι η τροποποιητική πράξη της 8ης Νοεμβρίου 2001 («η τρίτη τροποποιητική πράξη») της απόφασης του 1965 δεν είχε αμφισβητήσει την οικονομία της σύμβασης παραχώρησης, ιδίως όσον αφορά την ευθύνη για τις επενδύσεις που συνδέονται με τη συντήρηση και την αναβάθμιση του αεροδρομίου. Επιπλέον, επισήμανε ότι ούτε η τροποποιητική πράξη της 3ης Μαρτίου 2010 («η τέταρτη τροποποιητική πράξη»), που συνήφθη μεταξύ του Syndicat mixte και του CCIPB μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας το 2007, αμφισβήτησε την οικονομία της σύμβασης παραχώρησης και, όπως και οι προηγούμενες τροποποιητικές πράξεις, καθιστούσε τον παραχωρησιούχο υπεύθυνο για τις επενδύσεις που είναι αναγκαίες για τη δραστηριότητά του ([129]).

(521) Συνεπώς, όπως προκύπτει από την εξέταση της απόφασης του 1965 και των πρόσθετων πράξεών της, και όπως το επιβεβαιώνει η Γαλλία, σε αντίθεση με όσα ισχυρίζεται το CCIPB, αυτό το ίδιο είναι υπεύθυνο για τη δημιουργία και τη χρηματοδότηση επενδύσεων όπως αυτές που έλαβαν τις επίμαχες επιδοτήσεις εξοπλισμού.

(522) Αφετέρου, κατά τα φαινόμενα, με τη χορήγηση των επιδοτήσεων εξοπλισμού το 2004 και το 2009, οι διάφορες εμπλεκόμενες δημόσιες αρχές δεν μπορούσαν να αναμένουν μια απόδοση της επένδυσης η οποία θα ικανοποιούσε έναν ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε στη θέση τους. Τα γήπεδα και οι υποδομές ανήκαν στο Δημόσιο το 2004 και στο Syndicat mixte το 2009. Ωστόσο, για τον καθένα από αυτούς τους δύο ιδιοκτήτες του Δημοσίου, τα μόνα έσοδα που απέφερε ο αερολιμένας Pau ήταν ένα ελάχιστο τέλος για τη χρήση των εγκαταστάσεων 100 φράγκων ετησίως έως το 2010, οπότε αυξήθηκε σε EUR 100 ετησίως. Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 δεν επέφεραν καμία αύξηση του εν λόγω τέλους για τη χρήση των εγκαταστάσεων, το ύψος του οποίου καθορίστηκε με την απόφαση του 1965 και αναθεωρήθηκε από ορισμένες τροποποιητικές πράξεις της. Επομένως, ούτε το κράτος ούτε το

([128]) Απόφαση Stardust Marine της 16ης Μαΐου 2002, προαναφερθείσα στην υποσημείωση 36, σκέψη 69.

([129]) Η τέταρτη τροποποιητική πράξη προσδιορίζει το καθεστώς των «επιστρεπτέων αγαθών» της παραχώρησης, που περιλαμβάνουν το σύνολο της κινητής και ακίνητης περιουσίας που τέθηκε στη διάθεση του παραχωρησιούχου από την παραχωρούσα αρχή. Τα επιστρεπτέα αγαθά περιλαμβάνουν τα γήπεδα, τις κατασκευές, τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις, τα δίκτυα και τα έργα πνευματικής ιδιοκτησίας που απαιτούνται για τη λειτουργία του αερολιμένα, που ανακαινίστηκαν ή δημιουργήθηκαν από τον παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της παραχώρησης, καθώς και τα κινητά αγαθά που είναι απαραίτητα για την εκμετάλλευση του αερολιμένα, που ανακαινίστηκαν ή δημιουργήθηκαν από τον παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της παραχώρησης. Σύμφωνα με την τέταρτη τροποποιητική πράξη, τα αγαθά αυτά πρέπει να επιστραφούν υποχρεωτικά και δωρεάν στην παραχωρούσα αρχή σε άριστη κατάσταση κατά τη λήξη της παραχώρησης. Η τέταρτη τροποποιητική πράξη διευκρινίζει επίσης ότι κατά τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης, η παραχωρούσα αρχή αναλαμβάνει να καταβάλλει τις ετήσιες δόσεις τόκων και χρεολυσίων των δανείων που συνήψε ο παραχωρησιούχος για τη δημιουργία του εξοπλισμού της παραχώρησης και να επιστρέψει στον παραχωρησιούχο τις προκαταβολές που θα είχε καταβάλει με δικούς του πόρους ή τη μη αποσβεσθείσα αξία των εγκαταστάσεων που θα είχε δημιουργήσει με ίδιους πόρους, εάν η εν λόγω επιστροφή δεν μπόρεσε να πραγματοποιηθεί με καταλογισμό στο κεφάλαιο κίνησης του αερολιμένα. Οι δημοσιονομικές διατάξεις που εφαρμόζονται στη λήξη της παραχώρησης δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι οι αναγκαίες για τη λειτουργία του αερολιμένα επενδύσεις πρέπει να βαρύνουν τον παραχωρησιούχο κατά τον χρόνο υλοποίησης αυτών των επενδύσεων.

Syndicat mixte μπορούσαν, ως ιδιοκτήτες, να αναμένουν ότι οι επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν το 2004 και το 2009 αντίστοιχα θα απέφεραν απτή απόδοση των επενδύσεων, τουλάχιστον μέχρι τη λήξη της σύμβασης, που είχε προβλεφθεί για το 2015. Εξάλλου, από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι το κράτος ή το Syndicat mixte μπορούσαν να αναμένουν, αντιστοίχως, το 2004 και το 2009, ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού θα συνεπάγονταν μια αποτίμηση των στοιχείων του ενεργητικού που θα μπορούσε να αποφέρει απόδοση της επένδυσης γι' αυτές τις δύο οντότητες υπό το καθεστώς της νέας σύμβασης παραχώρησης από το 2016 και μετά. Ειδικότερα, η Γαλλία δεν υπέβαλε κανένα στοιχείο σχετικά με τις προβλέψεις του κράτους ή του Syndicat mixte σχετικά με την οικονομία της μελλοντικής σύμβασης παραχώρησης και τα ενδεχόμενα τέλη που θα μπορούσε να αναμένει ο ιδιοκτήτης του αερολιμένα.

(523) Όσον αφορά τις δημόσιες αρχές που συμμετείχαν στη χρηματοδότηση των επίμαχων επιδοτήσεων χωρίς να είναι, κατά τον χρόνο χορήγησής τους, ιδιοκτήτες της γης και των υποδομών, είτε άμεσα είτε έμμεσα μέσω του Syndicat mixte, ούτε αυτές μπορούν, κατά μείζονα λόγο, να προσδοκούν σε μια απόδοση της επένδυσής τους που θα μπορούσε να εξασφαλίσει την αποδοτικότητα των επενδύσεών τους. Αυτό ισχύει και για το Γενικό Συμβούλιο Pyrénées Atlantiques και το περιφερειακό συμβούλιο Aquitaine που δεν είχαν την κυριότητα του αερολιμένα όταν αποφάσισαν, το 2004, να συμβάλουν στη χρηματοδότηση έργων στον τροχόδρομο.

(524) Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, «η απόφαση των δημόσιων αρχών να επενδύσουν δεν εξαρτάται μόνο από τις προοπτικές αποδοτικότητας και το CCIPB καταβάλλει μόνο ένα συμβολικό τέλος. Η επενδυτική επιλογή των δημόσιων αρχών βασίζεται στο αναμενόμενο κέρδος μακροπρόθεσμα για την περιφέρεια σε όρους οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης.». Ο ισχυρισμός αυτός επιβεβαιώνει ότι οι δημόσιες αρχές δεν προσδοκούσαν οι επενδυτικές τους δαπάνες να έχουν οποιαδήποτε αποδοτικότητα. Τα μόνα οφέλη που ανέμεναν οι τοπικές αρχές, ως προς την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη, δεν θα λαμβάνονταν υπόψη από έναν ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε στη θέση των εν λόγω αρχών. Αυτό υποδηλώνει ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν εφαρμόζεται στις επίμαχες επιδοτήσεις εξοπλισμού.

(525) Με βάση τα ανωτέρω, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 δεν πληρούν το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Οι επιδοτήσεις αυτές έχουν πράγματι μειώσει τις επενδυτικές δαπάνες που θα έπρεπε να βαρύνουν το CCIPB χωρίς προοπτική απόδοσης των επενδύσεών τους για τις δημόσιες αρχές που χορήγησαν αυτές τις επιδοτήσεις. Επιπλέον, στο μέτρο που τα πλεονεκτήματα αυτά χορηγήθηκαν σε μία μόνο επιχείρηση, είναι επιλεκτικά.

8.2.1.4. ***Επίπτωση στις συναλλαγές εντός της Ένωσης και στον ανταγωνισμό***

(526) Το CCIPB, ως φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Pau, βρίσκεται σε ανταγωνιστική σχέση με τους άλλους αερολιμένες, και ιδίως με τους αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια ζώνη εμπορικών δραστηριοτήτων. Ως προς αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι το αεροδρόμιο Tarbes-Lourdes-Pyrénées βρίσκεται σε απόσταση 50 km από τον αερολιμένα Pau και προσφέρει επίσης πτήσεις προς Λονδίνο ήδη από το 2009. Ο αερολιμένας Biarritz-Anglet-Bayonne βρίσκεται επίσης σε απόσταση μικρότερη των 100 km από τον αερολιμένα Pau και προσφέρει πτήσεις προς το Σαρλερουά, το Λονδίνο Stansted, το Μάντσεστερ και άλλους προορισμούς στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η ενίσχυση που χορηγείται στο CCIPB μπορεί, συνεπώς, να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επειδή η αγορά των αερολιμενικών υπηρεσιών και η αγορά των αεροπορικών μεταφορών είναι αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Ένωσης, η ενίσχυση υπάρχει κίνδυνος να επηρεάσει επίσης τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(527) Γενικότερα, θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων της Ένωσης ασκούν ανταγωνισμό μεταξύ τους για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών. Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν τα δρομολόγια που εκμεταλλεύονται τις γραμμές και τις αντίστοιχες συχνότητες με βάση διαφορετικά κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνουν τη δυνητική πελατεία που ενδεχομένως προσδοκούν σε αυτά τα δρομολόγια, αλλά και τα χαρακτηριστικά των αερολιμένων που βρίσκονται στα τελικά σημεία αυτών των δρομολογίων.

(528) Οι αεροπορικές εταιρείες εξετάζουν ειδικότερα κριτήρια όπως η φύση των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή πέριξ του αερολιμένα, η συμφόρηση, η ύπαρξη χερσαίας πρόσβασης ή ακόμη το ύψος των τελών και οι γενικοί εμπορικοί όροι για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Το ύψος των τελών είναι σημαντικό στοιχείο, εφόσον η κρατική χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να διατηρηθούν τεχνητά τα τέλη αεροδρομίου σε χαμηλό επίπεδο, με σκοπό την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών, και, ως εκ τούτου, να προκαλέσει σημαντική νόθευση του ανταγωνισμού ([130]).

(529) Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες κατανέμουν τους πόρους τους, ιδίως τα αεροσκάφη και τα πληρώματα, μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων με γνώμονα, μεταξύ άλλων, τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι διαχειριστές αερολιμένων και τις τιμές που χρεώνουν γι' αυτές τις υπηρεσίες.

(530) Από όλα αυτά τα στοιχεία συνάγεται ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009, παρέχοντας οικονομικό πλεονέκτημα στο CCIPB, ενδέχεται να ενισχύσουν τη θέση του έναντι άλλων φορέων διαχείρισης ευρωπαϊκών αερολιμένων. Κατά συνέπεια, οι επιδοτήσεις αυτές μπορεί να έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να έχουν επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

([130]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 43.

8.2.1.5. ***Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης***

(531) Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 483 έως 530, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγήθηκαν στο CCIPB το 2004 και το 2009 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.2.2. ΠΑΡΑΝΟΜΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

(532) Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 τέθηκαν σε εφαρμογή χωρίς να έχουν κοινοποιηθεί.

(533) Όπως προαναφέρθηκε, η Γαλλία ανέφερε στις παρατηρήσεις της ότι, κατά την άποψή της, οι αερολιμένες με λιγότερους από ένα εκατ. επιβάτες ετησίως θα πρέπει στο σύνολό τους να θεωρείται ότι παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και, ως εκ τούτου, ότι οι χρηματοδοτήσεις που τους χορηγούνται δεν θα έπρεπε να θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις ή θα πρέπει να κηρύσσονται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης του 2005 για τις ΥΓΟΣ.

(534) Όμως, όπως διαπιστώθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή θεωρεί, βάσει των στοιχείων του φακέλου, ότι η διαχείριση του αερολιμένα Pau δεν μπορεί να θεωρηθεί γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Για τον λόγο αυτό, οι επιδοτήσεις του 2004 και του 2009 δεν μπορούσαν να απαλλαγούν από την υποχρέωση κοινοποίησης που ορίζει το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ βάσει της απόφασης για τις ΥΓΟΣ του 2005.

(535) Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι επιδοτήσεις αυτές δεν προέρχονται από κάποιο μηχανισμό αντιστάθμισης που θεσπίστηκε με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο και εκ των προτέρων, δηλαδή κατά την ανάθεση από τις δημόσιες αρχές της διαχείρισης του αερολιμένα στο CCIPB ή με πράξεις ανανέωσης ή καθορισμού των λεπτομερειών της εν λόγω διαχείρισης. Επομένως, οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν πληρούν το κριτήριο που θεσπίζει το άρθρο 4 παράγραφος δ) της απόφασης για τις ΥΓΟΣ, σύμφωνα με το οποίο η πράξη ή οι πράξεις που αναθέτουν τη διαχείριση μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος πρέπει να δηλώνουν τις παραμέτρους υπολογισμού, ελέγχου και αναθεώρησης της αντιστάθμισης. Αυτός είναι ένας δεύτερος λόγος για τον οποίο οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 δεν μπορούσαν απαλλαγούν από την υποχρέωση κοινοποίησης που ορίζει το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ βάσει της απόφασης για τις ΥΓΟΣ του 2005.

(536) Με βάση τα ανωτέρω, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 συνιστούν παράνομες ενισχύσεις.

8.2.3. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

(537) Όπως προαναφέρθηκε, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που χορηγήθηκαν το 2004 και το 2009 μείωσαν τις επενδυτικές δαπάνες που θα έπρεπε κανονικά να επωμιστεί το CCIPB. Συνιστούν, συνεπώς, επενδυτικές ενισχύσεις. Επιπλέον, χορηγήθηκαν πριν από την 4η Απριλίου 2014, ημερομηνία έναρξης ισχύος των νέων κατευθυντηρίων γραμμών. Σύμφωνα με τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης ([131]).

(538) Όσον αφορά την επιδότηση του 2009, κατά το χρόνο χορήγησής της ίσχυαν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και, ως εκ τούτου, αυτές πρέπει να εφαρμοστούν. Η επιδότηση του 2004, αντιθέτως, χορηγήθηκε πριν να τεθούν σε ισχύ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005, περίοδος κατά την οποία δεν υφίσταντο κριτήρια συμβατότητας για τις επενδυτικές ενισχύσεις υπέρ των αερολιμένων. Η Επιτροπή οφείλει να εκτιμήσει την εν λόγω επιδότηση απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη την πρακτική της κατά τη λήψη σχετικών αποφάσεων. Πρέπει να υπομνηθεί ότι η πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής ως προς την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων που χορηγούνται στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων παγιώθηκε με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να αξιολογηθεί το συμβιβάσιμο της επιδότησης του 2004 με την εσωτερική αγορά βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.

(539) Συνεπώς, βασιζόμενη στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ([132]), η Επιτροπή ανέλυσε τις επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 με γνώμονα τα ακόλουθα κριτήρια:

— η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.),

— η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον καθορισμένο στόχο,

— η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν,

([131]) Νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 173.
([132]) Παράγραφος 61.

— η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες ισότιμα και χωρίς διακρίσεις,

— η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος αντίκειται προς το συμφέρον της Ένωσης.

(540) Επιπλέον, εκτός από την ανάγκη τήρησης των κριτηρίων που παρατίθενται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 539, οι κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες, όπως κάθε άλλη κρατική ενίσχυση, πρέπει να είναι αναγκαίες για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου και ανάλογες προς αυτόν για να κηρυχθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή θα εξετάσει, συνεπώς, αν τηρούνται αυτά τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, πέραν των προαναφερθέντων κριτηρίων των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

(541) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, οι επιλέξιμες δαπάνες για μια επενδυτική ενίσχυση υπέρ ενός αερολιμένα πρέπει να περιορίζονται στις επενδυτικές δαπάνες για τις καθαυτό αερολιμενικές υποδομές (διάδρομοι, τερματικοί σταθμοί, ασφαλτοτάπητας κ.ά.) ή άμεσης υποστήριξης (πυροσβεστικές εγκαταστάσεις, εξοπλισμοί ασφαλείας ή προστασίας). Από τις επιλέξιμες δαπάνες πρέπει, αντιθέτως, να εξαιρούνται οι δαπάνες σε σχέση με τις εμπορικές δραστηριότητες που δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες του αεροδρομίου, όπως η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η εκμετάλλευση και η μίσθωση χώρων και ακινήτων, όχι μόνο για γραφεία και αποθήκες, αλλά επίσης και για ξενοδοχεία και για τις βιομηχανικές επιχειρήσεις στον χώρο του αερολιμένα, καθώς και για τα καταστήματα, τα εστιατόρια και τους χώρους στάθμευσης.

(542) Η επιδότηση για το 2004 χρησιμοποιήθηκε εξ ολοκλήρου για τη χρηματοδότηση έργων τροχοδρόμου. Οι συνολικές επενδυτικές δαπάνες για τα έργα αυτά ήταν επιλέξιμες για επενδυτική ενίσχυση βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, εφόσον ο τροχόδρομος είναι αερολιμενική υποδομή. Η επιδότηση του 2009 χορηγήθηκε για τη χρηματοδότηση μιας σειράς επενδύσεων που αφορούν τον διάδρομο και τη σήμανση καθώς και, για ένα μικρό μέρος των συνολικών επενδυτικών δαπανών ([133]), για την επέκταση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. Ο διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης και η σήμανση αποτελούν μέρος των αερολιμενικών υποδομών. Κατά συνέπεια, οι επενδυτικές δαπάνες για τις υποδομές είναι επιλέξιμες. Αντίθετα, οι δαπάνες για τον χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων πρέπει να εξαιρεθούν από τις επιλέξιμες δαπάνες, διότι ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων δεν αποτελεί μέρος των αερολιμενικών υποδομών. Το συνολικό ποσό της επιδότησης του 2009, δηλαδή EUR 4,1 εκατ., δεν υπερβαίνει το συνολικό ποσό των επιλέξιμων δαπανών για τον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης και τη σήμανση, δηλαδή EUR 4,7 εκατ. Συνεπώς, η επιχορήγηση του 2009 χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των επιλέξιμων δαπανών ([134]).

(543) Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 (τα συνολικά ποσά των οποίων ανέρχονται αντίστοιχα σε EUR 1,6 και 4,1 εκατ.) δεν υπερβαίνουν τις επιλέξιμες δαπάνες που υπολογίστηκαν γι' αυτές τις δύο επιδοτήσεις (EUR 2,6 και 4,7 εκατ. αντιστοίχως), αλλά συνεπάγονται υψηλές εντάσεις ενίσχυσης (62 % και 88 % αντίστοιχα).

8.2.3.1. ***Σαφώς καθορισμένος στόχος γενικού συμφέροντος***

(544) Η επιδότηση εξοπλισμού του 2004 χρησιμοποιήθηκε για τη χρηματοδότηση των έργων τροχοδρόμου με σκοπό την εναρμόνιση του εν λόγω εξοπλισμού με τα πρότυπα για την καλύτερη ροή της κυκλοφορίας, ώστε να ανταποκρίνεται στην εμπορική κίνηση αιχμής.

(545) Οι επιλέξιμες επενδύσεις που χρηματοδοτήθηκαν από την επιδότηση εξοπλισμού του 2009 αφορούσαν έργα επισκευής του διαδρόμου και του συστήματος σήμανσης, που ήταν αναγκαία για να διατηρήσει το αεροδρόμιο το δυναμικό υποδοχής και να λάβει πιστοποίηση για να συνεχίσει να υποδέχεται αεροσκάφη μεσαίου μεγέθους χωρητικότητας από 200 έως 250 θέσεις. Πράγματι, η σήμανση της κατηγορίας ΙΙΙ που πραγματοποιήθηκε το 1992-1993 και η επιφάνεια των χώρων ελιγμών που κατασκευάστηκε το 1990 απαιτούσαν, αφενός, επισκευή λόγω παλαιότητας (εφόσον η διάρκεια ζωής τους είναι της τάξης των 10 έως 15 ετών), και αφετέρου εναρμόνιση με τα πρότυπα. Η εν λόγω εναρμόνιση με τα πρότυπα ήταν αναγκαία, διότι οι επιδόσεις που επιβάλλει η απόφαση σχετικά με τους όρους έγκρισης και λειτουργίας των αεροδρομίων, ιδίως για προσεγγίσεις ακριβείας της κατηγορίας 3, μπορούσαν να επιφέρουν βραχυπρόθεσμα την ανάκληση της πιστοποίησης του αερολιμένα.

(546) Επομένως, ούτε η επιδότηση του 2004 ούτε του 2009 δεν επέφεραν σημαντικές αυξήσεις της χωρητικότητας. Χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για τη χρηματοδότηση έργων επισκευής και αναβάθμισης με σκοπό τη διατήρηση της υποδομής σε καλή κατάσταση, ώστε να συνεχίσει να υποδέχεται τους τύπους αεροσκαφών και τον όγκο της κίνησης που υποδεχόταν μέχρι τότε, και για τη βελτίωση της λειτουργίας του αερολιμένα κατά την περίοδο αιχμής.

([133]) Ποσοστό κατώτερο του 10 % των συνολικών επενδυτικών δαπανών (βλέπε πίνακα 4, αυτόθι υποσημείωση 1).
([134]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA. 38168, Κροατία — Dubrovnik Airport Development, αιτιολογικές σκέψεις 10 και 28.

(547) Ο αερολιμένας Pau υποδέχεται σημαντικό αριθμό επιβατών για επαγγελματικούς σκοπούς, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεταξύ 60 % και 70 % της συνολικής κίνησης. Η κίνηση αυτή σχετίζεται με την παρουσία πολυάριθμων επιχειρήσεων στην πόλη Pau και στην ευρύτερη περιοχή. Η Γαλλία ανέφερε σχετικά ότι η λεκάνη του Pau αποτελούσε τον τρίτο οικονομικό πόλο της μείζονος νοτιοδυτικής Γαλλίας με τους βιομηχανικούς πόλους Lacq και Oloron. Η πόλη Pau φιλοξενεί τις διεθνείς και περιφερειακές έδρες διαφόρων μεγάλων επιχειρήσεων και κέντρων έρευνας και παραγωγής. Η απουσία ενός αερολιμένα στο Pau ή μια σημαντική μείωση του δυναμικού υποδοχής θα μπορούσε να βλάψει αυτή την οικονομική δραστηριότητα, εφόσον οι επιχειρηματίες ταξιδιώτες επιθυμούν γενικά να ελαχιστοποιούν τον χρόνο της μετακίνησής τους, ιδίως για να πραγματοποιούν τη μετάβαση και επιστροφή τους αυθημερόν. Έτσι, η ανάγκη χρήσης, για επαγγελματικά ταξίδια προς ή από το Pau, ενός αερολιμένα, όπως το αεροδρόμιο της Tarbes, που δεν βρίσκεται κοντά στην πόλη, θα θεωρούνταν ενδεχομένως μειονέκτημα από πολλές επιχειρήσεις.

(548) Εξάλλου, ο αερολιμένας Pau υποδέχεται σημαντικές τουριστικές ροές που σχετίζονται ιδίως με την εγγύτητα των Πυρηναίων και των εγκαταστάσεων χειμερινών αθλημάτων. Μελέτες στις οποίες παραπέμπει το CCIPB δείχνουν ιδίως ότι μόνο οι επιβάτες της εταιρείας Ryanair ξόδεψαν, κατά τη διάρκεια της διαμονής τους στην περιοχή του Pau, συνολικό ποσό EUR 8 εκατ. το 2005 και EUR 56 εκατ. το 2010.

(549) Για όλους αυτούς τους λόγους, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που έλαβε το CCIPB το 2004 και το 2009 συνέβαλαν στην οικονομική ανάπτυξη του Pau και της ευρύτερης περιοχής, λόγω του αντίκτυπου αυτού του αερολιμένα για τον τουρισμό και την οικονομική δραστηριότητα γενικά.

(550) Οι επιδοτήσεις αυτές έχουν επίσης συμβάλει στη βελτίωση των δυνατοτήτων πρόσβασης στην περιοχή, ιδίως για τους τουρίστες και όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι ο αερολιμένας Pau βρίσκεται σε απόσταση 50 km από τον αερολιμένα Tarbes και 100 km από τον αερολιμένα του Biarritz. Ο αερολιμένας του Biarritz δεν μπορεί, συνεπώς, λόγω της απόστασής του από το αεροδρόμιο του Pau, να θεωρηθεί αξιόπιστη εναλλακτική λύση αντ' αυτού για επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, ιδίως για όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους.

(551) Εξάλλου, κατά τα φαινόμενα, αυτά τα τρία αεροδρόμια έχουν αρκετά διαφορετικά είδη κίνησης:

— Ο αερολιμένας Pau χαρακτηρίζεται ιδίως από έντονη κίνηση ταξιδιωτών για επαγγελματικούς λόγους, όπως φαίνεται από το σχετικά υψηλό μερίδιο της Air France στη συνολική διακίνηση επιβατών στις πτήσεις εσωτερικού και σε περιφερειακό επίπεδο.

— Το Biarritz χαρακτηρίζεται από σημαντική τουριστική κίνηση που είναι προσανατολισμένη προς την ακτή του Ατλαντικού και τα ισπανικά σύνορα και από σημαντική εποχική κίνηση το καλοκαίρι και σημαντική κίνηση «χαμηλού κόστους».

— Το Tarbes είναι πρωτίστως μια «εξειδικευμένη» αγορά με άξονα τον θρησκευτικό τουρισμό της Lourdes, που χαρακτηρίζεται από σημαντική κίνηση μη τακτικών (ναυλωμένων) διεθνών πτήσεων. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι η κίνηση αυτού του αεροδρομίου παρέμεινε σταθερή περί τους 400 000 επιβάτες ετησίως κατά την περίοδο 2001-2011, με εξαίρεση το 2008 κατά το οποίο σημειώθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός των 678 000 επιβατών, διότι ήταν Ιωβηλαίο έτος για τον χώρο της Lourdes.

(552) Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι οι εν λόγω αερολιμένες εξυπηρετούν σχετικά διαφορετικά τμήματα της αγοράς, και είναι συνεπώς ατελή υποκατάστατα μεταξύ τους. Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται από την εξέταση των στατιστικών της κίνησης, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικότερα στις αιτιολογικές σκέψεις 567 έως 572 στην ανάλυση του μεγέθους των στρεβλώσεων που προκαλούν οι ενισχύσεις στον ανταγωνισμό. Έτσι, μια επενδυτική ενίσχυση που επιτρέπει να διατηρηθεί ο αερολιμένας Pau σε καλή κατάσταση προάγει την προσβασιμότητα της περιοχής σε κάποιο βαθμό, εφόσον απαλλάσσει τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρείες από την αναγκαστική επιλογή ενός ατελούς υποκατάστατου.

(553) Εξάλλου, δεν υπάρχει σιδηροδρομική γραμμή μεγάλης ταχύτητας (TGV) στο Pau, ενώ η πλησιέστερη διέρχεται από το Μπορντό, σε απόσταση περίπου μιας ώρας και σαράντα λεπτών. Για τους περισσότερους προορισμούς με πτήση μικρής απόστασης από το Pau, η χρήση του TGV ως εναλλακτικού μέσου μεταφοράς συνεπάγεται σημαντικά περισσότερο χρόνο ταξιδιού και, ως εκ τούτου, είναι πολύ ατελές υποκατάστατο. Όσον αφορά τα πλησιέστερα ισπανικά αεροδρόμια, αυτά απέχουν το λιγότερο δύο περίπου ώρες οδικώς και, επομένως, δεν αποτελούν προφανώς, για τους περισσότερους επιβάτες, αξιόπιστες εναλλακτικές λύσεις προς τον αερολιμένα Pau.

(554) Έτσι, φαίνεται ότι, παρά την ύπαρξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς προς την αεροπορική μεταφορά από το Pau και παρά την εγγύτητα του αερολιμένα Tarbes, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 συνέβαλαν στη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής, καθώς και της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης.

8.2.3.2. ***Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον καθορισμένο στόχο***

(555) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 546, οι εργασίες που χρηματοδοτήθηκαν από τις επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 δεν επέφεραν σημαντικές αυξήσεις χωρητικότητας, αλλά αποσκοπούσαν μόνο στη συντήρηση της υποδομής σε κατάσταση ικανή να υποδέχεται την κίνηση που υποδεχόταν μέχρι τότε, καθώς και να αντεπεξέρχεται καλύτερα κατά τις περιόδους αιχμής.

(556) Οι επενδύσεις αυτές δεν υπερέβησαν, συνεπώς, το μέτρο που ήταν αναγκαίο για να μπορέσει ο αερολιμένας να συνεχίσει να υποδέχεται την κίνηση που υποδεχόταν μέχρι τότε, περιλαμβανομένων και των περιόδων αιχμής. Οι επενδύσεις αυτές ήταν επομένως απαραίτητες και αναλογικές για την επίτευξη του καθορισθέντος στόχου.

8.2.3.3. ***Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα***

(557) Θα πρέπει να επισημανθεί ότι, μεταξύ του 2000 και του 2009, η κίνηση στον αερολιμένα Pau κυμάνθηκε μεταξύ 580 000 έως περίπου 820 000 επιβατών ανά έτος, με ανώτατο αριθμό 820 000 επιβατών το 2008. Κατά την περίοδο 2000-2009, το 2002 ήταν το μόνο έτος κατά το οποίο η κίνηση ήταν κατώτερη από 600 000 επιβάτες. Ωστόσο, το εν λόγω έτος, το επίπεδο της κίνησης ήταν παραπλήσιο αυτού του ορίου (580 000 επιβάτες). Λόγω αυτής της μεταβλητότητας της κίνησης, η οποία, ωστόσο, σχεδόν πάντοτε υπερέβαινε τους 600 000 επιβάτες ετησίως, και δεδομένης μεταξύ άλλων της σταθερής παρουσίας της Air France, μεταφορέα που αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης, καθώς και σημαντική κίνηση για επαγγελματικούς λόγους, το CCIPB μπορούσε, συνεπώς, να αναμένει, από το 2004 ως το 2009, σημαντικές προοπτικές κίνησης τουλάχιστον ισοδύναμης με το βασικό επίπεδο δραστηριότητας του αερολιμένα, δηλαδή περίπου 600 000 επιβάτες ετησίως.

(558) Οι προοπτικές αυτές μπορούσαν να δικαιολογήσουν τις επενδύσεις για τη συντήρηση της υποδομής σε κατάσταση ικανή να υποδέχεται την κίνηση που υποδεχόταν μέχρι τότε και να αντεπεξέρχεται στις περιόδους αιχμής, χωρίς ωστόσο να οδηγούν σε σημαντική αύξηση της χωρητικότητας. Πρέπει ως προς αυτό να υπομνησθεί ότι τα έργα τροχοδρόμου, που χρηματοδοτήθηκαν από την επιχορήγηση του 2004, αποσκοπούσαν στην εναρμόνιση με τα πρότυπα για την καλύτερη διαχείριση των περιόδων αιχμής. Εξάλλου, τα έργα επισκευής του διαδρόμου και του συστήματος σήμανσης, που πραγματοποιήθηκαν το 2009, συνίσταντο στην ακριβή αποκατάσταση, εφόσον δεν επέφεραν ούτε αύξηση της επιφάνειας των χώρων ούτε επιμήκυνση του διαδρόμου για την υποδοχή μεγαλύτερων αεροσκαφών, ούτε βελτίωση των ελαχίστων απαιτήσεων λειτουργίας σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας. Ο χρόνος ζωής του εν λόγω εξοπλισμού είναι της τάξης των 10 έως 15 ετών και εκείνων που υπήρχαν προηγουμένως ήταν μεταξύ 16 και 19 ετών πριν την έναρξη των έργων. Η επιδότηση εξοπλισμού του 2009 απλώς συνίσταται στην ανανέωση των επενδύσεων που είχαν εξαντλήσει τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους.

(559) Εν κατακλείδι, οι αναβαθμισθείσες υποδομές παρείχαν, συνεπώς, ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα κατά τη χορήγηση των επιδοτήσεων εξοπλισμού

8.2.3.4. ***Ίση και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή***

(560) Ο αερολιμένας Pau είναι ανοικτός στις διάφορες εταιρείες που επιθυμούν να τον χρησιμοποιήσουν χωρίς ιδιαίτερο περιορισμό. Η πρόσβαση στην εν λόγω υποδομή παρέχεται με ίσους όρους και χωρίς διακρίσεις κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

8.2.3.5. ***Απουσία επίπτωσης στις συναλλαγές κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον***

(561) Όπως προαναφέρθηκε, ο αερολιμένας Pau βρίσκεται σε απόσταση 50 km από τον αερολιμένα Tarbes και 100 km από τον αερολιμένα του Biarritz. Ο αερολιμένας του Biarritz δεν μπορεί, λόγω της απόστασης από τον αερολιμένα Pau, να θεωρηθεί αξιόπιστη εναλλακτική λύση προς αυτόν για ένα μεγάλο μέρος των επιβατών. Επομένως, είναι απίθανο να έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τις ενισχύσεις που έλαβε ο αερολιμένας Pau.

(562) Αντιθέτως, ο αερολιμένας Tarbes βρίσκεται σχετικά κοντά στον αερολιμένα Pau, σε απόσταση 50 χιλιομέτρων και οδικώς σε απόσταση μικρότερη των 40 λεπτών. Φαίνεται, συνεπώς, εκ πρώτης όψεως, ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 μπορεί να είχαν όχι αμελητέα επίπτωση στη δραστηριότητά του.

(563) Ωστόσο, διάφορα στοιχεία μετριάζουν αυτό το ενδεχόμενο. Καταρχάς, ο αερολιμένας Pau είναι ένας αερολιμένας που υποδέχεται τακτικές πτήσεις επί πολλές δεκαετίες. Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας είναι ειδικές ενισχύσεις, με σχετικά μεγάλη χρονική διάρκεια που περιορίζονται κυρίως στη χρηματοδότηση έργων αναγκαίων για τη διατήρηση της υποδομής σε κατάσταση ικανή για την υποδοχή της κίνησης που υποδεχόταν μέχρι τότε. Δεν χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση σημαντικών αυξήσεων της δυναμικότητας. Επομένως, η βασική επίπτωση των εν λόγω επιδοτήσεων εξοπλισμού στον αερολιμένα Tarbes ήταν η διατήρηση σε καλή κατάσταση ενός αερολιμένα σε σχετικά μικρή απόσταση και με μακρά παρουσία, εφόσον, χωρίς τις εν λόγω επιδοτήσεις, ο αερολιμένας Pau δεν θα μπορούσε να συνεχίσει τις δραστηριότητές του, ή θα τις συνέχιζε μόνο σε υποβαθμισμένες συνθήκες. Αντιθέτως, οι επιδοτήσεις αυτές δεν είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πρόσθετης δυναμικότητας ανταγωνιστικής προς τον αερολιμένα Tarbes.

(564) Εξάλλου, οι εν λόγω επιδοτήσεις εξοπλισμού δεν είναι λειτουργικές ενισχύσεις που χρηματοδοτούν ένα χρόνιο έλλειμμα εκμετάλλευσης. Δεν εντοπίστηκαν τέτοιες ενισχύσεις λειτουργίας στην παρούσα υπόθεση, η οποία αφορά μόνο επενδυτικές ενισχύσεις.

(565) Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι αερολιμένες Pau και Tarbes εξυπηρετούν αρκετά διαφορετικά τμήματα της αγοράς. Η κίνηση στο Tarbes κυριαρχείται από τις ναυλωμένες πτήσεις που προορίζονται κυρίως προς τον θρησκευτικό τόπο της Lourdes και περιλαμβάνει σημαντικό μέρος διεθνών πτήσεων ([135]).

(566) Σε αντίθεση με τον αερολιμένα Tarbes, ο αερολιμένας Pau χαρακτηρίζεται ιδίως από σημαντική κίνηση επιβατών για επαγγελματικούς λόγους, που φαίνεται από το σχετικά υψηλό ποσοστό των εσωτερικών και περιφερειακών πτήσεων της Air France επί της συνολικής κίνησης, κυρίως στο δρομολόγιο Pau-Παρίσι. Πράγματι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 547, οι επιβάτες που μετακινούνται για επαγγελματικούς λόγους αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεταξύ 60 % και 70 % της συνολικής κίνησης του αερολιμένα Pau, εφόσον το Pau είναι ο τρίτος οικονομικός πόλος της μείζονος νοτιοδυτικής περιοχής της Γαλλίας με τα βιομηχανικά κέντρα Lacq και Oloron. Συνεπώς, οι αερολιμένες Pau και Tarbes είναι προσανατολισμένοι σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς. Έτσι, ενδεχόμενο κλείσιμο του αεροδρομίου Pau ή η υποβάθμιση των συνθηκών λειτουργίας του δεν συνεπάγεται αναγκαστικά και την αυτόματη μεταφορά της κίνησης προς τον αερολιμένα Tarbes και αντιστρόφως.

(567) Από την εξέταση της συγκριτικής εξέλιξης της κίνησης των αερολιμένων Pau, Tarbes και Biarritz, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 14, προκύπτει ότι οι μεταβολές της κίνησης στα αεροδρόμια αυτά δεν είναι σαφώς αλληλένδετες:

([135]) Σύμφωνα με τον διαδικτυακό τόπο του αεροδρομίου: «Με μέσο ετήσιο αριθμό 400 000 έως 450 000 επιβατών, είναι ο δεύτερος αερολιμένας της περιφέρειας Midi-Pyrénées. Χαρακτηρίζεται από μια κυρίαρχη δραστηριότητα ναυλωμένων πτήσεων λόγω της εγγύτητάς του με τις εγκαταστάσεις της Παναγίας της Lourdes. Εξυπηρετούνται περισσότεροι από 80 προορισμοί κάθε έτος στην Ευρώπη και στον κόσμο από περίπου 50 αεροπορικές εταιρείες.». Βλέπε: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297

Πίνακας 14

Συγκριτική εξέλιξη της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων Pau, Biarritz και Tarbes σε χιλιάδες επιβατών

Αεροδρόμιο	Είδος κίνησης	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Εσωτερικές πτήσεις, πλην χαμηλού κόστους	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Κίνηση της Ryanair	1							1	13	7	41
	Άλλες πτήσεις χαμηλού κόστους και ναυλωμένες πτήσεις	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Σύνολο	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau.	Εσωτερικές πτήσεις, πλην χαμηλού κόστους	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Κίνηση της Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Άλλες πτήσεις χαμηλού κόστους					1	25	33	25	11	5	9
	Ναυλωμένες πτήσεις	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Σύνολο	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Εσωτερικές πτήσεις, πλην χαμηλού κόστους	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Κίνηση της Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Άλλες πτήσεις χαμηλού κόστους					6	6	12	170	176	186	195
	Ναυλωμένες πτήσεις	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Σύνολο	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Ο πίνακας αυτός δείχνει, μεταξύ άλλων, ότι η έναρξη των δρομολογίων της Ryanair στο Pau το 2003 δεν είχε επιπτώσεις στην κίνηση των δρομολογίων του Biarritz. Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γαλλία, ούτε η διακοπή των δρομολογίων της Ryanair στο Pau επέφερε αισθητή μεταφορά της κίνησης στο Biarritz.

(569) Αφετέρου, ο ανωτέρω πίνακας δείχνει ότι η αύξηση της κίνησης από 585 000 σε 761 000 επιβάτες ετησίως που παρατηρήθηκε στο Pau μεταξύ του 2002 και του 2007 δεν προκάλεσε σημαντική μείωση της κίνησης στο Tarbes, η οποία παρέμεινε σταθερή σε περίπου 400 000 επιβάτες ετησίως. Επιπλέον, το κλείσιμο των δρομολογίων της Ryanair στο Pau δεν είχε ως αποτέλεσμα ανάλογη ή σημαντική μεταφορά κίνησης προς το αεροδρόμιο της Tarbes το 2011.

(570) Τέλος, δεν υπήρξαν, μετά τη χορήγηση των επίμαχων επιδοτήσεων εξοπλισμού, σημαντικές μετακινήσεις αεροπορικών εταιρειών από το Tarbes στο Pau, ούτε κλείσιμο δρομολογίων στο Tarbes για να ανοίξουν δρομολόγια προς τους ίδιους προορισμούς από τον αερολιμένα Pau. Αντιθέτως, παρατηρείται ότι η Air France, η οποία κατέχει σημαντικό μερίδιο της κίνησης στο Pau, είναι ταυτόχρονα παρούσα και στα δύο αεροδρόμια. Η Ryanair, από την πλευρά της, ήταν επίσης παρούσα ταυτόχρονα στους δύο αερολιμένες πριν να εγκαταλείψει Pau και να παραμείνει στο Tarbes.

(571) Δεν μπορεί να συναχθεί από τις παρατηρήσεις αυτές ότι, με το να επιτρέψουν τη συντήρηση και την εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα Pau, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και 2009 δεν είχαν κανένα αντίκτυπο στον αερολιμένα Tarbes. Η εγγύτητα των δύο αερολιμένων υποδηλώνει ότι ένας τέτοιος αντίκτυπος υπήρξε πράγματι, από την άποψη ότι ο αερολιμένας Tarbes θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερη κίνηση, εάν δεν είχαν χορηγηθεί οι επιδοτήσεις εξοπλισμού, με αποτέλεσμα τη μείωση της κίνησης ή ακόμη και την πλήρη διακοπή της δραστηριότητας του αερολιμένα. Οι ανωτέρω παρατηρήσεις δείχνουν απλώς ότι δεν υπάρχει προφανής συσχέτιση μεταξύ των δραστηριοτήτων των δύο αερολιμένων, επιβεβαιώνοντας το συμπέρασμα ότι οι δύο αερολιμένες είναι μεταξύ τους ατελή υποκατάστατα, στοχεύοντας σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω επιδοτήσεις είχαν περιορισμένο αντίκτυπο στον ανταγωνισμό μεταξύ των γειτονικών αερολιμένων.

(572) Λαμβάνοντας υπόψη όλα αυτά τα θετικά και αρνητικά δεδομένα που δημιούργησαν οι εν λόγω επιδοτήσεις συνολικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 δεν επηρέασαν τις συναλλαγές κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

8.2.3.6. *Αναγκαιότητα και αναλογικότητα των ενισχύσεων*

(573) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 543, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά έντασης, δηλαδή 62 % και 88 % αντίστοιχα. Ωστόσο, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές, από την άποψη ότι το CCIPB δεν ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τις σχετικές επενδύσεις χωρίς τις ενισχύσεις αυτές, ούτε να πραγματοποιήσει σημαντικά υψηλότερη συνεισφορά από εκείνη που εισέφερε.

(574) Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει συνοπτικά τον λογαριασμό αποτελεσμάτων του αερολιμένα Pau κατά την περίοδο 2000-2012, καθώς και την ικανότητα αυτοχρηματοδότησής του («CAF»). Αυτό αντιστοιχεί στο ποσό του καθαρού αποτελέσματος και των επιβαρύνσεων που δεν συνεπάγονται ταμειακές ροές (κυρίως των δαπανών αποσβέσεων και προβλέψεων για κινδύνους και επιβαρύνσεις). Η ικανότητα αυτοχρηματοδότησης αντιπροσωπεύει τα ποσά που προκύπτουν από τη δραστηριότητα μιας επιχείρησης τα οποία είναι διαθέσιμα για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων, το κεφάλαιο κίνησης της επιχείρησης, τις αποπληρωμές δανείων, τις αποταμιεύσεις ή και τα μερίσματα που καταβάλλονται στους μετόχους.

Πίνακας 15

Καθαρό αποτέλεσμα και ικανότητα αυτοχρηματοδότησης του αερολιμένα Pau

(χιλιάδες EUR)

Έτη	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Επιβαρύνσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό λογιστικό αποτέλεσμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(χιλιάδες EUR)

Έτη	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ικανότητα αυτο-χρηματοδότησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: έγγραφα που υπέβαλε η Γαλλία

(575) Ο πίνακας δείχνει ότι ο αερολιμένας έχει συσσωρεύσει ζημίες αδιαλείπτως μεταξύ των ετών 2003 και 2011. Οι εν λόγω ζημίες ανήλθαν σε EUR 1 εκατ. περίπου το 2009. Επιπλέον, η ικανότητα αυτοχρηματοδότησης του αερολιμένα κυμαινόταν μεταξύ EUR […] και […]ετησίως κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Το 2005, έτος καταβολής της επιδότησης εξοπλισμού του 2004, ήταν μόλις EUR […], δηλαδή σε πολύ χαμηλό επίπεδο σε σχέση με το κόστος των έργων στον τροχόδρομο (EUR 2,6 εκατ.). Το 2009 και το 2010, έτη καταβολής της επιδότησης εξοπλισμού του 2009, ανερχόταν αντίστοιχα σε EUR […] και […]. Αυτά τα δύο ποσά, ακόμη και αθροιστικά, είναι πολύ χαμηλότερα από το κόστος επισκευής του διαδρόμου και του συστήματος σήμανσης (EUR 4,7 εκατ.). Οι πόροι που προέκυπταν από τη δραστηριότητα του αερολιμένα ήταν, συνεπώς, ανεπαρκείς ώστε να μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη χρηματοδότηση αυτών των επενδύσεων.

(576) Από τα διαθέσιμα δεδομένα συνάγεται ότι το δημοσιονομικό αποτέλεσμα του αεροδρομίου μετά επενδύσεις αλλά πριν από την καταβολή των επιδοτήσεων εξοπλισμού ήταν EUR […] το 2005, έτος της υλοποίησης των έργων στον τροχόδρομο, και EUR […] το 2009, έτος υλοποίησης του μεγαλύτερου μέρους των έργων επισκευής του διαδρόμου και του συστήματος σήμανσης. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να συγκριθούν με τα καθαρά αποτελέσματα του αερολιμένα μετά τις επιδοτήσεις, δηλαδή […] ευρώ το 2005 και EUR […] το 2009. Συνεπώς, η χρηματοδότηση του συνόλου ή έστω σημαντικού μέρους των εν λόγω επενδύσεων από τους ίδιους πόρους του αερολιμένα αύξησε σε πολύ μεγάλο βαθμό τις ζημίες του, που ήταν ήδη σημαντικές.

(577) Αφετέρου, λαμβανομένων υπόψη των ζημιών σε μακροπρόθεσμη βάση, είναι μάλλον απίθανο να ήταν σε θέση το CCIPB να χρηματοδοτήσει σημαντικό μέρος των εν λόγω επενδύσεων μέσω αύξησης του χρέους του, το οποίο ανερχόταν περίπου σε EUR […] το 2005 και σε EUR […] το 2009.

(578) Άρα, οι επιδοτήσεις του 2004 και του 2009 ήταν αναγκαίες για την πραγματοποίηση των επενδύσεων τις οποίες χρηματοδότησαν. Με άλλους όρους, λειτούργησαν ως κίνητρο, εφόσον το CCIPB δεν θα πραγματοποιούσε τις επενδύσεις αυτές χωρίς τις επιδοτήσεις. Επιπλέον, τηρούν την αρχή της αναλογικότητας, διότι το CCIPB δεν θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά τη συμμετοχή του στη χρηματοδότηση αυτών των επενδύσεων.

8.2.3.7. ***Συμπέρασμα σχετικά με τις επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009***

(579) Για τους λόγους που εξηγούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 537 έως 578, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 αποτελούν ενισχύσεις συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(580) Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται στα κριτήρια που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες. Συνάγεται με την απόλυτη επιφύλαξη κάθε αξιολόγησης ενδεχόμενων μελλοντικών επενδυτικών ενισχύσεων στον αερολιμένα Pau, την οποία η Επιτροπή θα μπορούσε να διενεργήσει στο μέλλον βάσει των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

9. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(581) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή τις επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([136]). Ωστόσο, οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 συνιστούν ενισχύσεις συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(582) Οι επιδοτήσεις που αναφέρονται στις δύο πρώτες γραμμές του πίνακα 3, οι οποίες έχουν χρηματοδοτήσει την εκπλήρωση καθηκόντων δημόσιας αρχής δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

(583) Άλλες επιδοτήσεις που εμφανίζονται στον πίνακα 3 χορηγήθηκαν στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Pau πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000. Ως εκ τούτου, η παρούσα απόφαση δεν τις αφορά ([137]).

([136]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 536.
([137]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 489 και 490.

(584) Εξάλλου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και μάρκετινγκ που έχουν συναφθεί μεταξύ του CCIPB και της Ryanair, της AMS και της Transavia, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας και περιλαμβάνουν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων, οι οποίες τέθηκαν σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

Ανάκτηση

(585) Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μια ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα να υποχρεώσει το εμπλεκόμενο κράτος μέλος να καταργήσει ή να τροποποιήσει την εν λόγω ενίσχυση ([138]).

(586) Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ([139]) «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο (εφεξής αποκαλούμενη "απόφαση ανάκτησης"). Η Επιτροπή δεν απαιτεί την ανάκτηση της ενίσχυσης, εάν αυτό αντίκειται σε κάποια γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου.». Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στην περίπτωση που η Επιτροπή χαρακτηρίσει ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, το κράτος έχει υποχρέωση να επαναφέρει τα πράγματα στην προτέρα κατάσταση ([140]). Συναφώς, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν οι δικαιούχοι έχουν επιστρέψει τα ποσά που χορηγήθηκαν παράνομα με την ενίσχυση, χάνοντας ως εκ τούτου το πλεονέκτημα από το οποίο είχαν επωφεληθεί έναντι των ανταγωνιστών τους. Με τον τρόπο αυτό, αποκαθίσταται η κατάσταση που επικρατούσε πριν τη χορήγηση της ενίσχυσης ([141]).

(587) Στην προκειμένη περίπτωση, διαπιστώνεται ότι καμία γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης δεν έρχεται σε αντίθεση με την ανάκτηση των παράνομων και ασυμβίβαστων ενισχύσεων που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης. Ειδικότερα, ούτε η Γαλλία ούτε τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη δεν προσκόμισαν κάποιο σχετικό επιχείρημα.

(588) Η Γαλλία οφείλει, συνεπώς, να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει από τη Ryanair, την AMS και την Transavia τις παρανόμως χορηγηθείσες ενισχύσεις μέσω των επίμαχων συμβάσεων.

(589) Τα προς ανάκτηση ποσά για κάθε σύμβαση και τροποποιητική πράξη πρέπει να προσδιοριστούν ως εξής. Κάθε εξεταζόμενη πράξη (που ενδεχομένως αποτελείται από σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ) πρέπει να θεωρηθεί ότι είχε ως αποτέλεσμα τη χορήγηση ετήσιου ποσού ενίσχυσης ([142]), για κάθε έτος εφαρμογής των συμβάσεων που αποτελούσαν την πράξη. Καθένα από αυτά τα ποσά υπολογίζεται με βάση το αρνητικό μέρος των προβλέψιμων πρόσθετων ροών (έσοδα χωρίς τις δαπάνες) κατά τη σύναψη της πράξης, που αναφέρονται στους πίνακες 7 έως 12. Πράγματι, τα ποσά αυτά αντιστοιχούν στα ποσά η αφαίρεση των οποίων θα έπρεπε να προβλέπεται ετησίως από το ποσό των υπηρεσιών μάρκετινγκ (ή ότι θα έπρεπε να προβλεφθεί η πρόσθεσή τους στα αερολιμενικά τέλη και στα τέλη υπηρεσιών εδάφους που χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες), έτσι ώστε η καθαρή παρούσα αξία της σύμβασης να είναι θετική, δηλαδή να είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(590) Για να ληφθεί υπόψη το πραγματικό πλεονέκτημα που αποκόμισαν η αεροπορική εταιρεία και οι θυγατρικές της από την εφαρμογή των συμβάσεων, τα ποσά που αναφέρονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη θα μπορούσαν να προσαρμοσθούν για την υποστήριξη των αποδεικτικών στοιχείων που υπέβαλε η Γαλλία, σε συνάρτηση με i) τη διαφορά μεταξύ, αφενός, των πραγματικών πληρωμών, όπως διαπιστώθηκαν εκ των υστέρων, τις οποίες κατέβαλε η αεροπορική

([138]) Βλέπε απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας (C-70/72, Συλλογή 1973, σ. 00813), σκέψη 13.

([139]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

([140]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία κατά Επιτροπής (C-278/92, C-279/92 και C-280/92, Συλλογή 1994, σ. I-4103), σκέψη 75.

([141]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής (C-75/97, Συλλογή 1999, σ. I-03671), σκέψεις 64-65.

([142]) Όπως εξηγείται στην ανάλυση της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος στις διάφορες συμβάσεις, η ενίσχυση είναι αποτέλεσμα αμφίδρομων ροών μεταξύ του CCIPB και της Ryanair ή της Ryanair/AMS. Οι ροές αυτές έχουν διαφορετικές συχνότητες και, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι συνεχείς ροές ή συχνότητες πληρωμών που δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν με ακρίβεια κατά τη σύναψη των συμβάσεων. Το ίδιο ισχύει και για την καταβολή των αερολιμενικών τελών. Ωστόσο, κατά την ανάλυση της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος, αυτό που έχει σημασία είναι οι προβλέψιμες πρόσθετες ροές. Από το επιχειρηματικό σχέδιο της Transavia και τις προτάσεις ανασύνθεσης πρόσθετων επιχειρηματικών σχεδίων που κοινοποιήθηκαν από τη Γαλλία, συνάγεται ότι η πρακτική ενός συνετού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς θα συνίστατο, στην παρούσα περίπτωση, στο να διαπιστώσει τις προβλεπόμενες πρόσθετες ροές που συνδέονται με τις διάφορες συμβάσεις σε ετήσια βάση. Είναι, επομένως, λογικό τα ποσά των ενισχύσεων που προκύπτουν από τις διάφορες συμβάσεις να υπολογίζονται και αυτά σε ετήσια βάση. Πράγματι, αυτά τα ποσά ενίσχυσης αντιστοιχούν στα ποσά τα οποία ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς θα ζητούσε, κατά τη διαπραγμάτευση των διαφόρων συμβάσεων, να του καταβάλλει η Ryanair/AMS κάθε έτος, επιπλέον των αερολιμενικών τελών και τελών υπηρεσιών εδάφους, εάν τα δεδομένα ήταν ακριβώς τα ίδια (ίδιως οι πληρωμές για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ), ώστε η σύμβαση να είναι αποδοτική.

εταιρεία για τα τέλη προσγείωσης, τα τέλη επιβατών και τα τέλη υπηρεσιών εδάφους, κατ' εφαρμογή της σύμβασης υπηρεσιών αερολιμένα, και αφετέρου των προβλέψεων ροών (εκ των προτέρων) που αντιστοιχούν στα εν λόγω έσοδα και αναφέρονται στους πίνακες 7 έως 12, ii) τη διαφορά μεταξύ, αφενός, των πραγματικών πληρωμών μάρκετινγκ, όπως διαπιστώθηκαν εκ των υστέρων, οι οποίες καταβλήθηκαν στην αεροπορική εταιρεία ή τις θυγατρικές της κατά την εκτέλεση της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ και, αφετέρου, των αντίστοιχων προβλέψεων δαπανών μάρκετινγκ (εκ των προτέρων), όπως αναφέρονται στους πίνακες 7 έως 12.

(591) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το πραγματικό όφελος που αποκόμισε η αεροπορική εταιρεία περιορίζεται στην πραγματική διάρκεια της σχετικής σύμβασης. Πράγματι, μετά τη λήξη κάθε σύμβασης, η Ryanair/AMS δεν εισέπραξε πληρωμές βάσει αυτών των συμβάσεων και δεν επωφελήθηκε από την πρόσβαση στην αερολιμενική υποδομή και τις υπηρεσίες εδάφους κατ' εφαρμογήν των συμβάσεων αυτών. Κατά συνέπεια, τα ποσά ενίσχυσης που υπολογίστηκαν με τον τρόπο που αναφέρεται ανωτέρω και που συνδέονται με μια συγκεκριμένη σύμβαση μειώνονται στο μηδέν για τα έτη κατά τα οποία η σύμβαση έπαψε να εφαρμόζεται (ιδίως σε περίπτωση πρόωρης καταγγελίας κατόπιν κοινής συμφωνίας μεταξύ των μερών).

(592) Κατά συνέπεια, τα ποσά της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθούν από τη Ryanair και την AMS για ορισμένες συμβάσεις οι οποίες δεν έληξαν πρέπει να μειωθούν στο μηδέν για την περίοδο από την ημερομηνία της πραγματικής λήξης της σύμβασης μέχρι την ημερομηνία της προβλεφθείσας λήξης κατά τη σύναψη της συμβάσεως. Αυτή η παρατήρηση ισχύει και για τις συμβάσεις της 28ης Ιανουαρίου 2003, της 30ής Ιουνίου 2005 και της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, καθώς και στις δύο τροποποιητικές πράξεις των δύο τελευταίων συμβάσεων.

(593) Ο πίνακας 16 παρουσιάζει τις πληροφορίες σχετικά με τα ποσά βάσει των οποίων υπολογίζονται τα προς ανάκτηση ποσά. Τα ποσά αυτά περιλαμβάνουν τα αρνητικά μέρη των πρόσθετων ροών (έσοδα χωρίς τις δαπάνες) που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, με μειώσεις για τις των συμβάσεις της Ryanair και της AMS για τα έτη κατά τα οποία δεν έφθασαν μέχρι τη λήξη τους ([143]).

([143]) Όσον αφορά τη συμφωνία σχετικά με το δρομολόγιο Pau-Λονδίνου της 28ης Ιανουαρίου 2003, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματική λήξη ισχύος της στις 30 Ιουνίου 2005, τα ποσά της ενίσχυσης που εισπράχθηκαν κατ' εφαρμογή της σύμβασης αυτής είναι μηδενικά για τα έτη από το 2006 έως και το 2008. Για το έτος 2005, το ποσό της ενίσχυσης αντιστοιχεί στο αρνητικό μέρος των προβλέψιμων πρόσθετων ροών που υπολογίστηκαν για το 2005, προσαρμοσμένο με συντελεστή που αντιστοιχεί στο μέρος του έτους 2005 κατά το οποίο η σύμβαση εφαρμόστηκε πραγματικά. Το ίδιο σκεπτικό εφαρμόστηκε στις συμβάσεις της 30ής Ιουνίου 2005, οι οποίες έπαψαν πράγματι να εφαρμόζονται την 1η Ιανουαρίου 2009 (βάσει της τροποποιητικής πράξης της 16ης Ιουνίου 2009). Το σκεπτικό αυτό εφαρμόσθηκε επίσης στην ίδια τροποποιητική πράξη, της 16ης Ιουνίου 2009, της σύμβασης της 25ης Σεπτεμβρίου 2007 και στην τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 που την τροποποιεί, οι οποίες έπαψαν πράγματι να εφαρμόζονται στις 30 Μαρτίου 2010, ημερομηνία που τέθηκε σε εφαρμογή η νέα σύμβαση για τα δρομολόγια στο Λονδίνο, το Σαρλερουά και το Beauvais. Εντούτοις, τα ποσά στον πίνακα 16 μπορούν να προσαρμοστούν για τον υπολογισμό των προς ανάκτηση ποσών, βλέπε αιτιολογική σκέψη (589).

Πίνακας 16

Πληροφορίες σχετικά με τα ποσά που πρέπει να ανακτηθούν

(EUR)

Ταυτότητα του δικαιούχου	Συμφωνίες	Ενδεικτικό ποσό της ενίσχυσης που εισπράχθηκε βάσει των διαφόρων συμβάσεων ([1])									Ενδεικτικό ποσό της προς ανάκτηση ενίσχυσης (Κεφάλαιο)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Λονδίνο, 28 Ιανουαρίου 2003	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/AMS	Λονδίνο, 30 Ιουνίου 2005			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	Τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 στη σύμβαση της 30ής Ιουνίου 2005 (Λονδίνο)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Σαρλερουά, 25 Σεπτεμβρίου 2007					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	Τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 στη σύμβαση της 30ής Ιουνίου 2005 (Σαρλερουά)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Μπρίστολ, 17 και 31 Μαρτίου 2008						[0-99 999]				
	Μπρίστολ, 16 Ιουνίου 2009							[0-99 999]			
	Λονδίνο, Σαρλερουά & Beauvais, 28 Ιανουαρίου 2010								[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	
	Σύνολο (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	[600 000-999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000 — 2 199 999]
Transavia	Άμστερνταμ, 23 Ιανουαρίου 2006				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

([1]) Όσον αφορά τον υπολογισμό των τόκων, η καταβολή της ενίσχυσης θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκε την 31η Δεκεμβρίου του σχετικού έτους. Βλέπε αιτιολογική σκέψη 597.

(594) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 290, η Επιτροπή θεωρεί ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η Ryanair και η AMS αποτελούν μία ενιαία οικονομική οντότητα και ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν ταυτόχρονα πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν μία ενιαία πράξη μεταξύ αυτής της οντότητας και του CCIPB. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ryanair και η AMS είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες να επιστρέψουν το συνολικό ποσό των ενισχύσεων που εισέπραξαν μέσω των συμβάσεων οι οποίες συνήφθησαν από το 2005 έως το 2010, ενδεικτικού ποσού ύψους EUR [1 500 000- 2 199 999] σε κεφάλαιο. Αντιθέτως, μόνον η Ryanair είναι υπεύθυνη για την επιστροφή της ενίσχυσης που είναι συμφυής με τη σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 2003, ενδεικτικού ποσού EUR [300 000-599 999] κεφαλαίου, εφόσον αυτή η ενιαία σύμβαση συνήφθη απευθείας μεταξύ του CCIPB και της Ryanair, χωρίς συμμετοχή της AMS σε αυτή την πράξη.

(595) Η ενίσχυση που καταβλήθηκε πράγματι από το 2006 έως το 2009 βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ, η οποία συνήφθη στις 26 Ιανουαρίου 2006 μεταξύ του CCIPB και της Transavia είναι ενδεικτικού ποσού EUR [300 000 - 599 999].

(596) Οι γαλλικές αρχές πρέπει να ανακτήσουν τα προαναφερόμενα ποσά εντός 4 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

(597) Οι γαλλικές αρχές οφείλουν επιπλέον να προσθέσουν στο ποσό της ενίσχυσης τους τόκους ανάκτησης που υπολογίζονται από την ημερομηνία κατά την οποία η εν λόγω ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση της επιχείρησης, δηλαδή κάθε ημερομηνία πραγματικής καταβολής των ενισχύσεων μέχρι την πραγματική τους ανάκτηση ([144]), σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([145]). Δεδομένου ότι, στην προκειμένη περίπτωση, οι ροές που συνθέτουν αυτές τις ενισχύσεις είναι πολύπλοκες και σημειώθηκαν σε διάφορες ημερομηνίες κατά τη διάρκεια του έτους, ακόμη και αδιαλείπτως για ορισμένες κατηγορίες εσόδων, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αποδεκτό για τον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης να θεωρηθεί ως χρόνος καταβολής των εν λόγω ενισχύσεων το τέλος του έτους, δηλαδή η 31η Δεκεμβρίου κάθε σχετικού έτους.

(598) Σύμφωνα με τη νομολογία, εφόσον ένα κράτος μέλος αντιμετωπίζει απρόβλεπτες δυσκολίες ή μη προβλέψιμες δυσχέρειες ή αντιλαμβάνεται ότι θα υπάρξουν συνέπειες που δεν είχε υπολογίσει η Επιτροπή, το εν λόγω κράτος μέλος οφείλει να θέσει τα προβλήματα αυτά στην κρίση της Επιτροπής προτείνοντας κατάλληλες τροποποιήσεις. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος οφείλουν να συνεργαστούν καλόπιστα για να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες, με την πλήρη τήρηση των διατάξεων ([146]) της ΣΛΕΕ.

(599) Η Επιτροπή καλεί τη Γαλλία να της υποβάλει κάθε πρόβλημα που προκύπτει κατά την εφαρμογή της παρούσας απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε παράνομα από τη Γαλλία υπέρ της Ryanair, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 28 Ιανουαρίου 2003 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με τη Ryanair για το δρομολόγιο Pau — Λονδίνο Stansted είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

2. Τα ακόλουθα μέτρα, τα οποία ενέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία από κοινού υπέρ της Ryanair και της Airport Marketing Services, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και δεν συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά:

α) η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με τη Ryanair και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη την ίδια ημέρα από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services, σχετικά με το δρομολόγιο Pau — Λονδίνο Stansted·

β) η τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services, σχετικά με το δρομολόγιο Pau — Λονδίνο Stansted·

γ) η επιστολή του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Pau-Béarn προς τη Ryanair, της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, που επεκτείνει στο δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά τους όρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών η οποία συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services, και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη την ίδια ημέρα από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services·

([144]) Βλέπε άρθρο 14 σημείο 2 του κανονισμού αριθ. 659/99 (προαναφερθέν).

([145]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

([146]) Ενδεικτικά, βλέπε απόφαση στην υπόθεση C-94/87, Επιτροπή κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, Συλλογή 1989, σ. 175, σκέψη 9, καθώς και την απόφαση στην υπόθεση C-348/93, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1995, σ. 673, σκέψη 17.

δ) η τροποποιητική πράξη της 16ης Ιουνίου 2009 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services·

ε) η επιστολή του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Pau-Béarn προς τη Ryanair, της 17ης Μαρτίου 2008, που επεκτείνει στο δρομολόγιο Pau–Μπρίστολ τους όρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών η οποία συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με τη Ryanair, και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 31 Μαρτίου 2008 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services για το ίδιο δρομολόγιο·

στ) η επιστολή του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Pau-Béarn προς τη Ryanair, της 16ης Ιουνίου 2009, που επεκτείνει στο δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ τους όρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών η οποία συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με τη Ryanair, και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη την ίδια ημέρα από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services για το ίδιο δρομολόγιο·

ζ) η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 28 Ιανουαρίου 2010 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Airport Marketing Services για τα δρομολόγια Pau-Λονδίνο, Pau-Σαρλερουά και Pau-Beauvais και η εντοπισθείσα «έμμεση» σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών ([147]).

3. Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε παράνομα από τη Γαλλία υπέρ της Transavia, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και μάρκετινγκ, η οποία συνήφθη στις 23 Ιανουαρίου 2006 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn με την Transavia, είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

1. Οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 που τέθηκαν σε εφαρμογή από τη Γαλλία προς όφελος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Pau-Béarn, ύψους 5,8 εκατ. ευρώ, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χορηγήθηκαν από τη Γαλλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Οι ενισχύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου συνιστούν κρατικές ενισχύσεις συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

1. Η Γαλλία υποχρεούται να ανακτήσει από τους δικαιούχους τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά περιλαμβάνουν τόκους παραγόμενους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι τον χρόνο της πραγματικής τους ανάκτησης.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και αυτές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής ([148]), ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

4. Η Γαλλία ακυρώνει όλες τις εκκρεμούσες πληρωμές της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

1. Η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 είναι άμεση και πραγματική.

2. Η Γαλλία μεριμνά για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 5

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Γαλλία υποβάλλει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τα ποσά της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθούν κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3·

β) τον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης·

([147]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 286.

([148]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1).

γ) λεπτομερή περιγραφή των ήδη ληφθέντων μέτρων και των σχεδιαζόμενων μέτρων για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·

δ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν τις ενισχύσεις.

2. Η Γαλλία τηρεί ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλό αίτημα της Επιτροπής, όλες τις πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση. Υποβάλλει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά της ενίσχυσης και τους τόκους ανάκτησης που έχουν ήδη επιστραφεί από τους δικαιούχους.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή

Joaquín ALMUNIA

Αντιπρόεδρος