

## II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Φεβρουαρίου 2004

για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας και την Brussels South Charleroi στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 516]

(Τα κείμενα στη γαλλική και την ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/393/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

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

Αφού έδωσε στα ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων <sup>(1)</sup>, και έλαβε υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Σε συνέχεια των πληροφοριών που δημοσιεύθηκαν στον βελγικό Τύπο τον Ιούλιο του 2001 και της καταγγελίας που της υποβλήθηκε τον Ιανουάριο του 2002, η Επιτροπή ενημερώθηκε ότι το Βέλγιο είχε παραχωρήσει ορισμένα πλεονεκτήματα υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Ryanair για την εκμετάλλευση αεροπορικών υπηρεσιών στον αερολιμένα του Charleroi. Με επιστολές της 21ης Νοεμβρίου 2001, της 13ης Ιουνίου 2002, της 4ης Ιουλίου 2002 και με την ευκαιρία συνάντησης στις 9 Οκτωβρίου 2002, το Βέλγιο κοινοποίησε πληροφορίες στην Επιτροπή.

(2) Με επιστολή της της 13ης Δεκεμβρίου 2002 (SG (2002) D/233141), η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο για την απόφασή της να κινηθεί την προβλεπόμενη στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης διαδικασία σε σχέση με τα μέτρα αυτά. Το Βέλγιο διαβίβασε τις παρατηρήσεις του στις 14 Φεβρουαρίου 2003, αφού υπέβαλε αίτημα παράτασης της προθεσμίας απάντησης έως τις 15 Φεβρουαρίου 2003, το οποίο η Επιτροπή αποδέχθηκε.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(2)</sup>. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός προθεσμίας ενός μήνα, αρχομένης από την ημερομηνία της δημοσίευσης της προαναφερθείσας απόφασης.

(4) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων σχετικά με το θέμα. Διαβίβασε τις παρατηρήσεις που δεν περιείχαν εμπιστευτικά στοιχεία στο Βέλγιο με επιστολή της 19ης Μαρτίου 2003, και τις λοιπές παρατηρήσεις, εκτός των εμπιστευτικών στοιχείων, με επιστολή της 22ας Απριλίου 2003, παρέχοντας κάθε φορά στο Βέλγιο τη δυνατότητα να τις σχολιάσει εντός προθεσμίας ενός μήνα. Η Επιτροπή έλαβε τα εν λόγω σχόλια με επιστολές ημερομηνίας 16 και 27 Μαΐου 2003.

(5) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, πραγματοποιήθηκαν τρεις συναντήσεις με τις βελγικές αρχές στις 24 Ιουνίου 2003, στις 23 και στις 25 Ιουλίου 2003. Ακολούθησε, στις 27 Αυγούστου 2003, η αποστολή συμπληρωματικών πληροφοριών που ζήτησε η Επιτροπή.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 18 της 25.1.2003, σ. 3.<sup>(2)</sup> Βλέπε υποσημείωση 1.

- (6) Το Βέλγιο απέστειλε στην Επιτροπή, στις 19 Δεκεμβρίου 2003, μία τελευταία επιστολή, η οποία περιείχε συμπληρωματικές πληροφορίες. Με την επιστολή αυτή, οι βελγικές αρχές ζητούσαν την πραγματοποίηση νέας συνάντησης με την Επιτροπή, η οποία έλαβε χώρα στις 16 Ιανουαρίου 2004.

## 2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

### 2.1. ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

- (7) Η περιφέρεια της Βαλλονίας, ιδιοκτήτρια των αερολιμενικών υποδομών του Charleroi, υπέγραψε στις 6 Νοεμβρίου 2001 συμφωνία με τη Ryanair, στην οποία παρέχεται μείωση στα τέλη προσγείωσης κατά 50 % σε σχέση με το ποσό που είχε καθορισθεί από την κυβέρνηση και δημοσιευθεί στη βελγική Επίσημη Εφημερίδα (Moniteur belge) <sup>(3)</sup>. Η εν λόγω μείωση χορηγήθηκε στη Ryanair με αυθαίρετο τρόπο από τον υπουργό Μεταφορών της Βαλλονίας, με σύμβαση ιδιωτικού τύπου, και όχι με την έγκριση ενός ρυθμιστικού μέτρου. Ενώ τα τέλη προσγείωσης υπολογίζονται κανονικά σε συνάρτηση με το βάρος σε τόνους των αεροσκαφών στο πλαίσιο ενός γενικού συστήματος που ισχύει για όλους, για τη Ryanair υπολογίζονται σύμφωνα με διαφορετική βάση και εισπράττονται ανά επιβιβαζόμενο επιβάτη <sup>(4)</sup>. Εξάλλου, η περιφέρεια της Βαλλονίας δεσμεύθηκε να αποζημιώσει τη Ryanair για τις απώλειες που τυχόν θα υφίστατο η εταιρεία λόγω ενδεχόμενης τροποποίησης του επιπέδου όλων των τελών αεροδρομίου ή των ωραρίων λειτουργίας του αερολιμένα κατά τα έτη 2001-2016 <sup>(5)</sup>. Τα πλεονεκτήματα αυτά δεν δημοσιοποιήθηκαν με κανέναν τρόπο και δεν συνο-

δεύονταν από καμία συγκεκριμένη ανάληψη υποχρέωσης από τη Ryanair έναντι της περιφέρειας της Βαλλονίας.

- (8) Η Brussels South Charleroi Airport (BSCA) είναι δημόσια επιχείρηση ελεγχόμενη από την περιφέρεια της Βαλλονίας και διαχειρίζεται τον αερολιμένα από το 1991 βάσει σύμβασης παραχώρησης διάρκειας 50 ετών. Η BSCA εισπράττει χρηματοοικονομικές αντιστάθμισεις από την περιφέρεια της Βαλλονίας για την υλοποίηση ορισμένων καθηκόντων γενικού συμφέροντος που της ανατέθηκαν. Βάσει της σύμβασης αυτής, η BSCA εξουσιοδοτείται να εισπράττει τα τέλη που συνδέονται με την αεροπορική κυκλοφορία σε ποσοστό 65 %, καθώς και τα τέλη που αντιστοιχούν σε κάθε παροχή υπηρεσιών <sup>(6)</sup>. Με επιστολή τους της 4ης Ιουλίου 2002, οι βελγικές αρχές εξήγησαν ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας καταλείπει στην BSCA 65 % του προϊόντος της των τελών ως κατ' αποκοπή αντιστάθμιση: «τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη είναι η παρέμβαση στην υποδοχή, την επιβίβαση, την αποβίβαση και τη διαμετακόμιση των επιβατών και των αποσκευών τους, καθώς και η αύξηση του όγκου των γενικών εξόδων που δεν καταλογίζονται σε συγκεκριμένη θέση, λόγω της ταχείας αύξησης του αριθμού των επιβατών που πρέπει να εξυπηρετηθούν στις μη προσαρμοσμένες επί του παρόντος δομές υποδοχής». Οι βελγικές αρχές διευκρινίζουν ότι οι εν λόγω «δραστηριότητες εμπίπτουν στα καθήκοντα γενικού συμφέροντος και μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο αντιστάθμισης σύμφωνα με τα άρθρα 73 και 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ».

- (9) Τα έσοδα αυτά επιτρέπουν στην BSCA να χορηγεί στη Ryanair μία «συμμετοχή» στις δαπάνες που συνδέονται με το «άνοιγμα» της βάσης της Ryanair στο Charleroi (250 000 ευρώ για έξοδα διαμονής σε ξενοδοχείο και διατροφής του προσωπικού της Ryanair· 160 000 ευρώ ανά νέο δρομολόγιο, μέχρι το πολύ 3 δρομολόγια για κάθε αεροσκάφος που χρησιμοποιεί τη συγκεκριμένη βάση, δηλαδή ανώτατο ποσό 1 920 000 ευρώ· 768 000 ευρώ για συμμετοχή στα έξοδα πρόσληψης και εκπαίδευσης των πιλότων και των πληρωμάτων που χρησιμοποιούνται στα νέα δρομολόγια που εξυπηρετεί ο αερολιμένας· 4 000 ευρώ για την αγορά εξοπλισμού γραφείου· δωρεάν διάθεση 100 τετραγωνικών μέτρων γραφείων· 100 τετραγωνικά μέτρα ως «engineering store» δικαίωμα πρόσβασης στο «training room» και ένα ελάχιστο ή μηδανικό κόστος για την χρήση υπόστεγου συντήρησης των αεροσκαφών).
- (10) Παράλληλα, η επιβάρυνση εξυπηρέτησης εδάφους για την Ryanair είναι 1 ευρώ ανά επιβάτη, τιμή κατά 10 φορές χαμηλότερη της αναγγελθείσας από την BSCA για τους λοιπούς χρήστες.

<sup>(3)</sup> Βάσει του διατάγματος του Κοινοβουλίου του 1994, η κυβέρνηση της Βαλλονίας εξέδωσε μία απόφαση το 1998, με την οποία θεσπίζονται για τους αερολιμένες του Charleroi και της Λιέγης ένα σύστημα τελών αεροδρομίου (προσγείωσης, επιβατών, στάθμευσης) καθώς και ένα σύστημα μειώσεων σαφώς προσδιορισμένων και διαθέσιμων σε όλους (απόφαση της 16ης Ιουλίου 1998 της κυβέρνησης της Βαλλονίας σχετικά με τον καθορισμό των τελών που εισπράττονται για τη χρήση των αερολιμένων που υπάρχουν στη δικαιοδοσία της περιφέρειας της Βαλλονίας, Moniteur belge της 15ης Σεπτεμβρίου 1998). Το σύστημα αυτό τροποποιήθηκε τον Μάρτιο του 2001 με νέα απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας (απόφαση της 22ας Μαρτίου 2001 της κυβέρνησης της Βαλλονίας για την τροποποίηση της απόφασης της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 16ης Ιουλίου 1998, Moniteur belge της 10ης Απριλίου 2001). Η ρύθμιση της Βαλλονίας προβλέπει ότι τα «τέλη και οι εισφορές που καθορίζονται με την παρούσα απόφαση εισπράττονται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα». Επιπλέον, στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους «ποσοστό 35 % των τελών και εισφορών που καθορίζονται με την παρούσα απόφαση και εισπράττονται σε κάθε αερολιμένα διατίθεται σε ένα Ταμείο Περιβάλλοντος του οικείου αερολιμένα».

<sup>(4)</sup> Ο υπολογισμός, ο οποίος παρουσιάζεται αναλυτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 22 έως 29 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, καταδεικνύει μείωση περίπου 50 % επί του παρόντος, ήτοι, ανάλογα με τον τύπο των αεροσκαφών, περίπου 104 ευρώ και 151 ευρώ για τα Boeing 737-200 και 737-800 της Ryanair σε σχέση αντίστοιχα με περίπου 250 ευρώ και 390 ευρώ, βάσει των γενικών τιμών που ισχύουν για τους ίδιους τύπους αεροσκαφών.

<sup>(5)</sup> «Η περιφέρεια της Βαλλονίας αναλαμβάνει να αποζημιώσει τη Ryanair σε περίπτωση διαφυγόντος κέρδους, οφειλόμενου άμεσα σε κανονιστική τροποποίηση ή τροποποίηση βάσει διατάγματος, εκτός εάν η άσκηση της συναφούς εξουσίας από την περιφέρεια της Βαλλονίας υπαγορεύεται από κανονισμό ή οδηγία ή από απαίτηση κανονισμού της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ή ακόμη από διεθνή σύμβαση ή ομοσπονδιακό νόμο».

<sup>(6)</sup> «Ο παραχωρησιούχος εξουσιοδοτείται να εισπράττει τα τέλη που συνδέονται με την αεροπορική κυκλοφορία καθώς και εκείνα που αντιστοιχούν σε κάθε παρεχόμενη υπηρεσία [...]. Η παραχώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, [η παραχώρηση της παροχής υπηρεσιών] χορηγείται με αντάλλαγμα την καταβολή στην περιφέρεια της Βαλλονίας επίσημο τέλος ανερχόμενο σε 35 % των αεροπορικών τελών που εισέπραξε ο παραχωρησιούχος κατά το προηγούμενο έτος. Ως αεροπορικά τέλη νοούνται τα τέλη που συνδέονται με την προσγείωση, την επιβίβαση και τη στάθμευση [...] Τα τέλη που αναφέρονται στο άρθρο 18, παράγραφος 4, [35 %] καταβάλλονται σε ένα ταμείο, το οποίο προορίζεται για την οικονομική ρύθμιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που οφείλονται στη λειτουργία του αερολιμένα». Άρθρο 18 της σύμβασης παραχώρησης του 1991.

- (11) Η Ryanair και η BSCA έχουν συστήσει κοινή εταιρεία εμπορικής προώθησης και διαφήμισης, η οποία χρηματοδοτεί τις δραστηριότητες διαφήμισης και μάρκετινγκ της Ryanair σε σχέση με τις προσφερόμενες από αυτήν υπηρεσίες στο Charleroi. Η εν λόγω εταιρεία χρηματοδοτεί, για παράδειγμα, ένα τμήμα των εισιτηρίων μειωμένου ναύλου που προσφέρει η Ryanair. Η BSCA και η Ryanair συνεισφέρουν ισότιμα στη λειτουργία της Promocys (62 500 ευρώ για τη σύσταση του εταιρικού κεφαλαίου της «Promocys» και συνεισφορά μάρκετινγκ 4 ευρώ ανά επιβάτη στον ετήσιο προϋπολογισμό της).
- (12) Σε αντιστάθμισμα, η Ryanair δεσμεύθηκε έναντι της BSCA να σταθμεύει έναν ορισμένο αριθμό αεροσκαφών στο Charleroi (από δύο έως τέσσερα) και να πραγματοποιεί τουλάχιστον τρεις πτήσεις μετ# επιστροφής ανά αεροσκάφος από το Charleroi για μία περίοδο 15 ετών. Με τον τρόπο αυτό, η ιρλανδική αεροπορική εταιρεία εξασφαλίζει στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα έναν όγκο διακίνησης επιβατών που του επιτρέπει να προσδοκά έσοδα, είτε με τη μορφή τελών αεροδρομίου είτε από μη αεροπορικές δραστηριότητες. Εάν η Ryanair παύσει τις δραστηριότητές της στο Charleroi, θα πρέπει να επιστρέψει στην BSCA τη «συμμετοχή» στις δαπάνες που συνδέονται με το άνοιγμα της βάσης της Ryanair και τη «συνδρομή μάρκετινγκ».

## 2.2. ΑΡΧΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, Η ΟΠΟΙΑ ΠΕΡΙΕΧΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (13) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε καταρχάς υπόψη ότι η χορήγηση από την περιφέρεια της Βαλлонίας μείωσης των τελών αεροδρομίου σε μία μόνον αεροπορική εταιρεία, για όλες τις πτήσεις της, για διάστημα δεκαπέντε ετών, στο πλαίσιο διμερούς σύμβασης που δεν έλαβε καμία δημοσιότητα και που συνιστά παρέκκλιση στα προβλεπόμενα από τον νόμο, ισοδυναμεί με τη χορήγηση φορολογικής εξαιρέσεως σε μία εταιρεία. Το γεγονός αυτό την τοποθετεί σε πλεονεκτικότερη θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές της που έχουν ως βάση τον αερολιμένα του Charleroi. Η εγγύηση αποζημίωσης της Ryanair σε περίπτωση που η περιφέρεια της Βαλлонίας αποφάσιζε να ασκήσει τις φορολογικές (αύξηση των φόρων) ή ρυθμιστικές (τροποποίηση των ωραρίων λειτουργίας του αερολιμένα) εξουσίες της διασφαλίζει ότι η εταιρεία θα λειτουργεί υπό συνθήκες και σε εμπορικό περιβάλλον απολύτως σταθερά, προφυλαγμένη από κάθε εμπορικό κίνδυνο, γεγονός που συνιστά πλεονέκτημα που ωφελεί αποκλειστικά την εν λόγω αεροπορική εταιρεία. Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς δεν μπορούσε να εφαρμοσθεί στην περίπτωση της περιφέρειας της Βαλлонίας κατά την άσκηση των ρυθμιστικών και φορολογικών εξουσιών της<sup>(7)</sup>. Τα υπό εξέταση

μέτρα είναι ειδικά, χορηγούνται μέσω κρατικών πόρων, είναι δυνατό να προκαλέσουν νόθευση του ανταγωνισμού και των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, και επομένως είναι δυνατό να εξομοιωθούν με κρατικές ενισχύσεις.

- (14) Η Επιτροπή έκρινε εξάλλου ότι η ανάληψη από τη BSCA ορισμένων λειτουργικών εξόδων αεροπορικών υπηρεσιών ισοδυναμούσε με την τοποθέτηση της Ryanair σε πλεονεκτικότερη θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές της, είτε πρόκειται για εταιρείες που λειτουργούν έχοντας ως βάση τον αερολιμένα του Charleroi είτε πρόκειται για άλλες εταιρείες με βάση άλλους αερολιμένες, οι οποίες πρέπει να χρηματοδοτούν οι ίδιες τα έξοδα διαφήμισης, κατάρτισης των πιλότων, στέγασης των υπαλλήλων τους κ.λπ. Όσο για την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, η Επιτροπή έκρινε ότι θα ήταν δύσκολο να εφαρμοσθεί στην παρούσα περίπτωση, καθώς οι ρόλοι της περιφέρειας της Βαλлонίας ως δημόσιας αρχής και της BSCA ως επιχειρήσεως διαχείρισης του αερολιμένα συγχέονται σε μεγάλο βαθμό. Επομένως, ήταν δύσκολο να καθορισθεί με βεβαιότητα εάν η BSCA είχε συμπεριφερθεί ως ιδιώτης επενδυτής συνάπτοντας τις εν λόγω συμφωνίες με τη Ryanair, γεγονός που δημιουργούσε υπόνοιες ότι οι δημόσιες αρχές και η δημόσια επιχείρηση BSCA που τελεί υπό τον έλεγχό τους είχαν χορηγήσει παράνομες, και ενδεχομένως ασυμβίβαστες, ενισχύσεις στην ιρλανδική εταιρεία.

- (15) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι, εάν τα πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν στη Ryanair αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ήταν αμφίβολο εάν οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούσαν να είναι συμβατές με την κοινή αγορά δυνάμει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης.

## 3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (16) Η Επιτροπή έλαβε επικριτικά σχόλια για τις συμφωνίες, αλλά και παρατηρήσεις τρίτων που προασπίσθηκαν τη βασιμότητά τους.

### 3.1. ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

<sup>(7)</sup> Βλέπε αιτιολογική σκέψη 76 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας: «Η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθεί στην προκειμένη περίπτωση. Η εν λόγω αρχή εφαρμόζεται μόνον στο πλαίσιο άσκησης οικονομικών δραστηριοτήτων και ποτέ στο πλαίσιο άσκησης ρυθμιστικών εξουσιών. Μία δημόσια αρχή δεν μπορεί να επικαλεσθεί το επιχείρημα ότι θα μπορούσε να αντλήσει οικονομικά οφέλη ως ιδιοκτήτρια ενός αερολιμένα, προκειμένου να δικαιολογήσει μία ενίσχυση που εγκρίνεται στο πλαίσιο διακριτικής άσκησης των ρυθμιστικών ή φορολογικών εξουσιών της.»

- (17) Οι ενδιαφερόμενοι δεν επικρίνουν τόσο τη χορήγηση οικονομικών κινήτρων στη Ryanair όσο τους όρους υπό τους οποίους παρασχέθηκαν τα εν λόγω κίνητρα (έκταση), απουσία αναλογικότητας και προοδευτικής μείωσης, απεριόριστη διάρκεια, απουσία διαφάνειας, διακριτική και άνιση μεταχείριση των εταιρειών όσον αφορά το κόστος των τελών αερο-

δρομίου). Όλοι σχεδόν οι ενδιαφερόμενοι τονίζουν τον ανταγωνιστικό αντίκτυπο των ενισχύσεων στις άλλες αεροπορικές εταιρείες, ακόμη και σε άλλα μέσα μεταφορών. Ορισμένοι τρίτοι εγείρουν επίσης ερωτήματα σχετικά με πραγματικά περιστατικά (καταβολή 65 % των τελών αεροδρομίου στη BSCA ως αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας· αναδιάρθρωση κεφαλαίου της BSCA από την περιφέρεια της Βαλλονίας, διάθεση των αερολιμενικών υποδομών στη BSCA· ανάληψη των εξόδων ασφάλειας από την περιφέρεια της Βαλλονίας· άνοιγμα της αγοράς εξυπηρέτησης εδάφους σε άλλους φορείς εκμετάλλευσης δυνάμει της οδηγίας 96/67/EK).

- (18) Οι ενδιαφερόμενοι που προασπίζονται το βάσιμο των εν λόγω συμφωνιών εξηγούν ότι οι συμφωνίες αντικατοπτρίζουν συνήθεις πρακτικές στον κλάδο των εναέριων υπηρεσιών, και ότι είναι φυσιολογικό οι αερολιμένες να παρέχουν πλεονεκτήματα στις αεροπορικές εταιρείες που διακινούν σημαντικό όγκο επιβατών και παράγουν σημαντικά έσοδα. Θεωρούν ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας και η BSCA συμπεριφέρθηκαν κατά τη σύναψη των συμφωνιών με τη Ryanair ως ιδιώτες επενδυτές σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Οι ενδιαφερόμενοι τονίζουν ότι, εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για κρατικές ενισχύσεις, θα προβεί σε διάκριση μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων αερολιμένων, η οποία θα αντιβαίνει στο άρθρο 295 της Συνθήκης. Η Επιτροπή δεν πρέπει να απαιτεί τη δημοσιοποίηση των συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ δημόσιων αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, καθώς κάτι τέτοιο θα τοποθετούσε τους δημόσιους αερολιμένες σε μειονεκτική θέση από άποψη ανταγωνισμού σε σχέση με τους ιδιωτικούς αερολιμένες.

### 3.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΕΠΕΚΡΙΝΑΝ ΤΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

#### 3.2.1. BRITANNIA

- (19) Η αεροπορική εταιρεία Britannia θεωρεί φυσιολογικό να μπορούν οι αερολιμένες να παρέχουν στήριξη εμπορικής προώθησης και μειώσεις ανάλογα με τον όγκο των επιβατών που μεταφέρουν οι εταιρείες, ιδίως εάν πρόκειται για αερολιμένες που δεν είναι ακόμη καθιερωμένοι στην αγορά. Ωστόσο, τα πλεονεκτήματα αυτά πρέπει να παραμένουν αναλογικά και ρεαλιστικά και να είναι περιορισμένης διάρκειας. Η Britannia προβληματίζεται για την άνιση μεταχείριση ανταγωνιστριών αεροπορικών εταιρειών στην προκειμένη περίπτωση. Τα τέλη αεροδρομίου είναι άνισα και μη ρεαλιστικά, τη στιγμή που οι εταιρείες χαμηλού κόστους χρησιμοποιούν με τον ίδιο τρόπο όπως και οι λοιπές εταιρείες τους διαδρόμους προσαπογείωσης, τα τερματικά σημεία επιβατών ή τους μηχανισμούς ασφάλειας.

#### 3.2.2. SCANDINAVIAN AIRLINES

- (20) Η SAS υπενθυμίζει ότι η απορρύθμιση του ευρωπαϊκού ουρανού προκάλεσε αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των

παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών και κατέστησε επίσης δυνατή τη δημιουργία νέων εταιρειών που ανέπτυξαν νέες επιχειρηματικές έννοιες. Είναι απαραίτητο ο ανταγωνισμός αυτός να συνάδει με το ρυθμιστικό κεκτημένο, το οποίο θα εφαρμόζεται κατά τρόπο διάφανο και χωρίς διακρίσεις.

#### 3.2.3. KLM ROYAL DUTCH AIRLINE

- (21) Η KLM εξηγεί ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους και οι παραδοσιακές εταιρείες προσφέρουν διαφορετικά προϊόντα και έχουν διαφορετικούς λόγους ύπαρξης, τόσο από εμπορική όσο και από λειτουργική άποψη. Οι εταιρείες χαμηλού κόστους αποφεύγουν συνήθως τους μεγάλους αερολιμένες, όπου η υλικοτεχνική υποστήριξη και τα τέλη χρήσης ενδέχεται να είναι υψηλά: προτιμούν περιφερειακούς αερολιμένες που τους παρέχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν γρήγορες πτήσεις μετ# επιστροφής με μειωμένο κόστος. Οι εξελίξεις αυτές δεν πρέπει να αμφισβητηθούν, αλλά δεν είναι δυνατό να στηρίζονται σε ενισχύσεις. Σύμφωνα με την KLM, τα πλεονεκτήματα που παραχωρήθηκαν στη Ryanair στο Charleroi υπερβαίνουν κατά πολύ τα επιτρεπόμενα στο πλαίσιο του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης, και το αντιστάθμισμα που παραχώρησε η Ryanair, το οποίο συνίσταται στη στάθμευση ορισμένου αριθμού αεροσκαφών στον αερολιμένα του Charleroi, δεν μεταβάλλει την κατάσταση αυτή.

#### 3.2.4. AIR FRANCE

- (22) Η Air France θεωρεί ότι η μείωση των λειτουργικών εξόδων της Ryanair και η ανάληψή τους από την περιφέρεια της Βαλλονίας και τη BSCA δημιουργούν ένα μειονέκτημα για τους ανταγωνιστές της Ryanair που πραγματοποιούν πτήσεις στην ενδοκοινοτική αγορά. Η μείωση του τέλους προγείωσης επιτρέπει στη Ryanair να μειώσει τα λειτουργικά έξοδά της και την καθιστά, εκ των πραγμάτων, περισσότερο ανταγωνιστική από τους ανταγωνιστές της όχι μόνον στις πτήσεις που πραγματοποιεί από ή προς το Charleroi αλλά και στο σύνολο του δικτύου της Ryanair. Η υποχρέωση αποζημίωσης που ανέλαβε η περιφέρεια της Βαλλονίας θεωρείται επίσης πλεονέκτημα που διασφαλίζει στη Ryanair σταθερότητα των όρων εκμετάλλευσης, μολονότι «η πρακτική της χρησιμοποίησης οποιουδήποτε αερολιμένα δείχνει ότι το εμπορικό και ρυθμιστικό περιβάλλον δεν είναι ποτέ σταθερό. Πράγματι, το ύψος των τελών αεροδρομίου μπορεί κάλλιστα να αυξηθεί, εάν ο φορέας διαχείρισης αναγκάζεται να χρηματοδοτήσει συγκεκριμένα μέτρα, ενδεχομένως για να υποδεχθεί και άλλους μεταφορείς που επιθυμούν να εγκατασταθούν στο Charleroi· εξάλλου, η εξέλιξη των περιβαλλοντικών μέτρων μπορεί επίσης να μεταβάλει τους όρους χρήσης ενός αερολιμένα». Η Air France προβαίνει επίσης σε σύγκριση ανάμεσα στην κατάσταση που επικρατεί στο Charleroi και σε αυτή που επικρατεί σε άλλα κράτη μέλη, και ειδικότερα στη Γαλλία.

## 3.2.5. AUSTRIAN AIRLINES

- (23) Σύμφωνα με την Austrian Airlines, η εμφάνιση εταιρειών χαμηλού κόστους προκάλεσε έντονο ανταγωνισμό για επιδοτήσεις μεταξύ αερολιμένων και περιφερειών που θέλουν να εξυπηρετούνται από τους εν λόγω μεταφορείς. Οι εξελίξεις αυτές έδωσαν υπό αμφισβήτηση την αρχή της αμοιβής για τη διάθεση των υποδομών, παρότι πρόκειται για μία από τις βασικές αρχές της πολιτικής αεροπορίας. Οι χορηγούμενες ενισχύσεις δεν μειώνονται προοδευτικά, είναι ανεξάρτητες από την επιτυχία της Ryanair στις συνδέσεις που εξυπηρετεί και ωφελούν μία μόνον αεροπορική εταιρεία, γεγονός που συνεπάγεται διάκριση. Η Austrian καταλήγει στη διαπίστωση ότι «συνεργασίες» όπως αυτές μεταξύ της Ryanair και της περιφέρειας της Βαλлонίας προκαλούν σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και είναι σε μεγάλο βαθμό ασυμβίβαστες με την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών υπηρεσιών.

3.2.6. ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΠΛΗΣΙΟΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ CHARLEROI-GOSSELIES (ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES — ARACH)

- (24) Η ARACH εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι είχε ζητήσει από τον αρμόδιο υπουργό αντίγραφο των συμφωνιών μεταξύ της Ryanair, της περιφέρειας της Βαλлонίας και της BSCA, δυνάμει του δικαϊκού πρόσβασης σε περιβαλλοντικές πληροφορίες, και ότι το αίτημά της δεν ικανοποιήθηκε. Η ARACH ανησυχεί για το γεγονός ότι οι οικονομικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair οδηγούν σε «ανεξέλεγκτη ανάπτυξη του αερολιμένα» σε μία αστική περιοχή, και προσθέτει: «ως πολίτες και φορολογούμενοι, προβληματιζόμαστε για τις αμφιλεγόμενες δημόσιες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μία ιδιωτική εταιρεία, καθώς πρόκειται για καταχρηστική χρήση των δημοσιονομικών πόρων της περιφέρειας της Βαλлонίας».

## 3.2.7. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ Α

- (25) Ένας ενδιαφερόμενος δηλώνει «ιδιαίτερα προβληματισμένος» για τις επιδοτήσεις που χορηγούν οι δημόσιες αρχές, οι οποίες επηρεάζουν τους όρους του ανταγωνισμού μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς: «Πράγματι, η εταιρεία Ryanair επωφελείται ειδικότερα δημόσιων επιδοτήσεων για το δρομολόγιο Charleroi-Λονδίνο, ενώ η Eurostar, που διαχειρίζονται από κοινού η SNCB, οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι και η SNCF, δεν επωφελείται ανάλογων ενισχύσεων. Και όμως, τα δύο μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται άμεσα το ένα το άλλο στο δρομολόγιο Βρυξελλές-Λονδίνο. Οι φορείς εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων είναι μόνον υπεύθυνοι για την προώθηση του δρομολογίου, την αγορά εξοπλισμού και το σύστημα έλξης, την πληρωμή των διοδίων των υποδομών και της σήραγγας κ.λπ. Επομένως, η ίση μεταχείριση των ανταγωνιστών έχει διαταραχθεί».

## 3.2.8. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ Β

- (26) Ο ενδιαφερόμενος Β ισχυρίζεται ότι τα πλεονεκτήματα που παραχωρήθηκαν στη Ryanair μειώνουν τα έξοδά της και της επιτρέπουν να εφαρμόζει χαμηλότερες τιμές. Οι πρακτικές αυτές επηρεάζουν τους όρους του ανταγωνισμού είτε οι εν λόγω εταιρείες λειτουργούν με βάση το Charleroi είτε με βάση το Εθνικό Αεροδρόμιο Βρυξελλών (Zaventem) και ανεξάρτητα από τα εξυπηρετούμενα δρομολόγια. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λεγόμενων εταιρειών χαμηλού κόστους δεν είναι ένας ανταγωνισμός που πρέπει απλώς να αναλυθεί δρομολόγιο προς δρομολόγιο. Για πολλούς ταξιδιώτες, οι προορισμοί της Βενετίας ή της Βαρκελώνης είναι υποκαταστάσιμοι. Το ενδιαφέρον που δημιουργούν οι πτήσεις χαμηλού κόστους στους επιβάτες αυτούς δεν συνδέεται με το γεγονός ότι πρέπει να μεταβούν σε ένα συγκεκριμένο μέρος, αλλά μάλλον με το γεγονός ότι προσφέρουν ένα διάλειμμα στην καθημερινή ζωή, είτε πρόκειται για τη Βενετία είτε για τη Βαρκελώνη. Επομένως, ανταγωνισμός υπάρχει σε όλα τα δρομολόγια.

- (27) Η επιχείρηση εξηγεί ότι το άμεσο κόστος από τις Βρυξέλλες είναι 32,14 ευρώ ανά επιβάτη έναντι 5 ευρώ για τη Ryanair από το Charleroi<sup>(8)</sup>.

- (28) Μολονότι οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι πιο περιορισμένες για τη Ryanair από ό,τι για άλλες αεροπορικές εταιρείες, ο ενδιαφερόμενος παρατηρεί ότι πολλές υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι αναγκαίες για όλες τις εταιρείες. Το γεγονός ότι η αγορά εξυπηρέτησης εδάφους είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό στο Εθνικό Αεροδρόμιο Βρυξελλών σημαίνει ότι τα έξοδα εξυπηρέτησης δεν θα έπρεπε κανονικά να είναι πολύ πιο υψηλά στις Βρυξέλλες από ό,τι είναι στο Charleroi. Τα έξοδα εξυπηρέτησης είναι συνήθως πιο υψηλά στους μικρούς αερολιμένες από ό,τι στους μεγάλους αερολιμένες, καθώς οι επιχειρήσεις δεν καταφέρνουν συνήθως να επιτύχουν το κρίσιμο μέγεθος για να πραγματοποιούν οικονομίες κλίμακας. Ο ενδιαφερόμενος εκτιμά ότι η Ryanair εξοικονόμησε 17 εκατομμύρια ευρώ το 2003 στο πραγματικό κόστος της εξυπηρέτησης εδάφους και του τέλους προσγείωσης. Φαίνεται επίσης ότι η BSCA δεν έλαβε υπόψη τις διατάξεις της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας<sup>(9)</sup>: αναμένεται ότι ο αερολιμένας θα εξυπηρετεί σύντομα δύο εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, και η BSCA θα πρέπει να εφαρμόσει την οδηγία από το όριο αυτό και να ανοίξει την αγορά της εξυπηρέτησης εδάφους σε άλλους φορείς.

- (29) Η BSCA δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, αλλά για πολιτικούς και εταιρικούς

<sup>(8)</sup> Άμεσο κόστος ανά αεροσκάφος και ανά πτήση μετ' επιστροφής από το Εθνικό Αεροδρόμιο Βρυξελλών, συμπεριλαμβανομένων τελών προσγείωσης, τελών επιβατών, άλλων τελών και εξόδων εξυπηρέτησης. Βάσει του προβλεπόμενου όγκου των 1 700 000 επιβατών το 2003, η διαφορά κόστους ανέρχεται σε 23 εκατομμύρια ευρώ.

<sup>(9)</sup> ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36. Οδηγία, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

λόγους βάσει των υποδείξεων της περιφέρειας της Βαλλο-νίας. Η 15ετής σύμβαση δεν αναμένεται να επιτρέψει στη BSCA να καθιερωθεί ως κερδοφόρος επιχείρηση, και τα προβλήματα εκμετάλλευσης που αντιμετωπίζει αναμένεται να συνεχισθούν. Η προοπτική απόδοσης της επένδυσης ενδέχεται να διακυβευτεί, σε περίπτωση αποχώρησης της Ryanair<sup>(10)</sup>.

- (30) Η BSCA αποκτά εισφορές από την περιφέρεια της Βαλλο-νίας, είτε πρόκειται για το προϊόν των τελών αεροδρομίου σε ποσοστό 65 % είτε για τη δωρεάν διάθεση υποδομών, ενώ η περιφέρεια της Βαλλο-νίας καταβάλλει εισφορά στη Βαλλονική Εταιρεία Αερολιμένων (Société wallonne des aéroports — Sowaer). Καταρχήν, καμία καταβολή της περι-φέρειας της Βαλλο-νίας δεν πρέπει να υπερβαίνει την αντι-στάθμιση του κόστους που συνδέεται με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που βαρύνουν τη BSCA, αλλά η κατάσταση δεν είναι σαφής ως προς το σημείο αυτό.
- (31) Σύμφωνα με την επιχείρηση, η οποία αναγνωρίζει ότι επω-φελήθηκε και αυτή μερικές φορές πλεονεκτημάτων «μάρκε-τινγκ» για την προώθηση νέων δρομολογίων, αλλά ποτέ μει-ώσεων στα τέλη αεροδρομίου ή στις επιβαρύνσεις για την εξυπηρέτηση εδάφους, τα πλεονεκτήματα που παραχωρήθη-καν στη Ryanair στο Charleroi υπερβαίνουν κατά πολύ τις συνήθεις πρακτικές. Η επιχείρηση θεωρεί, ωστόσο, ότι είχε αναλάβει εξίσου υψηλούς εμπορικούς κινδύνους όταν εγκα-ταστάθηκε στο Εθνικό Αεροδρόμιο Βρυξελλών, σε μία εποχή κατά την οποία ο ανταγωνισμός με τη Sabena ήταν ιδιαι-τερα έντονος.
- (32) Το γεγονός ότι ορισμένοι άλλοι διαχειριστές αερολιμένων παραχωρούν πλεονεκτήματα στη Ryanair δεν επαρκεί για να αποδειχθεί ότι ο αερολιμένας του Charleroi ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Η επιχείρηση παραπέμπει στην απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση Steinike & Weiling<sup>(11)</sup>.

### 3.2.9. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ Γ

- (33) Σύμφωνα με τον ενδιαφερόμενο Γ, η BSCA δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής, καθώς τα χορηγηθέντα πλεονεκτήματα

διακρίνονται από αυτά που χορηγήθηκαν από άλλους αερο-λιμένες λόγω του εύρους τους<sup>(12)</sup>. Εξάλλου, το γεγονός ότι η Ryanair λαμβάνει πλεονεκτήματα από άλλους αερολι-μένες δεν έχει σημασία, καθώς τα πλεονεκτήματα αυτά ενδέ-χεται επίσης να συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

- (34) Ο ενδιαφερόμενος εφιστά την προσοχή της Επιτροπής σε διάφορους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ανάλυση της πιθανής απόδοσης της επένδυσης της BSCA, οι οποίοι φαίνεται να αποκλείουν τα κέρδη μεσοπρό-θεσμα:

— η BSCA επωφελήθηκε αναδιάρθρωσης κεφαλαίου από την περιφέρεια της Βαλλο-νίας ύψους τεσσάρων εκατομ-μυρίων ευρώ τον Δεκέμβριο του 2002·

— «επωφελείται απαλλαγής ίσης με το ήμισυ του ύψους της εισφοράς που οφείλει στην περιφέρεια της Βαλλο-νίας για την περίοδο 2001-2006. Το πλεονέκτημα αυτό ανέρχεται σε ένα εκατομμύριο ευρώ ετησίως, το οποίο η BSCA θα πρέπει ωστόσο να επιστρέψει από το 2007»·

— η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη το ύψος των δαπα-νών που συνδέονται με τα έργα επέκτασης του αερολι-μένα του Charleroi, που εκτιμάται σε 95 εκατομμύρια ευρώ, και με τους όρους χρηματοδότησης. Εάν το κόστος των έργων αυτών δεν αναλαμβάνεται από την BSCA, πρέπει να ελεγχθούν οι όροι διάθεσης των εν λόγω υποδομών στη BSCA εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλο-νίας. Ο ενδιαφερόμενος αμφιβάλει για το κατά πόσον υπό την παρούσα κατάσταση των υποδο-μών, ο αερολιμένας είναι σε θέση να υποδεχθεί επαρκή αριθμό επιβατών ώστε να διασφαλίζεται η χρηματοοικο-νομική ισορροπία της BSCA·

— η περιφέρεια της Βαλλο-νίας θέτει χωρίς επιβάρυνση στη διάθεση της BSCA τον αναγκαίο εξοπλισμό και προσω-πικό για το σύνολο των λειτουργιών ασφάλειας στον αερολιμένα του Charleroi, δηλαδή τον έλεγχο των επι-βατών και των αποσκευών τους πριν από την επιβίβαση, και ο ενδιαφερόμενος Γ προσθέτει ότι «η Επιτροπή γνω-ρίζει σίγουρα ότι, κατά γενικό κανόνα, τα έξοδα ασφα-λείας βαρύνουν τους χρήστες του αερολιμένα, είτε μέσω τέλους ασφαλείας που καταβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα είτε μέσω φόρου, όταν οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται από τις δημόσιες αρχές».

<sup>(10)</sup> Η επιχείρηση αναφέρει το παράδειγμα του Shannon στην Ιρλανδία. Ο αερολιμένας του Shannon παραχώρησε πλεονεκτήματα στη Ryanair για κάποιο διάστημα, τα οποία δεν ανανεώθηκαν. Η Ryanair αποφάσισε να μεταφέρει τις δραστηριότητές της σε άλλο αερολιμένα, με αποτέλεσμα ο αερολιμένας του Shannon να μην επιτύχει την εύλογα προσδο-κώμενη απόδοση της επένδυσης.

<sup>(11)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Μαρτίου 1977 στην υπόθεση 78/76, Steinike & Weilig κατά Γερμανίας, Συλλογή 1977 σ. 595: έχοντας υπόψη ότι η ενδεχόμενη παραβίαση από ένα κράτος μέλος υποχρέωσης του που απορρέει από τη Συνθήκη, σε σχέση με την απα-γόρευση του άρθρου 92, δεν δικαιολογείται από το γεγονός ότι άλλα κράτη μέλη παρέλειψαν επίσης να τηρήσουν την ίδια υποχρέωση· ότι οι συνέπειες περισσότερων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στις συναλ-λαγές μεταξύ των κρατών μελών δεν εξουδετερώνονται αμοιβαίως, αλλά αντιθέτως συσσωρεύονται, γεγονός που αυξάνει τις επιζήμιες συνέπειες για την κοινή αγορά (αιτιολογική σκέψη 24).

<sup>(12)</sup> Οι τιμές που επιβάλλονται από το αεροδρόμιο Hahn της Φραγκ-φούρτης και το αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου είναι υψηλότερες και οι μειώσεις μικρότερες, ενώ η Ryanair εξυπηρετεί 49 προορισμούς από το Λονδίνο και 15 από το αεροδρόμιο Hahn της Φραγκφούρτης έναντι 9 από το αεροδρόμιο του Charleroi.

### 3.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ

#### 3.3.1. TBI

- (35) Η TBI είναι μία επιχείρηση ιδιοκτήτρια διαφόρων αεροδρομίων ανά τον κόσμο, η οποία παρέχει επίσης διάφορους τύπους αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι αερολιμένες που της ανήκουν και τους οποίους διαχειρίζεται είναι το Luton του Λονδίνου, το Διεθνές Αεροδρόμιο του Κάρντιφ, το Διεθνές Αεροδρόμιο του Μπέλφαστ και το αεροδρόμιο Skavsta της Στοκχόλμης. Διαχειρίζεται τέσσερα ακόμη αεροδρόμια, τα οποία ανήκουν σε τοπικές περιφέρειες και αρχές. Τέλος, παρέχει ειδικές αερολιμενικές υπηρεσίες σε 28 ακόμη αερολιμένες.
- (36) Η TBI ισχυρίζεται ότι, την εποχή που η Ryanair διεξήγαγε διαπραγματεύσεις με τον αερολιμένα του Charleroi, διεξήγαγε επίσης διαπραγματεύσεις για τη χρησιμοποίηση του αεροδρομίου Skavsta της Στοκχόλμης, και ότι οι συμφωνίες που συνάφθηκαν με το Charleroi είναι παρόμοιες με εκείνες που σύναψε η TBI με τη Ryanair και άλλες εταιρείες χαμηλού κόστους, συγκεκριμένα στο αεροδρόμιο Skavsta της Στοκχόλμης.
- (37) Η TBI ισχυρίζεται ότι η ανάπτυξη αερολιμένων όπως το Charleroi δεν θα έπρεπε να ανακοπεί σε σχέση με τους ιδιωτικούς ανταγωνιστές τους απλώς και μόνον επειδή πρόκειται για δημόσιους αερολιμένες:
- Η παραχώρηση εκπτώσεων στα τέλη προσγείωσης και στις επιβαρύνσεις εξυπηρέτησης εδάφους αποτελεί συνήθη εμπορική πρακτική για την προσέλκυση εταιρειών που είναι σε θέση να παράσχουν σημαντικό όγκο επιβατών, ο οποίος διασφαλίζει εμπορικά έσοδα στον αερολιμένα <sup>(13)</sup>. Χωρίς αυτούς τους όγκους επιβατών, ο αερολιμένας θα έπρεπε να καταβάλλει συνεχώς προσπάθειες για την επίτευξη του νεκρού σημείου της εκμετάλλευσης.
  - Οι κρατικοί αερολιμένες πρέπει να είναι σε θέση να καταβάλλουν αποζημιώσεις σε περίπτωση αύξησης των τελών εκ μέρους των περιφερειακών αρχών, επειδή οι ιδιωτικοί αερολιμένες μπορούν να καθορίζουν τα εν λόγω τέλη για όλη τη διάρκεια της σύμβασης.
  - Οι συνεισφορές υπό μορφή κάλυψης των εξόδων διαμονής σε ξενοδοχείο, κατάρτισης του προσωπικού ή εμπορικής προώθησης δεν είναι ασυνήθιστες, και πρέπει να συγκρίνονται με την πραγματοποιηθείσα επένδυση και τον κίνδυνο που αναλαμβάνει ο μεταφορέας σταθμεύοντας τα αεροσκάφη του σε έναν ελάχιστα γνωστό αερολιμένα.
  - Οι «συνδρομές μάρκετινγκ» αποτελούν συνήθη πρακτική στους αερολιμένες που δεν χρησιμοποιούνται ευρέως. Οι εταιρείες που χρησιμοποιούν τους εν λόγω αερολιμένες καταβάλλουν μεγάλες προσπάθειες για την εμπορική προώθηση των πτήσεών τους. Η πρακτική αυτή

ωφελεί τον αερολιμένα, του οποίου η φήμη βελτιώνεται, και αυξάνει τον αριθμό των επιβατών. Η TBI παρέχει τέτοιου είδους συνδρομές, κυρίως όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης δημιουργεί μία νέα υπηρεσία ή αυξάνει τη συχνότητα ορισμένων πτήσεων σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο.

— Θα ήταν άδικο να επιβληθεί στους δημόσιους αερολιμένες υποχρέωση δημοσιοποίησης των συμφωνιών που διαπραγματεύονται με τους αερομεταφορείς, καθώς η υποχρέωση αυτή θα τους τοποθετούσε σε ανταγωνιστικά μειονεκτική θέση σε σχέση με τους ιδιωτικούς αερολιμένες, οι οποίοι δεν υπόκεινται σε τέτοια υποχρέωση.

- (38) Η TBI εξηγεί ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες υποχρησιμοποιήθηκαν για πολλά χρόνια λόγω έλλειψης ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών πριν από το άνοιγμα των αγορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο και, έκτοτε, επειδή οι παραδοσιακές εταιρείες επικεντρώνονται στους κεντρικούς αερολιμένες («hub»). Η ανάπτυξη εταιρειών, όπως η Ryanair, που παρέχουν υπηρεσίες από σημείο σε σημείο από αερολιμένες μικρότερου μεγέθους ανέτρεψε την τάση αυτή, παρέχοντας στους εν λόγω αερολιμένες τη δυνατότητα να επιτύχουν το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσης. Οι εμπειρίες των αερολιμένων Luton του Λονδίνου, χρήστες του οποίου είναι κατά 70 % εταιρείες χαμηλού κόστους (Easyjet, Ryanair, Harag Lloyd) <sup>(14)</sup>, του Κάρντιφ, που χρησιμοποιείται κατά 65 % από εταιρείες χαμηλού κόστους (ιδίως Bmibaby) <sup>(15)</sup>, του Μπέλφαστ (Easyjet, Go) και του αεροδρομίου Skavsta της Στοκχόλμης <sup>(16)</sup>, που έγινε βάση της Ryanair τον Ιανουάριο του 2003, αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα.

#### 3.3.2. HRL MORRISON AND CO

- (39) Μέσω της θυγατρικής της Infratil, η HRL Morrison and Co είναι ιδιοκτήτρια σε ποσοστό 67 % του αερολιμένα Prestwick της Γλασκόβης, του οποίου το ιστορικό υπενθυμίζει εν συντομία. Όταν, το 1992, η British Airport Authority πώλησε τον αερολιμένα της Γλασκόβης, χρησιμοποιούνταν μόνον 1 % της δυναμικότητας του αερολιμένα. Το 1994, αδυνατώντας να προσελκύσει παραδοσιακές εταιρείες, ο αερολιμένας αποφάσισε να συνάψει 15ετή συμφωνία με τη Ryanair για δύο καθημερινές πτήσεις μετ' επιστροφής μεταξύ Γλασκόβης και Δουβλίνου. Στη διάρκεια του πρώτου έτους, μεταφέρθηκαν μεταξύ Ιρλανδίας και Σκωτίας 114 000 επιβάτες. Έκτοτε η Ryanair ανέπτυξε περισσότερα

<sup>(14)</sup> Ο αριθμός των επιβατών στο Luton αυξήθηκε από 1,9 εκατομμύρια το 1995-1996 σε 6,7 εκατομμύρια το 2002, ήτοι αύξηση 250 %, παρά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

<sup>(15)</sup> Ο αριθμός των επιβατών στο Κάρντιφ αυξήθηκε από 1 εκατομμύριο στις αρχές της δεκαετίας του 1990 σε 2,25 εκατομμύρια το 2003.

<sup>(16)</sup> Πριν από την έλευση της Ryanair το 1997, το αεροδρόμιο Skavsta υποδεχόταν λιγότερους από 20 000 επιβάτες. Το 2002 ο αριθμός τους είχε ανέλθει σε 315 000. Η λειτουργία της βάσης της Ryanair θα έχει ως αποτέλεσμα τον τετραπλασιασμό του αριθμού των επιβατών, ο οποίος θα ανέλθει σε 1,5 εκατομμύριο το 2003.

<sup>(13)</sup> Αντιπροσωπεύουν 55 % των εσόδων της TBI.

δρομολόγια και αναμένεται να διαμετακομίσει από τον εν λόγω αερολιμένα 1,7 εκατομμύριο επιβάτες το 2003. Χάρη στη Ryanair, ο αερολιμένας μπόρεσε να αναπτύξει τις εμπορικές δραστηριότητές του, να επιτύχει ένα κρίσιμο μέγεθος καθώς και το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσής.

(40) Κατά την άποψη της Morrison, ένας ιδιώτης επενδυτής θα μπορούσε να υιοθετήσει την προσέγγιση που ακολούθησε ο αερολιμένας του Charleroi. Θα στήριζε την προσφορά του σε ορισμένους καθοριστικούς παράγοντες: τον όγκο των επιβατών που θα μπορούσε να φέρει μία εταιρεία στον αερολιμένα· την επιθυμία του να δεσμευθεί μακροπρόθεσμα μέσω συμβάσεων· τις συγκεκριμένες ανάγκες της εταιρείας· το πρόγραμμα εκτέλεσης δρομολογίων και τη συνάφειά του προς τη δραστηριότητα του αερολιμένα (υφιστάμενη διακίνηση επιβατών)· τις ανάγκες ως προς τους πόρους του τερματικού σημείου επιβατών και την εξυπηρέτηση εδάφους. Θα υπολόγιζε τα προσδοκώμενα οφέλη από τη συμφωνία με τη Ryanair στο σύνολό της (και όχι από τα διάφορα επιμέρους σκέλη της συμφωνίας). Τα οφέλη μίας τέτοιας συναλλαγής θα έπρεπε να εξετασθούν σε περίοδο περίπου 20 ετών, με σημαντική αύξηση των δραστηριοτήτων ύστερα από τρία έως πέντε έτη. Όταν πρόκειται για συμφωνία 15ετούς διάρκειας, οι μέτοχοι της Morrison θεωρούν ότι αυτή μπορεί να είναι εμπορικά αποδεκτή, εφόσον η απόδοση της επένδυσης πραγματοποιηθεί περίπου πέντε έτη μετά την υπογραφή της συμφωνίας.

(41) Τα σχόλια της Morrison όσον αφορά την έκπτωση των τελών, τις συνεισφορές και τα οικονομικά κίνητρα είναι ουσιαστικά όμοια με αυτά της TBI. Συγκεκριμένα, η εταιρεία διευκρινίζει τα εξής:

— δεν είναι ασυνήθιστο οι αερολιμένες να διαπραγματεύονται εκπτώσεις των τελών αεροδρομίων και των επιβαρύνσεων εξυπηρέτησης εδάφους με αντάλλαγμα μεγαλύτερο όγκο επιβατών και μακροπρόθεσμη δέσμευση της Ryanair, η οποία εμποδίζει την εταιρεία να επιλέξει άλλο αερολιμένα <sup>(17)</sup>.

— οι αερολιμένες βρίσκονται σε δύσκολη θέση όσον αφορά τη διαφήμιση, καθώς ο μόνος πραγματικά αποτελεσματικός τρόπος διαφήμισής τους είναι η προώθηση των αεροπορικών υπηρεσιών που παρέχονται από κάθε αερολιμένα. Το γεγονός ότι το όνομα του αερολιμένα δεν εμφανίζεται σε περιοπτη θέση δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικό: σημασία έχουν τα οφέλη που απορρέουν από τις διαφημιστικές εκστρατείες, δηλαδή η αύξηση του αριθμού των επιβατών.

(42) Η καλύτερη απόδειξη του εμπορικού χαρακτήρα των συμφωνιών που συνάφθηκαν στο Charleroi έγκειται στο

γεγονός ότι η Morrison ενδιαφέρεται να αποκτήσει μερίδιο συμμετοχής στη BSCA, μολονότι δεν είχε ακόμη πρόσβαση στους λογαριασμούς της BSCA.

(43) Η Morrison εκτιμά ότι η Επιτροπή θα είχε άδικο εάν υποχρέωνε έναν αερολιμένα να παραχωρεί τους ίδιους όρους σε οποιαδήποτε εταιρεία, χωρίς διάκριση ανάλογα με τον όγκο των διακινούμενων επιβατών που παράγει. Θα ήταν επίσης άδικο να επιβληθεί υποχρέωση δημοσιότητας για εμπορικές συναλλαγές ιδιωτικής φύσης, καθώς με τον τρόπο αυτό θα παρέχονταν στους ανταγωνιστές αερολιμένες ευαίσθητες πληροφορίες που εμπίπτουν στο επιχειρηματικό απόρρητο.

### 3.3.3. RYANAIR

(44) Ως γενικό σχόλιο, η Ryanair τονίζει τις συνέπειες της απόφασης της Επιτροπής για την επιβίωση των περιφερειακών αερολιμένων και την απελευθέρωση των υπηρεσιών αερομεταφορών κατά τα επόμενα 20 έτη. Αναλαμβάνοντας κινδύνους, οι εταιρείες χαμηλού κόστους κατάφεραν να κάνουν αυτό που δεν έκαναν οι παραδοσιακές εταιρείες: να καταστήσουν βιώσιμους περιφερειακούς αερολιμένες που υποχρησιμοποιούνταν, όπως το αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου, το αεροδρόμιο Prestwick της Γλασκώβης, το αεροδρόμιο Luton του Λονδίνου, το αεροδρόμιο του Μπέλφαστ κ.λπ. Οι αερολιμένες αυτοί ανταγωνίζονται τους μεγάλους αερολιμένες, γεγονός που αναγκάζει τα παλαιά μονοπώλια να μειώσουν τις τιμές τους και να βελτιώσουν την αποδοτικότητα τους. Από τη δυναμική αυτή επωφελούνται οι καταναλωτές, καθώς μπορούν πλέον να αγοράζουν αεροπορικά εισιτήρια σε χαμηλότερες τιμές. Η Επιτροπή δεν πρέπει να στερήσει από τους δευτερεύοντες αερολιμένες της ηπειρωτικής Ευρώπης τις εμπειρίες που γνώρισαν οι αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίοι επίσης παρέχουν κίνητρα.

(45) Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει την ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων, αυτό θα γίνει:

— κατά παράβαση του άρθρου 295 της Συνθήκης, εισάγοντας διάκριση μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων αερολιμένων. Η Επιτροπή δεν μπορεί να προδικάζει το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη·

— εμποδίζοντας έναν δημόσιο αερολιμένα να παρέχει τους ίδιους οικονομικούς όρους με εκείνους που παρέχουν ιδιωτικοί αερολιμένες, κάτι που θα ήταν απαράδεκτο από πολιτική και νομική άποψη·

— υποχρεώνοντας έναν αερολιμένα να δημοσιοποιεί όλες τις επιβαρύνσεις του, μολονότι δεν υπάρχει σχετική νομική υποχρέωση, η Επιτροπή θα έκανε κατάχρηση της εξουσίας που διαθέτει δυνάμει των διατάξεων της Συνθήκης που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις, ενώ η Συνθήκη προβλέπει διαφορετική νομική βάση, το άρθρο

<sup>(17)</sup> Η Morrison υπενθυμίζει ότι, λόγω της αύξησης του ύψους των τελών εκ μέρους του διαχειριστή του ιρλανδικού αερολιμένα του Shannon (Aer Rianta), η Ryanair αποφάσισε να μεταφέρει το μεγαλύτερο μέρος των πτήσεών της στον ιρλανδικό αερολιμένα του Kerry. Βλέπε επίσης την ανακοίνωση Τύπου της Ryanair της 13ης Φεβρουαρίου 2003 σχετικά με τη μεταφορά του δρομολογίου Φραγκφούρτη-Hahn-Shannon στο Φραγκφούρτη-Hahn-Kerry ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)).



80, για τη θέσπιση διατάξεων σχετικά με τα τέλη αεροδρομίου <sup>(18)</sup>. Η πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τα τέλη αεροδρομίου <sup>(19)</sup> βασίζονταν σε αυτή τη νομική βάση.

### 3.3.3.1. Σχέσεις της Ryanair με τους δευτερεύοντες αερολιμένες

(46) Αφού υπενθυμίζει ποιες είναι οι σχέσεις με τον αερολιμένα της Βαλλονίας, η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι συμφωνίες που συνάφθηκαν ανάμεσα στη Ryanair, τη BSCA και την περιφέρεια της Βαλλονίας δεν περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, και αυτό για τους εξής τρεις λόγους: ισχύει η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, δεν υπάρχει επιλεκτικότητα, και οι συμφωνίες δεν προκαλούν νόθευση του ανταγωνισμού.

(47) Προκειμένου να προσελκύσουν επενδύσεις στις υποδομές τους, οι δευτερεύοντες αερολιμένες χρειάζονται μία κρίσιμη μάζα επιβατών, η οποία είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνον με τη σύναψη μακροπρόθεσμων συμφωνιών με αεροπορικές εταιρείες. Οι εξασφαλισμένοι όγκοι επιβατών διαφέρουν ανάλογα με το κατά πόσον πρόκειται για βάσεις ή για δρομολόγια που ξεκίνησε η Ryanair, όπως προκύπτει από τους πίνακες 1 και 2.

**Πίνακας 1 — Βάσεις της Ryanair (όγκος επιβατών)**

Αεροδρόμιο	Αριθμός επιβατών κατά το έτος προ της έλευσης της Ryanair	Συνολικός αριθμός επιβατών (2002)	Συνολικός αριθμός επιβατών της Ryanair (2002)	% του όγκου που οφείλεται στη Ryanair (2002)
Δουβλίνο	2 600 000 (1985)	15 085 000	4 189 509	28 %
Stansted Λονδίνου <sup>(20)</sup>	1 047 000 (1988)	16 048 700	8 301 356	52 %
Prestwick Γλασκόβης	10 000 (1993)	1 486 439	1 320 920	89 %
Charleroi	< 20 000 (1997)	1 271 596	1 242 087	98 %
Hahn Φραγκφούρτης	< 20 000 (1997)	1 457 527	1 422 566	98 %

**Πίνακας 2 — Δρομολόγια της Ryanair (όγκος επιβατών)**

Αεροδρόμιο	Συνολικός αριθμός επιβατών κατά το έτος προ της έλευσης της Ryanair	Συνολικός αριθμός επιβατών (2002)	Συνολικός αριθμός επιβατών της Ryanair (2002)	% του όγκου που οφείλεται στη Ryanair (2002)
Πίζα	1 065 691 (1997)	1 654 570	627 985	38 %
Μιλάνο (Bergamo)	1 061 397 (2001)	1 252 878	360 389	29 %
Πεσκάρα	114 024 (2000)	295 875	196 389	66 %
Μπολόνια (Forli)	45 933 (2000)	150 309	112 508	75 %
Λίβερπουλ	333 000 (1987)	2 835 088	252 310	9 %
Derry	49 000 (1998)	199 543	129 298	65 %

<sup>(18)</sup> Το άρθρο 80 της Συνθήκης ορίζει ότι οι διατάξεις που αφορούν τις μεταφορές εφαρμόζονται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία: «Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές».

<sup>(19)</sup> COM(97) 154 τελικό (ΕΕ C 257 της 22.8.1997, σ. 2).

<sup>(20)</sup> Την εποχή που η Ryanair ξεκίνησε τις πτήσεις της από το Stansted το 1989, ο αερολιμένας ήταν σχετικά άγνωστος και δεν διέθετε ακόμη νέο τερματικό σημείο επιβατών. Η Ryanair εγκατέστησε εκεί μία βάση το 1991, και το παράδειγμά της μιμήθηκαν και άλλες εταιρείες, όπως η Go (1997) και η Buzz (1997). Το ίδιο συνέβη το 1992 στο Prestwick της Γλασκόβης, στο Μπρίστολ, στο Κάρντιφ και στο Εδιμβούργο.

- (48) Προκειμένου να προσελκύσουν εταιρείες, οι αερολιμένες είναι πρόθυμοι να διαπραγματευθούν εκπτώσεις, όπως αποδεικνύεται σε μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής <sup>(21)</sup>. Η Ryanair παρέσχε εμπιστευτικές πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά τα ποσά που καταβάλλει η εταιρεία στο Charleroi και σε «ιδιωτικά» αεροδρόμια, όπως το Skavsta της Στοκχόλμης, το Prestwick της Γλασκώβης, το Hahn της Φραγκφούρτης, τα αεροδρόμια της Ανκόνας, του Bournemouth, του Λίβερπουλ ή του Knock, αποδεικνύοντας ότι τα καθαρά ποσά που καταβάλλονται υπέρ του Charleroi είναι υψηλότερα εκείνων που καταβάλλονται στα άλλα αεροδρόμια <sup>(22)</sup>.
- (49) Πριν από την εγκατάσταση της Ryanair στο Charleroi, ο αερολιμένας υποδεχόταν μόνον 20 000 επιβάτες ετησίως, ήτοι κατά μέσο όρο 50 ημερησίως. Χάρη στο δρομολόγιο Charleroi-Δουβλίνο, που εγκαινιάσθηκε την 1η Μαΐου 1997, η Ryanair μετέφερε το 2000 178 000 επιβάτες. Σε τέσσερα έτη, μετέφερε περισσότερους επιβάτες μεταξύ των δύο πόλεων από τον συνολικό όγκο επιβατών το 1997 στο δρομολόγιο Βρυξέλλες-Δουβλίνο. Το 2002, ο αερολιμένας υποδέχθηκε περισσότερο από 1,25 εκατομμύριο επιβάτες — σχεδόν 4 000 επιβάτες ημερησίως — σε δέκα προορισμούς σε όλη την Ευρώπη. Η αύξηση του όγκου των επιβατών ανήλθε σε 1 455 % μεταξύ 1997 και 2002.
- (50) Η Ryanair διατύπωσε ορισμένα σχόλια όσον αφορά την πορεία των διαπραγματεύσεων με τον αερολιμένα, σε σχέση με την περιγραφή που περιέχεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας:
- κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και του φθινοπώρου του 2000, η Ryanair είχε ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με άλλους αερολιμένες, είτε για την εγκατάσταση μίας νέας βάσης της Ryanair είτε για την προσθήκη αεροσκαφών σε ορισμένα δρομολόγια από το καλοκαίρι του 2001.
  - οι συμφωνίες ανάμεσα στη BSCA, τη Ryanair και την περιφέρεια της Βαλλονίας εγκρίθηκαν τον Φεβρουάριο του 2001. Η υπογραφή τους τον Νοέμβριο του 2001 αποτελεί απλώς επισημοποίησή τους. Οι διαπραγματεύσεις με το Charleroi διενεργήθηκαν όπως κάθε άλλη εμπορική διαπραγμάτευση.
- Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδύτη σε συνθήκες οικονομίας αγοράς**
- (51) Η αρχή του ιδιώτη επενδύτη σε συνθήκες οικονομίας αγοράς πρέπει να εφαρμοσθεί τόσο στη BSCA, που συμπε-
- ριφέρεται όπως κάθε φορέας διαχείρισης ενός αεροδρομίου που επιθυμεί να μεγιστοποιήσει την απόδοση του αερολιμένα, όσο και στην περιφέρεια της Βαλλονίας, ιδιοκτήτρια του αερολιμένα, που ενεργεί όπως κάθε μέτοχος αερολιμένα που επιθυμεί να μεγιστοποιήσει την αξία του αερολιμένα. Οι συμφωνίες συνάφθηκαν σε κανονικές συνθήκες αγοράς, όπως συνέβη με αρκετά ιδιωτικά αεροδρόμια. Εξάλλου, το αεροδρόμιο Luton του Λονδίνου προσέφερε στη Ryanair ευνοϊκότερους όρους.
- (52) Τα οφέλη που προκύπτουν από την έλευση της Ryanair για τον ιδιοκτήτη και τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα υπερβαίνουν εκείνα που προκύπτουν για τη Ryanair, διασφαλίζοντας για παράδειγμα την αύξηση της αξίας του αερολιμένα (μία τεράστια επένδυση τεσσάρων αεροσκαφών μόνιμα σταθμευμένων στο Charleroi, 4 000 επιβάτες ημερησίως κατά μέσο όρο, περισσότερο από 1,5 εκατομμύριο επιβάτες το 2003, αποτελεσματική χρήση του αερολιμένα, σημαντικά κέρδη σε διάστημα δύο ετών, οικονομική ανάπτυξη από τις μεγαλύτερες για αερολιμένα της Ευρώπης, βασισμένη σε συμφωνία διάρκειας 15 ετών, δέκα προορισμοί σε τέσσερις χώρες της Ευρώπης, επένδυση στην εμπορική προώθηση του αερολιμένα, σημαντικές οικονομικές κυρώσεις για τη Ryanair σε περίπτωση μη τήρησης των όρων της σύμβασης όσον αφορά τον όγκο των επιβατών, πείρα στους χειρισμούς μίας από τις πιο αποτελεσματικές εταιρείες στον κόσμο και προσωπικό με μεγαλύτερη πείρα, αύξηση των εσόδων μίσθωσης, αύξηση της επιχειρηματικής αξίας του αερολιμένα, ενίσχυση της ελκυστικότητας του αερολιμένα για καινούριους επενδυτές).
- (53) Η διάρκεια των συμφωνιών (15 έτη) δεν είναι ασυνήθιστη. Η Ryanair έχει συνάψει συμφωνίες διάρκειας 10 έως 20 ετών με όλους σχεδόν τους αερολιμένες που χρησιμοποιεί. Οι διάρκειες αυτές διασφαλίζουν μία ροή εσόδων που καθιστά δυνατές τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις σε υποδομές.
- Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδύτη σε συνθήκες οικονομίας αγοράς στην περιφέρεια της Βαλλονίας**
- (54) Η Ryanair θεωρεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδύτη σε συνθήκες οικονομίας αγοράς εφαρμόζεται στην περιφέρεια της Βαλλονίας, καθώς η περιφέρεια έλαβε τα συγκεκριμένα μέτρα αποκλειστικά και μόνον υπό την ιδιότητά της ως οικονομικού παράγοντα και όχι ως ρυθμιστικού φορέα που ασκούσε προνόμια δημόσιας εξουσίας. Η Ryanair υπενθυμίζει στην Επιτροπή ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας ενεργεί ως ιδιοκτήτης του αερολιμένα. Επιπλέον, καθώς η περιφέρεια της Βαλλονίας είναι ο κύριος μέτοχος της BSCA, κάθε όφελος για την BSCA ωφελεί επίσης τον ιδιοκτήτη του αερολιμένα.
- (55) Η αξία του αερολιμένα του Charleroi αυξήθηκε σημαντικά μετά την εγκατάσταση της Ryanair πριν από έξι έτη, και ιδίως τα τέσσερα τελευταία έτη. Όπως συμβαίνει με κάθε αερολιμένα, η αξία αυτή είναι συνάρτηση του όγκου των

<sup>(21)</sup> Cranfield University, Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules, Σεπτέμβριος 2002, μελέτη διαθέσιμη στην αγγλική γλώσσα στην ιστοθέση της Επιτροπής [http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/studies\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/studies_fr.htm). Βλέπε ειδικότερα το κεφάλαιο 5.1.4 σχετικά με τις εκπτώσεις που χορηγούνται από τους αερολιμένες υπό διάφορες μορφές, καθώς και το κεφάλαιο 4.1.3.

<sup>(22)</sup> Οι πληροφορίες αυτές, που εμπίπτουν στο επιχειρηματικό απόρρητο, δεν διαβιβάσθηκαν στο Βέλγιο για την υποβολή παρατηρήσεων και δεν αναδημοσιεύονται στο παρόν.

διακινούμενων επιβατών, ιδίως από εταιρείες χαμηλού κόστους <sup>(23)</sup>. Η εμπορική επιτυχία της BSCA είναι προφανής στο ενδιαφέρον που εκδηλώνουν επιχειρήσεις όπως η Morrison, η Vinci και η Aéroports de Paris για την αγορά 25 % της BSCA. Ως παραδείγματα αυτής της αύξησης της αξίας, η Ryanair αναφέρει τους αερολιμένες της Γλασκώβης, της Κοπεγχάγης και εκείνους που ανήκουν στη British Airport Authority <sup>(24)</sup>.

- (56) Τροποποιώντας τα τέλη προσγείωσης υπέρ της Ryanair, η περιφέρεια της Βαλλονίας ενήργησε ως παράγοντας της αγοράς, και όχι ως ρυθμιστικός φορέας ή ως φορολογική αρχή που αυξάνει ή μειώνει το επίπεδο των «φόρων». Άλλωστε, δεν πρόκειται για «φόρους», αλλά για «τέλη», όπως ονομάζονται στις ρυθμίσεις της Βαλλονίας. Τα τέλη αεροδρομίου καταβάλλονται στο σύνολό τους στη BSCA και όχι στην περιφέρεια της Βαλλονίας. Γενικά, στην πράξη, οι αερολιμένες εισπράττουν τα τέλη αυτά (κατόπιν συμφωνίας και διαπραγμάτευσης) από τις αεροπορικές εταιρείες. Τα ποσοστά που δημοσιεύονται ενδέχεται να εγκρίνονται από τις κυβερνήσεις, αλλά ουσιαστικά καθορίζονται από τους αερολιμένες και αποτελούν αντικείμενο άμεσης διαπραγμάτευσης μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών.
- (57) Οι μειώσεις των τελών προσγείωσης για την παροχή νέων υπηρεσιών ή την αύξηση της συχνότητας των πτήσεων είναι συνήθης πρακτική στον κλάδο, με εξαίρεση τους κορεσμένους κεντρικούς αερολιμένες, όπως το Heathrow και το Charles de Gaulle.
- (58) Η Επιτροπή φαίνεται να θεωρεί ασυνήθη, ακόμη και παράνομο, τον καθορισμό του ύψους του τέλους προσγείωσης ανά επιβάτη και όχι σε συνάρτηση με το βάρος του αεροσκάφους. Ωστόσο, η Ryanair έχει συνάψει συμφωνίες με αρκετά αεροδρόμια, οι οποίες βασίζονται στο πρότυπο αυτό.
- (59) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι τα βάρη που αναφέρονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν είναι ορθά. Το βάρος ενός Boeing 737-800 σχεδιασμένου για τη Ryanair — μοναδικός τύπος αεροσκάφους που χρησιμοποιείται πλέον στο Charleroi — είναι 67 τόνοι, και όχι 78. Έτσι, το ύψος

της μείωσης είναι 36,7 % κατά μέσο όρο και όχι 50 %. Εάν δεν υπήρχε αυτή η ειδική συμφωνία, η Ryanair θα ήταν επιλέξιμη για το σύστημα μειώσεων που θεσπίζεται στη βελγική νομοθεσία του 1998 και προβλέπει έκπτωση 5 έως 25 %.

- (60) Όσον αφορά τις εγγυήσεις αποζημίωσης ή «υποχρεώσεις παράλειψης» που ανέλαβε η περιφέρεια της Βαλλονίας σε περίπτωση τροποποίησης των τελών αεροδρομίου έως το 2015 και μεταβολής των ωραρίων λειτουργίας του αερολιμένα, δεν πρόκειται για ζητήματα «ρυθμιστικής» φύσης, αλλά για εμπορικές αποφάσεις αναγκαίες για την εγκατάσταση βάσης της Ryanair. Οι εγγυήσεις αυτές ισοδυναμούν με τις «ρήτρες σταθεροποίησης» ή «επιστολές υποστήριξης» που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο μακροπρόθεσμων συμφωνιών μεταξύ ιδιωτικών επιχειρήσεων και κρατικών οργανισμών, για παράδειγμα στον τομέα των σπράγγων ή των σωληναγωγών, ή στο πλαίσιο ιδιωτικοποιήσεων. Είναι φυσικό οι μητρικές εταιρείες να παρέχουν τις εγγυήσεις αυτές σε τρίτους που συνάπτουν συμβάσεις με τις θυγατρικές τους. Είναι απαραίτητο η Ryanair να αποκτήσει ορισμένες εξασφαλίσεις εκ μέρους της κυβέρνησης. Οι εγγυήσεις αυτές δεν περιορίζουν την κυριαρχία της περιφέρειας της Βαλλονίας εμποδίζοντας την να τροποποιήσει τη νομοθεσία: δεν προβλέπεται αποζημίωση για τις αλλαγές που πραγματοποιούνται εκτός του τομέα αρμοδιότητας της περιφέρειας της Βαλλονίας (σε ομοσπονδιακό, ευρωπαϊκό ή διεθνές επίπεδο). Σύμφωνα με τη Ryanair, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δεσμεύσεις αυτές θέτουν σε κίνδυνο ή περιορίζουν την άσκηση ρυθμιστικών εξουσιών.
- (61) Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας δεν είχε δικαίωμα να παράσχει τις διασφαλίσεις αυτές, χωρίς καν να εξετάσει εάν το ίδιο θα έπραττε ένας ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, θα προβεί σε διάκριση μεταξύ των δημόσιων αερολιμένων (τα τέλη των οποίων συχνά καθορίζονται και ελέγχονται από την κυβέρνηση ή μία ρυθμιστική αρχή) και των ιδιωτικών αερολιμένων (που μπορούν ελεύθερα να καθορίζουν τα τέλη για όλη τη διάρκεια της σύμβασης).

#### Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς στη BSCA

<sup>(23)</sup> Η Ryanair αναφέρει τα παραδείγματα του Μπέλφαστ (EasyJet), του Λίβερπουλ (EasyJet), του Luton στο Λονδίνο (EasyJet), του Prestwick στη Γλασκώβη (Ryanair), του Μπρίστολ (GO), του East Midlands (GO) και του Stansted στο Λονδίνο (Ryanair, EasyJet και Buzz).

<sup>(24)</sup> Για τη Γλασκώβη, βλ. επεξεργασμένη σκέψη 52 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας. Για την Κοπεγχάγη, η Ryanair εξηγεί ότι, μεταξύ 1994 και 2002, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 14,1 εκατομμύρια σε 18,7 εκατομμύρια, και ότι η αξία του αερολιμένα αυξήθηκε από 525 εκατομμύρια ευρώ σε 956 εκατομμύρια ευρώ στο ίδιο διάστημα. Η αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά 32 % επέφερε αύξηση της αξίας του αερολιμένα κατά 82 %. Η αξία των αερολιμένων που ανήκουν στη British Airport Authority αυξήθηκε από 7 δισεκατομμύρια ευρώ σε 12,3 δισεκατομμύρια ευρώ, ήτοι αύξηση 75 % μεταξύ 1993 και 2002, βάσει αύξησης του αριθμού των επιβατών κατά 56 % (από 77,1 εκατομμύρια σε 121,6 εκατομμύρια).

- (62) Η Ryanair επικρίνει το γεγονός ότι, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν δύσκολο να εφαρμοσθεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς στη BSCA, λόγω της πολυπλοκότητας των σχέσεων της με την περιφέρεια της Βαλλονίας. Η Επιτροπή πρέπει να εφαρμόσει την εν λόγω αρχή διαχωρίζοντας τις διάφορες δραστηριότητες της BSCA και εκείνες της περιφέρειας της Βαλλονίας, βασιζόμενη όχι στην παρούσα χρονική στιγμή, αλλά στη διάρκεια της σύμβασης (15 έτη) ή ακόμη

στη διάρκεια της παραχώρησης της BSCA (50 έτη). Το γεγονός ότι η BSCA εμφανίζει ζημία κατά τα πρώτα έτη δεν είναι σημαντικό, καθώς η απόδοση της επένδυσης πραγματοποιείται ύστερα από μερικά έτη<sup>(25)</sup>. Εφόσον οι προβλέψεις της BSCA είναι εύλογες και αφορούν εύλογη απόδοση της επένδυσης σε χρονικό διάστημα πέντε ετών, η Επιτροπή δεν έχει αντικειμενικούς λόγους να συμπεράνει την ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων. Η Επιτροπή δεν πρέπει επίσης να αγνοήσει τις εκ των υστέρων αποδείξεις, οι οποίες δείχνουν ότι οι επενδυτικές αποφάσεις ήταν ορθές.

(63) Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει το σύνολο των εσόδων που εισπράττει η BSCA σύμφωνα με την αρχή του «single-till», δηλαδή χωρίς διαχωρισμό αφενός των αεροπορικών εσόδων και αφετέρου των εσόδων που συνδέονται με την εμπορική δραστηριότητα της BSCA. Μόλις επιτευχθεί η κρίσιμη μάζα επιβατών (συνήθως δύο εκατομμύρια επιβάτες), η BSCA μπορεί να αναμένει ότι τα εμπορικά έσοδα θα καλύψουν την ενδεχόμενη έλλειψη αεροπορικών εσόδων.

(64) Η αποδοτικότητα του αερολιμένα θα βγαίνει αύξουσα χάρη στο αποτέλεσμα δικτύου («network effect»), καθώς υπάρχουν εξωτερικά στοιχεία που λειτουργούν με θετικό τρόπο ανάμεσα σε ένα αεροδρόμιο και τις αεροπορικές εταιρείες, και η επέκταση του ενός από τα μέρη επιφέρει την ανάπτυξη και του άλλου μέρους<sup>(26)</sup>. Ο δεύτερος λόγος της αποδοτικότητας του αερολιμένα συνδέεται με την καμπύλη μάθησης και τις οικονομίες κλίμακας, που έχουν επίσης ως αποτέλεσμα τη μείωση των μοναδιαίων κοστών του αερολιμένα. Λαμβάνοντας υπόψη την ταχεία αύξηση του όγκου των επιβατών στον αερολιμένα, είναι πιθανό, στο στάδιο αυτό, η προσοχή των υπευθύνων για τη διαχείρισή του να επικεντρώθηκε στις ανάγκες εξυπηρέτησης αυτού του όγκου επιβατών και όχι στις οικονομίες κλίμακας.

(65) Η Επιτροπή δεν πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις δαπάνες υποδομής στην περίπτωση αερολιμένων όπως το Charleroi. Οι δαπάνες αυτές πρέπει να θεωρούνται μη ανακτήσιμες («sunk costs») και ότι χρηματοδοτήθηκαν πριν από χρόνια, ενίοτε στο πλαίσιο των αμυντικών δαπανών κάποιας κυβέρνησης. Επιπλέον, η Ryanair υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή συνήθως δεν θεωρεί τη χρηματοδότηση υποδομών κρατική ενίσχυση,

όταν εντάσσεται στο πλαίσιο της εθνικής ή ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

(66) Τα πλεονεκτήματα για τη BSCA από τη σύμβαση με τη Ryanair περιλαμβάνουν ειδικότερα το προϊόν των τελών αεροδρομίου, το οποίο η Ryanair εκτιμά σε 243 εκατομμύρια ευρώ για το διάστημα 2001-2015, και τις παρεχόμενες από τη Ryanair υπηρεσίες στον τομέα της εμπορικής προώθησης σε τιμές πολύ κατώτερες από τις προσφερόμενες σε άλλους εταίρους (αξία της διαφήμισης, του συνδέσμου με την ιστοθέση Ryanair.com, των εισιτηρίων μειωμένου ναύλου κ.λπ.).

(67) Όσον αφορά τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνει, η Ryanair διευκρινίζει τα εξής:

— Τα εφάπαξ κίνητρα, των οποίων το ύψος εκτιμάται σε 2,5 εκατομμύρια ευρώ, στοχεύουν στην ανάπτυξη νέων γεωγραφικών συνδέσεων αντί της πραγματοποίησης πτήσεων σε λιγότερα δρομολόγια με μεγαλύτερη συχνότητα. Καταβάλλονται βάσει τιμολογίων και πρέπει να επιστραφούν σε περίπτωση αποχώρησης της Ryanair. Πρόκειται για συνήθη πρακτική στους αερολιμένες (παράδειγματος χάρη Waterford, Μπέλφαστ, Μπρίστολ, Λίβερπουλ, Luton και Stansted), από την οποία επωφελείται η Ryanair στο αεροδρόμιο Skavsta της Στοκχόλμης.

— Η «συνδρομή μάρκετινγκ» αποτελεί πιθανώς καλύτερο μέσο προώθησης ενός αερολιμένα από τη μείωση των τελών αεροδρομίου. Ο ιδιοκτήτης και ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα επωφελούνται αμοιβαία από τις εκστρατείες της Promocoy που συμβάλλουν στην αύξηση του όγκου των επιβατών, των εσόδων και της αξίας του αερολιμένα. Πρόκειται για συνήθη πρακτική στους αερολιμένες<sup>(27)</sup>.

— Όσον αφορά τη διάθεση γραφείων και την επιδότηση ύψους 4 000 ευρώ για εξοπλισμό γραφείου, η Ryanair επισημαίνει ότι το ποσό των 4 000 ευρώ δεν είναι καθόλου σημαντικό, ότι πρόκειται για αμελητέο ποσό. Η Ryanair δεν χρησιμοποίησε τα προτεινόμενα γραφεία και δεν πραγματοποιήθηκε καμία κατασκευή για την Ryanair.

<sup>(25)</sup> Ο αερολιμένας του Stansted εμφάνισε ζημίες τα πρώτα έτη, οι οποίες καλύφθηκαν στη συνέχεια.

<sup>(26)</sup> Σύμφωνα με την ορολογία που χρησιμοποιείται στον τομέα της πολιτικής ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελέσματα δικτύου εμφανίζονται όταν η αξία ενός προϊόντος αυξάνει για έναν χρήστη όταν αυξάνει ο αριθμός των χρηστών του ίδιου προϊόντος ή άλλων συμβατών προϊόντων. Στην περίπτωση αυτή, οι οικονομολόγοι κάνουν λόγο για εξωτερικά στοιχεία του δικτύου, επειδή μόλις οι πρόσθετοι καταναλωτές ενταχθούν στο δίκτυο των υπαρχόντων καταναλωτών έχουν θετικό «εξωτερικό» αντίκτυπο στους καταναλωτές που είναι ήδη μέλη του δικτύου.

<sup>(27)</sup> Η Ryanair αναφέρει το παράδειγμα της Morrison που παρέχει οικονομικά κίνητρα στις εταιρείες που λειτουργούν από το Prestwick για κάθε νέο δρομολόγιο που εγκαινιάζουν. Τα κίνητρα αυτά ισχύουν για τρία έτη και μειώνονται από έτος σε έτος. Όπως η Ryanair πρέπει να αιτιολογεί τη χρήση των κονδυλίων στη BSCA, έτσι και η Morrison απαιτεί τιμολόγια πριν από την καταβολή οποιουδήποτε ποσού. Το 1997, η Morrison προσέφερε 1 εκατομμύριο λίρες στερλίνες ετησίως για διάστημα πέντε ετών στην εταιρεία που θα αναλάμβανε την εκτέλεση του δρομολογίου Γλασκόβη-Νέα Υόρκη, που είχε εγκαταλείψει η British Airways. Οικονομικά κίνητρα προσφέρουν επίσης οι αερολιμένες του Μπρίστολ και της Κολωνίας/Βόννης.

### 3.3.3.2. Απουσία επιλεκτικότητας

- (68) Η Ryanair υπενθυμίζει ότι οι συμφωνίες του Charleroi έτυχαν βέβαιης δημοσιότητας. Ήταν γνωστές στον κλάδο, καλύφθηκαν από τον Τύπο στο Βέλγιο, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία το 2001 και επιβεβαιώθηκαν από τις αρχές της Βαλлонίας σε ανακοίνωση Τύπου τον Ιούλιο του 2001, στην οποία αναφερόταν ότι τα παραχωρηθέντα πλεονεκτήματα θα ήταν διαθέσιμα και για άλλες αεροπορικές εταιρείες που θα πραγματοποιούσαν επενδύσεις υπό παρόμοιους όρους στο Charleroi. Η Ryanair εκτιμά ότι η υποχρέωση δημοσιότητας θα συνιστούσε διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών αερολιμένων (που δεν υπόκεινται σε τέτοια υποχρέωση), κατά παράβαση του άρθρου 295 της Συνθήκης. Η απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση Manchester<sup>(28)</sup> δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως βάση για να υποχρεωθούν οι δημόσιοι αερολιμένες να παρέχουν τους ίδιους όρους σε όλες τις εταιρείες, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η θέση τους.
- (69) Σύμφωνα με την εταιρεία, το κριτήριο της επιλεκτικότητας απουσιάζει στην προκειμένη περίπτωση, και αυτό για τους εξής λόγους: οι συμφωνίες δεν είναι αποκλειστικές και οι μειώσεις είναι δυνατό να χορηγηθούν και σε άλλους χρήστες· άλλωστε, η βελγική νομοθεσία προβλέπει ένα σύστημα μειώσεων, και τα έγγραφα προώθησης του αερολιμένα του Charleroi αναφέρουν τη δυνατότητα μειώσεων. Ο αερολιμένας επικοινωνήσε με 35 αεροπορικές εταιρείες πριν από και μετά τις συμφωνίες με τη Ryanair και διαθέτει συμπληρωματική δυναμικότητα για την υποδοχή και άλλων αεροπορικών εταιρειών.

### 3.3.3.3. Αντίκτυπος στον ανταγωνισμό

- (70) Η Ryanair θεωρεί ότι οι όροι του ανταγωνισμού δεν επηρεάζονται στη συγκεκριμένη αγορά, την οποία προσδιορίζει κατ' αναλογία προς το δικαίωμα του ανταγωνισμού με επέκταση στο δικαίωμα των κρατικών ενισχύσεων. Πράγματι, ισχυρίζεται ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός όσον αφορά τον τύπο των καλυπτόμενων προϊόντων (ναυλωμένες πτήσεις και τακτικές πτήσεις) και τη γεωγραφική αγορά (τα εξυπηρετούμενα δρομολόγια).
- (71) Αντίθετα με τα όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, οι εταιρείες που λειτουργούν από τον αερολιμένα του Charleroi δεν είναι ανταγωνιστές της Ryanair. Πρόκειται για εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, οι οποίες προσφέρουν μία ή δύο πτήσεις εβδομαδιαίως από το Charleroi, συνήθως κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Η Ryanair υποθέτει, εξάλλου, ότι οι εταιρείες αυτές δεν υπέβαλαν καταγγελία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι συμφωνίες μεταξύ της περιφέρειας

της Βαλлонίας, της BSCA και της Ryanair δεν έχουν αντίκτυπο σε αυτές. Πράγματι, επωφελούνται μάλλον από την εκστρατεία εμπορικής προώθησης της Ryanair και της BSCA, η οποία καθιστά το Charleroi γνωστό αεροδρόμιο. Επιπλέον, οι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων δεν δίνουν συνήθως ιδιαίτερη σημασία στα έξοδα που συνδέονται με τη χρήση των αερολιμένων τους, επειδή παρέχουν υπηρεσίες δαπανηρές και μη τακτικές, στις οποίες οι επιβαρύνσεις εξυπηρέτησης εδάφους και τα αεροπορικά τέλη αποτελούν μικρό μόνον μέρος του συνόλου κόστους του ταξιδιού ή του πακέτου. Αντίθετα, τα τέλη αεροδρομίου αποτελούν εξαιρετικά σημαντικό μέρος των ειστηρίων της Ryanair.

- (72) Υπάρχει κάποιος ανταγωνισμός μεταξύ της Ryanair και των εταιρειών που λειτουργούν από άλλους αερολιμένες, αλλά αυτός δεν νοθεύτηκε, επειδή οι άλλοι αερολιμένες παρέχουν άλλα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Οι άμεσοι ανταγωνιστές της Ryanair, όπως η Easyjet και η Virgin Express, αρνήθηκαν να χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα του Charleroi: ως εκ τούτου, οι ανταγωνιστικές θέσεις τους δεν επηρεάθηκαν από τις συμφωνίες του Charleroi.

### 3.3.3.4. Συμβατότητα της ενίσχυσης

- (73) Εάν διαπιστώσει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να καθορίσει τη συμβατότητα των μέτρων με την κοινή αγορά βάσει των συγκεκριμένων ρυθμίσεων, των κανόνων εξαιρέσεως ή της ίδιας της φύσης των μέτρων. Πρέπει να εκπονηθεί ανάλυση των κοινωνικοοικονομικών οφελών που αποκόμισε η περιφέρεια, και η Ryanair δηλώνει ότι επιφυλάσσεται να διατυπώσει τη θέση της αναλυτικότερα, εφόσον η Επιτροπή εξετάσει τη συμβατότητα των μέτρων βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, της Συνθήκης.
- (74) Σε παράρτημα στην απάντησή της<sup>(29)</sup>, η Ryanair εξηγεί ότι ο οικονομικός αντίκτυπος της δραστηριότητας του αερολιμένα στην περιφέρεια είναι μεγαλύτερος από εκείνον άλλων αερολιμένων καθώς οι επιβάτες δεν τελούν υπό διαμετακόμιση. Περὶ το 2005, η Ryanair αναμένεται να μεταφέρει περίπου 1,95 εκατομμύριο επιβάτες, και αναμένεται να δημιουργηθούν τουλάχιστον 1 400 θέσεις απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων αυτών των 126 υπαλλήλων της Ryanair<sup>(30)</sup>. Περὶ το 2010, χάρη σε 60 πτήσεις μετ# επι-

<sup>(28)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 14ης Ιουνίου 1999, Ηνωμένο Βασίλειο — Αερολιμένας του Manchester, κρατική ενίσχυση NN 109/98.

<sup>(29)</sup> Μία έκθεση του Πανεπιστημίου του Westminster με τίτλο «The Economic impact of Ryanair at Charleroi/Brussels South Airport» και μία έκθεση της Ryanair με τίτλο «Socio-economic impact of the arrangements» διαβιβάστηκαν ως παραρτήματα 19 και 20 στην απάντηση της Ryanair.

<sup>(30)</sup> Κατά γενικό κανόνα, σύμφωνα με τη Ryanair, ο ετήσιος όγκος ενός εκατομμυρίου επιβατών θα δημιουργήσει 1100 θέσεις πλήρους απασχόλησης. Από μόνη της η δραστηριότητα της Ryanair θα μπορούσε ενδεχομένως να δημιουργήσει 2 200 θέσεις απασχόλησης, οι οποίες πρέπει να συγκριθούν με τους στόχους της πολιτικής απασχόλησης της περιφέρειας της Βαλлонίας σε επτά έτη (στόχος 8 500 άτομα για δαπάνη 1 300 000 000 ευρώ).

στροφής, η Ryanair αναμένεται να δημιουργήσει άλλες 4 235 θέσεις απασχόλησης (2 329 άμεσες και 290 έμμεσες). Η δραστηριότητά της θα παροτρύνει και άλλες επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στην περιφέρεια, καθώς ο αερολιμένας ανοίγει τις πόρτες σε διεθνείς δραστηριότητες. Η Ryanair συμβάλλει επίσης στην ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας και στην αύξηση των εσόδων του τουρισμού στο Βέλγιο. Με την πολιτική των φθηνών εισιτηρίων, παρέχει κίνητρα στους επιβάτες να επιστρέψουν στο Βέλγιο.

- (75) Η Ryanair υπενθυμίζει ότι η περιφέρεια του Hainaut είναι μία από τις φτωχότερες του Βελγίου και εμπίπτει στο άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της Συνθήκης, και ότι, ακόμη και αν οι ενισχύσεις δεν πληρούν εκ των προτέρων καθέναν από τους όρους που καθορίζονται στα διάφορα πλαίσια και τους κανονισμούς εξαίρεσης, η Επιτροπή πρέπει παρ' όλα αυτά να κρίνει κάθε περίπτωση βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της <sup>(31)</sup>. Η Ryanair ζητεί ειδικότερα από την Επιτροπή να αξιολογήσει τη συμβατότητα των ενισχύσεων για την κατάρτιση των πιλότων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις για την επαγγελματική εκπαίδευση <sup>(32)</sup>.

#### 4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

- (76) Το Βέλγιο κοινοποίησε τις παρατηρήσεις του σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας τον Φεβρουάριο του 2003. Εκτός από σχόλια σχετικά με την ανάπτυξη των δευτερευόντων αερολιμένων και τις σχέσεις με τη Ryanair, καθώς και σχετικά με τη συμπεριφορά της περιφέρειας της Βαλλωνίας ως ιδιώτη επενδυτή, στην απάντηση αυτή παρέχονταν επιχειρήματα σχετικά με τη συμπεριφορά της BSCA ως ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Στην Επιτροπή διαβιβάσθηκε επιχειρηματικό σχέδιο της εταιρείας του Απριλίου του 2002, συνοδευόμενο από έκθεση εμπειρογνομosύνης της εταιρείας συμβούλων Deloitte & Touche του 2003 με αντικείμενο την αξιολόγηση της αξιοπιστίας του σε σχέση με τα αποτελέσματα της επιχείρησης. Η έκθεση εμπειρογνομosύνης, που υποβλήθηκε στην Επιτροπή, παρέσχε τη δυνατότητα στους συμβούλους να επαληθεύσουν τη δομή και τις γενικές υποθέσεις επί των οποίων ερείδεται το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA. Οι σύμβουλοι συμπεραίνουν μάλιστα ότι τα μελλοντικά ευλόγως προσδοκώμενα αποτελέσματα είναι καλύτερα από τα αναφερόμενα στο επιχειρηματικό σχέδιο και ότι «μολονότι, εκ πρώτης όψεως, φαίνεται ότι το διοικητικό συμβούλιο, δεσμεύοντας την εταιρεία απέναντι στη Ryanair, αύξησε σημαντικά τη δραστηριότητα εις βάρος της αποδοτικότητας, η εξέλιξη των επόμενων ετών δείχνει ότι, αντιθέτως, το επιχειρηματικό σχέδιο επιφέρει εκ νέου θετικά αποτελέσματα από το 2004, τα οποία συνεχίζουν να βελτιώνονται, όπως καταδεικνύουν οι παρατηρήσεις μας σχετικά με την αποδοτικότητα της επένδυσης ως προς τα ίδια κεφάλαια [...]. Επομένως, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ήταν δικαιολογημένη βάσει ενός επιχειρηματικού σχεδίου που αποδεικνύεται μέχρι στιγμής συνετό και αξιόπιστο, και ότι η αρνητική αποδοτικότητα για διάστημα τριών ετών αποτελεί φυσιολο-

γικό μεταβατικό στάδιο μεταξύ των διαφορετικών όρων εκμετάλλευσης» <sup>(33)</sup>.

- (77) Το Βέλγιο υπέβαλε συμπληρωματικά στοιχεία στην Επιτροπή τον Μάιο του 2003, απαντώντας στις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων τρίτων. Με την ευκαιρία αυτή, ισχυρίζεται ότι, χάρη στην ορθή διαχείριση των δραστηριοτήτων της εταιρείας και στην ταχύτερη από την προβλεπόμενη αύξηση των εμπορικών εσόδων της, το διοικητικό συμβούλιο της BSCA ενέκρινε τον προϋπολογισμό του 2003, ο οποίος εμφάνιζε θετικά αποτελέσματα, και ότι τα αποτελέσματα του τρίτου και του τέταρτου τριμήνου του οικονομικού έτους 2002 εμφανίζουν αντιστοιχία κέρδη[...] (\*) ευρώ και ισοσκελισμένο αποτέλεσμα.
- (78) Η Επιτροπή ζήτησε την πραγματοποίηση συναντήσεων με τις βελγικές αρχές για τη διασάφηση αρκετών ζητημάτων που παραμένουν σε εκκρεμότητα και αφορούν τη συμπεριφορά της BSCA ως ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, τα τέλη αεροδρομίου, το Ταμείο Περιβάλλοντος, τις αποζημιώσεις «συντήρησης/πυρόσβεσης» και την αναδιάρθρωση κεφαλαίου της BSCA.
- (79) Το κεντρικό ζήτημα που εξετάσθηκε στις συναντήσεις αυτές ήταν η συμπεριφορά της BSCA. Η Επιτροπή ισχυρίσθηκε ότι το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA που της διαβιβάσθηκε, καθώς και η έκθεση εμπειρογνομosύνης του συμβούλου, δεν μπορούσαν να αποτελέσουν κατάλληλη βάση για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή. Το εν λόγω σχέδιο χρονολογούνταν από την άνοιξη του 2002, και ήταν επομένως μεταγενέστερο της επενδυτικής απόφασης της BSCA να αναλάβει υποχρεώσεις έναντι της Ryanair το 2001. Επιπλέον, το σχέδιο του 2002 δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτό, καθώς βασίζεται σε παραμέτρους εκμετάλλευσης διαφορετικές από εκείνες που ίσχυαν στη BSCA το 2001. Πράγματι, ενσωματώνει στοιχεία που αντικατοπτρίζουν την τροποποίηση των όρων παραχώρησης, η οποία έλαβε χώρα το 2002 <sup>(34)</sup> και περιγράφεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.
- (80) Η Επιτροπή ζήτησε επομένως από τις βελγικές αρχές να της διαβιβάσουν το επιχειρηματικό σχέδιο που εκπόνησε η BSCA το 2001 καθώς και κάθε άλλο συναφές έγγραφο που θα της επέτρεπε, σύμφωνα με την πρακτική της και τη

<sup>(31)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980 στην υπόθεση 730/19, Philip Morris κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. 2671, αιτιολογική σκέψη 24.

<sup>(32)</sup> ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 20.

<sup>(33)</sup> Η χρηματοοικονομική βελτίωση φαίνεται να οφείλεται στην αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων και των εσόδων που συνδέονται με το νέο μεγαλύτερο και ελκυστικότερο τερματικό σημείο επιβατών από το 2005, τη λήξη των εφάπαξ κινήτρων, τη δυνατότητα της BSCA να διαπραγματευθεί νέους εμπορικούς όρους με τη Ryanair, πέραν των 26 πτήσεων μετ' επιστροφής που προβλέπονται στην υφιστάμενη σύμβαση, την κατάργηση της υπηρεσίας των λεωφορείων από και προς τους χώρους στάθμευσης, που δεν θα απαιτείται πλέον μετά το άνοιγμα του νέου τερματικού σημείου επιβατών, γεγονός που συνεπάγεται οικονομίες ύψους [...] ευρώ, οικονομίες κλίμακας σε επίπεδο επιχειρησιακής λειτουργίας του αερολιμένα.

(\*) Τμήματα του κειμένου αυτού έχουν διαγραφεί έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η μη δημοσιοποίηση των εμπιστευτικών πληροφοριών· τα τμήματα αυτά σημειώνονται με αποσιωπητικά και είναι εντός αγκυλών.

<sup>(34)</sup> Οι τροποποιήσεις αυτές περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 60-62 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

νομολογία του Δικαστηρίου, να αναλύσει το σκεπτικό του ιδιώτη επενδυτή κατά τη στιγμή της λήψης της επενδυτικής απόφασης. Το Βέλγιο διαβίβασε το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο χρησιμοποίησε η Επιτροπή για τη χρηματοοικονομική ανάλυση που διενέργησε για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης.

#### 4.1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗ RYANAIR

(81) Όπως και στην περίπτωση πολλών άλλων περιφερειακών αερολιμένων, το Βέλγιο ανέφερε ότι η υποδομή του αερολιμένα του Charleroi υποχρησιμοποιούνταν και δεν ήταν δυνατό να αξιοποιηθεί επικερδώς. Κατά τη μεταφορά, το 1988, της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης των περιφερειακών αερολιμένων στις περιφέρειες, η κυβέρνηση της Βαλλωνίας αποφάσισε να αξιοποιήσει τις οικονομικές δυνατότητες που παρουσίαζαν τα εν λόγω αεροδρόμια και πραγματοποίησε πολλές επενδύσεις με σκοπό την ανάπτυξη τους<sup>(35)</sup>. Με απόφαση της 20ής Ιουλίου 2000, ενέκρινε τους προσανατολισμούς ενός προγράμματος επενδύσεων για το Charleroi ύψους 113,73 εκατομμυρίων ευρώ [4 588 εκατομμύρια βελγικά φράγκα (BEF)]<sup>(36)</sup>.

(82) Το Βέλγιο τονίζει ότι οι κανόνες της Συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις δεν εφαρμόζονται σε αυτό το είδος χρηματοδοτήσεων. Στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών<sup>(37)</sup> (στο εξής «οι κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών») αναφέρεται ότι η υλοποίηση έργων υποδομών (αερολιμένων, αυτοκινητοδρόμων, γεφυρών κ.λπ.) συνιστά μέτρο γενικής οικονομικής πολιτικής, το οποίο η Επιτροπή δεν δύναται να ελέγξει βάσει των κανόνων της Συνθήκης που αφορούν τις κρατικές

ενισχύσεις. Οι αποφάσεις που αφορούν την ανάπτυξη των υποδομών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης, εφόσον σκοπός τους είναι να ανταποκριθούν σε ανάγκες προγραμματισμού ή υλοποίησης εθνικής πολιτικής σχετικής με το περιβάλλον και τις μεταφορές.

(83) Το Βέλγιο ισχυρίστηκε ότι σύμφωνα με τη μελέτη του πανεπιστημίου του Cranfield, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 48, οι μικροί περιφερειακοί αερολιμένες δεν μπορούν να επιβιώσουν χωρίς δημόσια χρηματοδότηση, εάν ο όγκος των επιβατών τους είναι κατώτερος του ενός εκατομμυρίου επιβατών ετησίως· επιπλέον, ο αντίκτυπος του όγκου των επιβατών στα μοναδιαία κόστη που βαρύνουν τους αερολιμένες είναι καθοριστικής σημασίας. Το μοναδιαίο κόστος μειώνεται σημαντικά από τους 500 000 επιβάτες και σταθεροποιείται στα τρία εκατομμύρια επιβάτες περίπου. Για την αύξηση του όγκου των επιβατών, καταβλήθηκαν προσπάθειες με στόχο την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών στον αερολιμένα του Charleroi από το 1995 και το 1996.

(84) Πραγματοποιήθηκαν επαφές με εταιρείες χαμηλού κόστους (Virgin Express, Ryanair, Easyjet, Debonair), με μεγάλο αριθμό περιφερειακών εταιρειών και με εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (Neckermann, Sunsnacks, Régase, Sunair, Jet Air, Best Tours, Bosphorus), και ο αερολιμένας κατάφερε να υλοποιήσει ναυλωμένες πτήσεις σε συνεργασία με τις εταιρείες Thomas Cook, British World Airlines και Wasteels Travel καθώς και πτήσεις με προορισμό την Αλγερία και την Υεμένη. Ωστόσο, διάφορα προβλήματα που σχετίζονται με τον αερολιμένα<sup>(38)</sup> καθώς και λόγοι που αφορούσαν τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες με τις οποίες πραγματοποιήθηκαν επαφές κατέστησαν δυσχερή την εγκατάσταση αεροπορικών εταιρειών στο Charleroi<sup>(39)</sup>.

<sup>(35)</sup> Με απόφαση της 2ας Μαΐου 1989, η κυβέρνηση της Βαλλωνίας επικύρωσε την ανάλυση του Υπουργείου Μεταφορών, η οποία ανέφερε τα εξής:

«Η μεταφορά της αρμοδιότητας αυτής χαρακτηρίζεται για την περιφέρεια της Βαλλωνίας από τη μεταφορά ενός ελλείμματος, το οποίο εκτιμάται για το 1989 σε 130 εκατομμύρια βελγικά φράγκα. Επομένως, πρωταρχικός στόχος της εκτελεστικής αρχής είναι να καταβάλει κάθε προσπάθεια ώστε οι αερολιμένες και τα αεροδρόμια της Βαλλωνίας να επιτύχουν τάχιστα το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσης. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, πρέπει να αναληφθούν από κοινού διάφορες δράσεις, ιδίως στον τομέα των υποδομών. Πράγματι, η ανάπτυξη των αεροδρομίων μας απαιτεί την αισθητή αύξηση των εσόδων μας, πράγμα που μπορεί να επιτευχθεί μόνον με την υποδοχή νέων δραστηριοτήτων στον χώρο τους· ενδεικτικά αναφέρουμε τις ναυλωμένες πτήσεις, τις μεταφορές φορτίων, τις επιχειρηματικές πτήσεις και την εξαιρετική εξυπηρέτηση των πελατών (...). Μετά λύτης διαπιστώσαμε ότι ο βασικός εξοπλισμός δεν επαρκεί σε καμία περίπτωση ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων (...). Όσον για τον αερολιμένα του Gosselies, μολονότι διαθέτει ικανοποιητικές κτιριακές εγκαταστάσεις και επαρκείς χώρους στάθμευσης προς το παρόν, το μικρό μήκος του διαδρόμου του περιορίζει το είδος των δραστηριοτήτων που μπορεί να υποδεχθεί». Παράρτημα 1 της απόφασης του Βελγίου της 14ης Φεβρουαρίου 2003.

<sup>(36)</sup> Εξάλλου, τα έξοδα που συνδέονται με τη διευθέτηση των οικονομικών ανάπτυξης γύρω από τον αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των αποζημιώσεων προς τους ιδιοκτήτες ακινήτων, είχαν εκτιμηθεί την εποχή εκείνη σε 75,35 εκατομμύρια ευρώ [3 040 εκατομμύρια BEF].

<sup>(37)</sup> ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5.

<sup>(38)</sup> Το Βέλγιο αναφέρει ειδικότερα τα εξής: την απόσταση του αερολιμένα από τις Βρυξέλλες και την απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης· την παλαιότητα του υπάρχοντος τερματικού σημείου επιβατών, το οποίο δεν είναι ιδιαίτερα θλεκτικό από εμπορική άποψη· την προτίμηση των εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων για το αεροδρόμιο του Zaventem· το κλείσιμο του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της νύχτας· την ύπαρξη βάσης της Virgin Express στο Zaventem· το κύρος του Zaventem· την απουσία επαρκούς τεχνικής συντήρησης για τα σταθμευμένα αεροσκάφη· την έλλειψη επαρκούς απασχόλησης για ένα αεροσκάφος σταθμευμένο στον αερολιμένα, εξ ου και η αναγκαιότητα εκτέλεσης πτήσεων με ενδιάμεσους σταθμούς (Zaventem, Μάλαγα, Charleroi, Μάλαγα, Zaventem) ή πτήσεων αυτομεταφοράς· τα ωράρια λειτουργίας του αερολιμένα· το ανεπαρκές μήκος του διαδρόμου για πτήσεις διάρκειας μεγαλύτερης των δύο ωρών (απουσία ILS III).

<sup>(39)</sup> Οι επαφές με την Virgin (1997-2000) δεν είχαν αποτέλεσμα, ιδίως λόγω της ύπαρξης άλλης ισχύουσας συμφωνίας και ανταποκρίσεων με τη Sabena. Η Easyjet δεν έδειξε ενδιαφέρον επειδή βρισκόταν σε στάδιο ανάπτυξης δύο νέων βάσεων στην ηπειρωτική Ευρώπη το 2002 (Γενεύη και Άμστερνταμ), θεωρούσε μείζον εμπόδιο για την εγκατάστασή της την απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης πλησίον του Charleroi, και θεωρούσε τη γαλλική αγορά περισσότερο ενδιαφέρουσα από τη βελγική. Η στρατηγική ανάπτυξης της Go, την οποία προσέγγισε η BSCA το 2000, είχε διακοπεί εν αναμονή νέου αγοραστή της επιχείρησης. Η εταιρεία Buzz εξέτασε τις δυνατότητες του δρομολογίου Charleroi-Stansted, αλλάτο απέρριψε, φοβούμενη ότι δεν θα ήταν αποδοτικό. Η City Bird απαιτούσε την ανάληψη συμμετοχής εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλωνίας στο κεφάλαιό της ως προϋπόθεση για την εγκατάστασή της στο Charleroi, αίτημα που απορρίφθηκε λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης. Το 2002, η BSCA ήρθε σε επαφή με περίπου 35 αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν πτήσεις για συγκεκριμένες εθντικές ομάδες, πτήσεις σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και ναυλωμένες πτήσεις.

- (85) Το 2001, η εταιρεία Grands Travaux de Marseille (GTM), η οποία ενδιαφερόταν να αποκτήσει συμμετοχή στη BSCA, εκπόνησε μελέτη του δυναμικού ανάπτυξης του αερολιμένα. Από αυτήν προέκυψε ότι η Ryanair αποτελούσε τη μόνη άμεσα υλοποιήσιμη λύση για τη BSCA, προκειμένου ο αερολιμένας να μετατραπεί βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα σε κερδοφόρα εμπορική επιχείρηση. Το Βέλγιο διευκρινίζει τα εξής: «μολονότι είναι αλήθεια ότι οι οικονομικές παραχωρήσεις που ζητούσε η Ryanair από τη BSCA ήταν υψηλότερες από εκείνες που ζητούσαν άλλες εταιρείες χαμηλού κόστους με τις οποίες υπήρξε επαφή, το ενδιαφέρον που είχαν επιδείξει οι εταιρείες αυτές ήταν περιορισμένο ή ανύπαρκτο και, ως εκ τούτου, δεν αποτελούσαν πιθανή εναλλακτική λύση στην εγκατάσταση της Ryanair στο Charleroi».
- (86) Το Βέλγιο τονίζει ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες και οι εταιρείες χαμηλού κόστους αποτελούν επιτυχημένο συνδυασμό. Αφενός, οι αερολιμένες αυτοί είναι σε θέση να παρέχουν ικανοποιητικές χρονουρίδες, ένα μη συμφορημένο περιβάλλον, ταχείες πτήσεις μετ' επιστροφής και αισθητά μειωμένα τέλη αεροδρομίου καθώς και υπηρεσίες ευέλικτες και κατάλληλες για αυτό το είδος αεροπορικών εταιρειών. Αφετέρου, οι συνεργασίες αυτές παρέσχον τη δυνατότητα σε περιφερειακούς υποχρησιμοποιούμενους αερολιμένες να γνωρίσουν εντυπωσιακή ανάπτυξη <sup>(40)</sup>. Ο αριθμός των νέων επιβατών που δημιουργεί κάθε νέο δρομολόγιο που εγκαινιάζει η Ryanair, με καθημερινή συχνότητα, ανέρχεται περίπου σε 100 000 ετησίως. Επομένως, ένα αεροδρόμιο αποκομίζει σημαντικά κέρδη από τη δημιουργία ενός δρομολογίου. Η δημιουργία βάσης παρέχει τη δυνατότητα επίτευξης μίας κρίσιμης μάζας από διάφορα έσοδα που διασφαλίζουν την ταχύτερη κάλυψη των εξόδων. Χάρη στην εγκατάσταση της βάσης της Ryanair, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 773 431 το 2001 σε 1 271 979 το 2002. Ο όγκος των επιβατών για το 2003 εκτιμάται σε 1 700 000. Το δίκτυο των άμεσα διαθέσιμων πολλαπλών προορισμών επεκτείνει την επιτυχία του αερολιμένα. Οι αερολιμένες του Stansted, του Λίβερπουλ και του Luton υπέστησαν ζημιές μετά τις εκπτώσεις των τελών που είχαν παραχωρήσει σε εταιρείες χαμηλού κόστους, αλλά στη συνέχεια γνώρισαν εντυπωσιακή ανάπτυξη, χάρη στον όγκο των επιβατών που παρήγαγαν οι εταιρείες αυτές, και κατέγραψαν κέρδη.
- (87) Οι αερολιμένες έμαθαν να διαφοροποιούν τις πηγές των εσόδων τους και αντιλήφθηκαν ότι η αποδοτικότητά τους εξαρτάται κυρίως από τον όγκο των επιβατών που διακινούνται μέσω των υποδομών τους. Τα εμπορικά έσοδα τείνουν ολοένα και περισσότερο να υπερβαίνουν τα έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες, ιδίως όσον αφορά τους κύριους αερολιμένες. Επομένως, οι αερολιμένες αυτοί, οι οποίοι έχουν γίνει κυρίως εμπορικές επιχειρήσεις, διαπραγματεύονται κατά περίπτωση ευνοϊκούς όρους για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών, προκειμένου να αυξήσουν
- τον όγκο των διακινούμενων επιβατών. Έτσι, μετά την εγκατάσταση της Ryanair, εγκαταστάθηκαν στο Charleroi αρκετοί υποδιανομείς <sup>(41)</sup>. Η εγγυημένη διάρκεια της σύμβασης κατέστησε επίσης ευκολότερο τον καθορισμό των παραμέτρων αποδοτικότητας για την κατασκευή του νέου τερματικού σημείου επιβατών, χάρη στο οποίο θα αυξηθεί το εμπορικό δυναμικό του αερολιμένα, με τη βελτίωση της υποδοχής μεγαλύτερου αριθμού επιβατών και την επέκταση των εκμεταλλεύσιμων εμπορικών χώρων.
- (88) Το Βέλγιο τονίζει το ενδιαφέρον για τη BSCA εκ μέρους ιδιωτικών φορέων διαχείρισης ιδιωτικών αερολιμένων, όπως η Grands Travaux de Marseille <sup>(42)</sup> ή η Morrison, που εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την απόκτηση συμμετοχής ύψους 25 % στο κεφάλαιο της εταιρείας: «το γεγονός ότι ιδιωτικοί εταίροι όπως η Vinci και Morrison εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους για την απόκτηση συμμετοχής ύψους 25 % στην BSCA αποδεικνύει ότι η σύμβαση που συνάφθηκε με τη Ryanair μπορούσε να είχε συναφθεί με έναν ιδιώτη επενδυτή, εφόσον φαίνεται ότι η BSCA θα καταστεί κερδοφόρα επιχείρηση στο εγγύς μέλλον».
- (89) Όσον αφορά τη δυναμικότητα του αερολιμένα, το Βέλγιο διευκρίνισε ότι δεν είναι ορθό να θεωρείται ο αερολιμένας κορεσμένος. Επί του παρόντος, η εναπομένουσα δυναμικότητα ανέρχεται σε 25 % από εμπορική άποψη και σε 50 % από λειτουργική άποψη. Η θεωρητική δυναμικότητα της υπάρχουσας υποδομής εκτιμάται σε 5,5 εκατομμύρια επιβάτες, και με πιο ρεαλιστικούς όρους θα μπορούσε να υποδεχθεί εύλογα 2,5 εκατομμύρια επιβάτες, γεγονός που δημιουργεί ένα περιθώριο αύξησης περίπου 50 % σε σχέση με τον όγκο των επιβατών του 2002. Η BSCA θεωρεί ότι το νέο τερματικό σημείο επιβατών θα αυξήσει τη δυναμικότητα κατά 100 %, γεγονός που θα επιτρέψει σε δύο τουλάχιστον νέες αεροπορικές εταιρείες να εγκατασταθούν στο Charleroi. Νέοι χρήστες ενδέχεται να εγκατασταθούν στο Charleroi, όπως η εταιρεία Flyeco, η οποία προτιμάται να ξεκινήσει πέντε νέα δρομολόγια τον Δεκέμβριο του 2003 και εκτιμά ότι θα αναλάβει τη διαμετακόμιση 300 000 επιβατών από το πρώτο έτος της δραστηριότητάς της.

<sup>(40)</sup> Αναφέρονται τα αεροδρόμια του Λίβερπουλ, του Luton, του Prestwick στη Γλασκώβη, του Hahn στη Φραγκφούρτη, του Beauvais στο Παρίσι κ.λπ. Ο αριθμός των επιβατών του αεροδρομίου του Λίβερπουλ, θυγατρικής του ιδιωτικού ομίλου Peel Holdings, τριπλασιάστηκε μετά την ιδιωτικοποίησή του και την έλευση της EasyJet το 1997. Άλλωστε, η έλευση της EasyJet δεν εμπόδισε την έλευση άλλων εταιρειών, όπως η Ryanair, η Euroceltic Airways και εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων. Μετά την εγκαίνισή του νέου τερματικού σημείου επιβατών το 2002, το αεροδρόμιο φαίνεται να χορήγησε πολλές εκπτώσεις επί των επίσημων τιμών.

<sup>(41)</sup> Αναφέρονται: ένα βιβλιοπωλείο, μία σύμβαση με την Coca-Cola για την εγκατάσταση αυτόματων διανεμητών αναψυκτικών και μία σύμβαση με την Air Terminal Publicity, που διαχειρίζεται τη διαφήμιση για λογαριασμό του αερολιμένα (Φεβρουάριος 2002): ένα κατάστημα ειδών ένδυσης «guide du routard» (Μάρτιος/Απρίλιος 2002): ένας πάροχος τερματικών σύνδεσης με το Διαδίκτυο (Ιούνιος 2002): ένα κατάστημα αφορολόγητων ειδών της Belgian Sky Shops (Ιούλιος 2002): μία καινούρια καφετερία (Αύγουστος 2002): μία εταιρεία ενοικίασης αυτοκινήτων Budget (Οκτώβριος 2002): ένα ταπεινό κατάστημα Dexia (Νοέμβριος 2002): ένα ανταλλακτήριο συναλλάγματος (Φεβρουάριος 2003). Επίσης, η BSCA μπόρεσε να διαπραγματευθεί το 2002 το ύψος των προμηθειών της σε διάφορες παραχωρήσεις (καφετερία, ενοικίαση αυτοκινήτων, λεωφορεία προς τις Βρυξέλλες, εφοδιασμός σε καύσιμα).

<sup>(42)</sup> Ως προς αυτό, το Βέλγιο διευκρινίζει ότι, αντίθετα με όσα ισχυρίζεται η Επιτροπή στο σημείο 9 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, το γεγονός ότι η GTM δεν απέκτησε μερίδιο συμμετοχής στο κεφάλαιο της BSCA δεν οφείλεται στους όρους που χορήγησε η BSCA στη Ryanair. Δύο επιστολές του Απριλίου του 2001 από τον όμιλο Vinci — ο οποίος εξαγόρασε τη GTM — επιβεβαιώνουν ότι ο όμιλος εξακολουθεί να ενδιαφέρεται να αποκτήσει συμμετοχή στο κεφάλαιο της BSCA.



#### 4.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΗ ΕΠΕΝΔΥΤΗ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ

##### 4.2.1. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΗ ΕΠΕΝΔΥΤΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΒΑΛΛΟΝΙΑΣ

##### 4.2.1.1. Μείωση του τέλους προσγειώσης

- (90) Το Βέλγιο θεωρεί ότι η αρχή του ιδιωτικού επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς πρέπει να εφαρμοσθεί στην περιφέρεια της Βαλλονίας, επειδή οι ενέργειές της «εγγράφονται πράγματι στο πλαίσιο της άσκησης οικονομικών δραστηριοτήτων και όχι στο πλαίσιο της άσκησης της εκτελεστικής εξουσίας της». Σε αντίθεση με όσα είχε ισχυρισθεί στο παρελθόν, το Βέλγιο εξήγησε ότι τα τέλη αεροδρομίου πρέπει να θεωρούνται τέλη και όχι φόροι, καθώς το τέλος βαρύνει τον χρήστη ανάλογα με την κατανάλωσή του, ενώ η έννοια του φόρου συνεπάγεται την ίση μεταχείριση όλων των χρηστών ως προς αυτόν. Πρόκειται για ένα «τέλος που ορίζει μια τιμή για τη χρησιμοποίηση του αερολιμένα από τους χρήστες σε αντάλλαγμα των παρεχόμενων υπηρεσιών».
- (91) Κατά τη συνάντηση της 24ης Ιουνίου 2003, η Επιτροπή ζήτησε να πληροφορηθεί σε ποια συγκεκριμένη υπηρεσία αντιστοιχεί το τέλος. Το Βέλγιο απάντησε ότι το τέλος δεν αντιστοιχεί σε συγκεκριμένη παρεχόμενη υπηρεσία, αλλά αποτελεί μερική οικονομική συνεισφορά για τη χρησιμοποίηση των υποδομών του αερολιμένα, σύμφωνα με την απόφαση της Βαλλονίας της 16ης Ιουλίου 1998.
- (92) Κατά τη διάρκεια της συνάντησης αυτής, η Επιτροπή ζήτησε επίσης να πληροφορηθεί εάν κύριος του προϊόντος του τέλους είναι η περιφέρεια της Βαλλονίας ή η BSCA. Το Βέλγιο απάντησε ότι πρωταρχικός κύριος είναι η περιφέρεια της Βαλλονίας, η οποία παραχωρεί 65 % του προϊόντος στη BSCA. Η Επιτροπή ζήτησε να πληροφορηθεί εάν, όταν η απόφαση της 16ης Ιουλίου 1998 αναφέρει ότι η BSCA «εισπράττει» τέλη αεροδρομίου, ο όρος «εισπράττει» σημαίνει απλώς «λαμβάνει» ή εάν η BSCA έχει δικαίωμα κυριότητας επί των εσόδων αυτών. Το Βέλγιο απάντησε ότι η BSCA απλώς λαμβάνει τα τέλη.
- (93) Ωστόσο, στην επιστολή του της 27ης Αυγούστου 2003, το Βέλγιο παρέσχε άλλες εξηγήσεις. Εξήγησε ότι η BSCA είναι κύριος των τελών από τη στιγμή της εισπραξής τους από τους χρήστες, με εξαίρεση ποσοστό 35 % που καταβάλλεται

στο Ταμείο Περιβάλλοντος <sup>(43)</sup>. Το Βέλγιο εξηγεί ότι έχει παραχωρηθεί στην BSCA η παροχή δημόσιας υπηρεσίας: «πρόκειται για παραχώρηση της παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δηλαδή για τη διαχείριση μίας δημόσιας υπηρεσίας από έναν ιδιώτη, ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα, τους κινδύνους και το ρίσκο, υπό τον έλεγχο και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζει ο εκχωρών, μέσω αμοιβής που λαμβάνουν οι παραχωρησιούχοι, η οποία βαρύνει τους χρήστες». Εφόσον η BSCA είναι ο φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης του αερολιμένα και παρέχει υπηρεσίες στους χρήστες, «είναι λογικό αυτή να εισπράττει και να διατηρεί τα τέλη που συνιστούν αντάλλαγμα των παρεχόμενων στους χρήστες υπηρεσιών».

- (94) Το Βέλγιο θεωρεί ότι το γεγονός πως η BSCA διαθέτει 65 % των τελών αεροδρομίου δεν συνιστά κρατική ενίσχυση εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλονίας υπέρ της BSCA, επειδή δεν υπάρχει μεταφορά δημόσιων πόρων από τη μία οντότητα στην άλλη. Επικαλείται σχετικά τη νομολογία στην υπόθεση PreussenElektra <sup>(44)</sup>.
- (95) Το Βέλγιο τονίζει ότι κάθε κράτος μέλος ή δημόσια αρχή είναι αρμόδια να καθορίζουν τα τέλη αεροδρομίου των αερολιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Ορισμένοι αερολιμένες καθορίζουν οι ίδιοι, υπό τον έλεγχο μίας ρυθμιστικής αρχής, το ύψος των τιμών τους. Οι τιμές αυτές είναι δύσκολο να συγκριθούν, καθώς αντιπροσώπουν σε διαφορετικές δαπάνες, εμπορικές πολιτικές, στάδια ανάπτυξης, πολιτικές μεταφορών και αερολιμένες που διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους. Οι διαφορετικές δαπάνες και τα τέλη των περιφερειακών αερολιμένων είναι χαμηλότερα από εκείνα των κύριων αερολιμένων. Όσον αφορά τις συγκρίσεις με άλλους αερολιμένες, το Βέλγιο θεωρεί ανακριβή τον ισχυρισμό ότι ο ενδιαφερόμενος Β βαρύνεται με τέλη ύψους 32 ευρώ στο Zaventem, ενώ η Ryanair καταβάλλει μόνον 4 ευρώ για τις ίδιες υπηρεσίες. Η Ryanair καταβάλλει ανά επιβάτη 1 ευρώ ως τέλος προσγειώσης, 1 ευρώ ως επιβά-

<sup>(43)</sup> Δυνάμει της σύμβασης παραχώρησης της 9ης Ιουλίου 1991 μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA, το δικαίωμα εισπραξής τελών εκχωρήθηκε στον παραχωρησιούχο, με αποτέλεσμα η BSCA να είναι πράγματι κύριός τους από τη στιγμή της εισπραξής τους από τους χρήστες, και αυτό λόγω των υπηρεσιών που παρέχει σε αυτούς βάσει της παραχώρησης, με εξαίρεση φυσικά ποσοστό 35 % που καταβάλλεται καταρχάς στο Ταμείο Περιβάλλοντος και στη συνέχεια μέχρι ένα ανώτατο όριο στη SOWAER από το 2002. Εξάλλου, αυτό εξηγείται αναλυτικότερα στη συγγραφή υποχρεώσεων της 9ης Ιουλίου 1991. Πράγματι, το άρθρο 7 ορίζει ότι «ο παραχωρησιούχος θα εισπράττει τα τέλη που συνδέονται με την αεροπορική κυκλοφορία, βάσει των ισχυουσών ρυθμιστικών διατάξεων ή των διατάξεων που θα εκδώσει η περιφερειακή εκτελεστική αρχή της Βαλλονίας. Σε κάθε περίπτωση, αυτή η εισπραξη των τελών θεωρείται, για την καλή εκτέλεση της παρούσας συγγραφής υποχρεώσεων, ότι εκχωρείται στον παραχωρησιούχο».

<sup>(44)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Μαρτίου 2001 στην υπόθεση C-379/98, PreussenElektra και Schlesweg, Συλλογή σ. I-2099, αιτιολογικές σκέψεις 59 και 61: «Διαπιστώνεται ότι η υποχρέωση, που επιβλήθηκε στις ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, να αγοράζουν σε καθορισμένες ελάχιστες τιμές το παραγόμενο από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ηλεκτρικό ρεύμα δεν συνεπάγεται άμεση ή έμμεση μεταφορά κρατικών πόρων στις επιχειρήσεις που είναι παραγωγοί αυτού του είδους ηλεκτρικού ρεύματος. [...] Υπό τις συνθήκες αυτές, το γεγονός ότι η υποχρέωση αγοράς επιβάλλεται από τον νόμο και απονέμει αναμφισβήτητο πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις δεν μπορεί να της προσδώσει τον χαρακτηρισμό κρατικής ενίσχυσης υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της Συνθήκης».

ρυνση εξυπηρέτησης εδάφους, 7 ευρώ ως τέλος επιβατών και 4 ευρώ ως συνεισφορά στην Promocoy, δηλαδή συνολικά 13 ευρώ.

(96) Το Βέλγιο αιτιολογεί την έκπτωση που χορηγήθηκε στη Ryanair επί του ποσού του τέλους προσγείωσης λόγω «του όγκου των επιβατών που θα φέρει η εν λόγω εταιρεία, δηλαδή τουλάχιστον 27 εκατομμύρια επιβάτες στη διάρκεια της 15ετούς συμβατικής περιόδου». «Οι δημόσιες αρχές της Βαλлонίας δύνανται να χορηγούν κατά τη διακριτική τους ευχέρεια εκπτώσεις προκειμένου να προσελκύσουν νέους χρήστες, όπως η Ryanair, ώστε ένας περιφερειακός αερολιμένας όπως το Charleroi να μπορέσει να υπερβεί το ένα εκατομμύριο επιβάτες, γεγονός που θα του επιτρέψει να επιτύχει το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσής του». Η μείωση των τελών προσγείωσης δεν πρέπει να μας κάνει να παραβλέψουμε το γεγονός ότι το συνολικό ποσό των τελών θα αυξηθεί σημαντικά χάρη στη Ryanair: αυξήθηκε σε 5,2 εκατομμύρια ευρώ, ενώ χωρίς τις πτήσεις της Ryanair θα είχαν εισπραχθεί μόνον 310 000 ευρώ.

(97) Το Βέλγιο θεωρεί ότι «η BSCA [η περιφέρεια της Βαλлонίας <sup>(45)</sup>] βρέθηκε αντιμέτωπη με μία “εμπορική ανάγκη” όταν χορήγησε εκπτώσεις επί των τελών προσγείωσης, καθώς υπήρχε κίνδυνος υποκατάστασης εκ μέρους της Ryanair, η οποία θα μπορούσε κάλλιστα να συμβληθεί με άλλο αερολιμένα» και παραπέμπει στη νομολογία Van der Kooy σε μία υπόθεση που αφορούσε την τιμολόγηση της παροχής φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες <sup>(46)</sup>. Στην απόφασή του της 2ας Φεβρουαρίου 1988, το Δικαστήριο έκρινε ότι η προτιμησιακή τιμή που χορηγήθηκε στους καλλιεργητές δενδροκοιτητικών δεν συνιστά μέτρο ενίσχυσης, «αν αποδεικνυόταν ότι η εν λόγω προτιμησιακή τιμή είναι, στο πλαίσιο της οικείας αγοράς, αντικειμενικά δικαιολογημένη από οικονομικούς λόγους, όπως η ανάγκη αντιμετώπισης του ανταγωνισμού των άλλων πηγών ενεργείας στην αγορά αυτή, των οποίων η τιμή θα ήταν ανταγωνιστική σε σχέση με την τιμή της εξεταζόμενης πηγής ενεργείας». Το Δικαστήριο φαίνεται να επιβεβαιώσει τη νομολογία αυτή σε απόφαση της 29ης Φεβρουαρίου 1996, σύμφωνα με την οποία «αποτελεί συνήθη εμπορική πρακτική το να χορηγεί μια επιχείρηση μείωση τιμής, εφόσον κάτι τέτοιο είναι οικονομικώς δικαιολογημένο, αν υφίσταται εμπορική ανάγκη» <sup>(47)</sup>.

(98) Καμία υποχρέωση δημοσιότητας δεν πρέπει να βαρύνει τους δημόσιους αερολιμένες όταν χορηγούν εκπτώσεις επί των τελών αεροδρομίου, εφόσον οι ιδιωτικοί αερολιμένες, που χρησιμοποιούν επίσης αυτό το είδος διαπραγματεύσεων, απαλλάσσονται από οποιαδήποτε διαδικασία της Επιτροπής εναντίον τους όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Το Βέλγιο αναφέρει πολλά παραδείγματα αερολιμένων που δέχθηκαν να μειώσουν τα τέλη τους χωρίς προηγούμενη δημοσίωσή τους.

<sup>(45)</sup> Η Επιτροπή υποθέτει ότι το Βέλγιο εννοούσε την περιφέρεια της Βαλлонίας και όχι τη BSCA.

<sup>(46)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1988 στις συνεδκαζόμενες υποθέσεις 67, 68 και 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV και άλλοι κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. 219, αιτιολογική σκέψη 30.

<sup>(47)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Φεβρουαρίου 1996 στην υπόθεση C-56/93, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. I-723, αιτιολογική σκέψη 82.

(99) Το Βέλγιο ισχυρίζεται ότι ο αερολιμένας του Charleroi είναι πρόθυμος να παραχωρήσει τέτοιου είδους εκπτώσεις σε κάθε αεροπορική εταιρεία που θα φέρει όγκο επιβατών συγκρίσιμο με εκείνον της Ryanair. Άλλωστε, το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA εκπονήθηκε βάσει ενός ύψους τελών προσγείωσης ισοδύναμου με εκείνο που καταβάλλει η Ryanair, δηλαδή 1 ευρώ ανά επιβάτη για όλους τους χρήστες του αερολιμένα, γεγονός που αποδεικνύει ότι τα μέτρα δεν είναι επιλεκτικά. Το Βέλγιο υπέβαλε στην Επιτροπή τις προσφορές της BSCA προς τρεις αεροπορικές εταιρείες (...), οι οποίες βασίζονται στο ίδιο ποσό του 1 ευρώ.

(100) Το Βέλγιο εξήγησε ότι οι δημόσιες αρχές της Βαλлонίας ετοιμάζουν τροποποίηση της απόφασης της κυβέρνησης της Βαλлонίας της 16ης Ιουλίου 1998, «η οποία θα επιτρέψει να λαμβάνονται καλύτερα υπόψη τα διάφορα αντικειμενικά κριτήρια βάσει των οποίων διακρίνονται τα είδη των χρηστών των αερολιμένων της Βαλлонίας».

#### 4.2.1.2. Η ρήτρα αποζημίωσης που χορήγησε η περιφέρεια της Βαλлонίας

(101) Το Βέλγιο διαφωνεί με τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι η αρχή του ιδιώτη επενδύτη δεν είναι εφαρμοστέα στην περιφέρεια της Βαλлонίας όταν ασκεί τις ρυθμιστικές εξουσίες της. Απαντά σχετικά ότι «η Επιτροπή δεν μπορεί μολταυτά να επιβάλει στην περιφέρεια της Βαλлонίας να ενεργεί σύμφωνα με τα κριτήρια του ιδιωτικού παράγοντα σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, που περιλαμβάνουν τη σύναψη αμοτεροβαρών συμβάσεων, και να της στερεί παράλληλα το δικαίωμα να παρέχει στον αντισυμβαλλόμενο της την ασφάλεια δικαίου, που εύλογα αναμένει». Είναι απόλυτα φυσικό, στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, να μπορεί η περιφέρεια της Βαλлонίας να δεσμεύεται έναντι του αντισυμβαλλομένου της ότι θα εξασφαλίσει κάποια ασφάλεια δικαίου στη σύμβαση που συνάπτεται για διάρκεια 15 ετών.

(102) Πρέπει επίσης να τονισθεί ότι η περιφέρεια της Βαλлонίας δεν παραιτήθηκε από την άσκηση της ρυθμιστικής εξουσίας της, είτε πρόκειται για το ύψος των τελών είτε για το ωράριο λειτουργίας του αερολιμένα του Charleroi. Η ρήτρα αποζημίωσης ισχύει μόνον στο πλαίσιο της εμπορικής σχέσης της με τη Ryanair. Οι εν λόγω ρήτρες δεν εισάγουν διακρίσεις, καθώς κανένας πραγματικός ανταγωνιστής δεν ασκεί δραστηριότητες παρεμφερείς με αυτές της Ryanair στο Charleroi. Η περιφέρεια της Βαλлонίας δηλώνει πρόθυμη να παραχωρήσει παρόμοια ρήτρα σε κάθε πιθανό ανταγωνιστή της Ryanair που θα επιθυμούσε να εκτελεί τακτικές πτήσεις από το Charleroi.

(103) Κατά τη συνάντηση της 24ης Ιουνίου 2003, η Επιτροπή ζήτησε να πληροφορηθεί εάν, σε περίπτωση θέσπισης ενός νέου τέλους (π.χ. ενός περιβαλλοντικού τέλους), η Ryanair θα ήταν υποχρεωμένη να τον καταβάλλει καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Το Βέλγιο εξήγησε ότι η περιφέρεια της

Βαλλονίας δεν πρόκειται να θεσπίσει η ίδια κανένα νέο τέλος αεροδρομίου, γεγονός που δεν εμποδίζει τη θέσπιση νέων κανόνων από την Κοινότητα ή τις ομοσπονδιακές αρχές του Βελγίου, τους οποίους η Ryanair θα ήταν υποχρεωμένη να σεβαστεί.

#### 4.2.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΗ ΕΠΕΝΔΥΤΗ ΣΤΗ BSCA

##### 4.2.2.1. Τύπος των πλεονεκτημάτων που χορηγήθηκαν στη Ryanair

(104) Οι παρατηρήσεις των βελγικών αρχών όσον αφορά τον τύπο των πλεονεκτημάτων που χορηγήθηκαν στη Ryanair συμφωνούν με εκείνες που διατύπωσαν η ιρλανδική εταιρεία, η TBI και η Morrison:

- Τα εφάπαξ κίνητρα χορηγήθηκαν σε αντιστάθμιση του σημαντικού κινδύνου που ανέλαβε η Ryanair και της επένδυσης που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης νέων δρομολογίων από έναν περιφερειακό αερολιμένα που δεν είχε ακόμη καθιερωθεί στην αγορά. Η BSCA είναι πρόθυμη να παράσχει κίνητρα και σε άλλες εταιρείες.
- Το χαμηλό ύψος της επιβάρυνσης εξυπηρέτησης εδάφους εξηγείται από τις περιορισμένες και απολύτως βασικές παροχές και από τη βέλτιστη αξιοποίηση των ανθρώπινων πόρων. Ο εξορθολογισμός των υπηρεσιών αυτών πρέπει να συνεχιστεί, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι ζημιές επί των παρεχόμενων στη Ryanair υπηρεσιών. Οι μεταβατικές αυτές ζημιές πρέπει να εξετασθούν στο συνολικό πλαίσιο της συναλλαγής με τη Ryanair: αντισταθμίζονται από τα έσοδα που συνδέονται με τα τέλη αεροδρομίου και τις εμπορικές δραστηριότητες.
- Σε συνέχεια της παρατήρησης του ενδιαφερόμενου Β σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εξυπηρέτησης εδάφους στο Charleroi, το Βέλγιο διευκρινίζει ότι «επί του παρόντος, η οδηγία αυτή [η οδηγία 96/67/EK] δεν εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Charleroi, καθώς αυτός δεν υπερέβη ακόμη το κατώτατο όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών. Όταν θα πληρούνται τα κριτήρια εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, η BSCA θα λάβει φυσικά όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις της».
- Όσον αφορά τη συνεισφορά μάρκετινγκ, το Βέλγιο θεωρεί ότι η προώθηση ενός αερολιμένα δεν είναι συμφέρουσα αφεαυτή, καθώς οι επιβάτες εκδηλώνουν την προτίμησή τους σε μία αεροπορική εταιρεία μάλλον παρά σε έναν συγκεκριμένο αερολιμένα. Φορέας της ροής των επιβατών είναι η αεροπορική εταιρεία, η οποία παρέχει αναλογικά στον αερολιμένα τις πηγές των εσόδων της. Μολονότι είναι αλήθεια ότι οι δράσεις εμπορικής προώθησης αφορούν τις πτήσεις της Ryanair, συνεισφέρουν άμεσα στη δημιουργία των αεροπορικών

και εμπορικών εσόδων της BSCA, χάρη στην αύξηση των επιβατών που οφείλεται στη διαφήμιση των δραστηριοτήτων της αεροπορικής εταιρείας. Η φήμη του αερολιμένα του Charleroi βελτιώνεται καθώς επωφελείται της διαφήμισης μέσω της ιστοθέσης της Ryanair, η οποία είναι η ταξιδιωτική ιστοθέση με τους περισσότερους επισκέπτες στον κλάδο των ευρωπαϊκών αερολιμένων. Οι καταναλωτές και οι αεροπορικές εταιρείες γνωρίζουν λιγότερο τους περιφερειακούς αερολιμένες, οι οποίοι πρέπει να καταβάλλουν μεγαλύτερες προσπάθειες προκειμένου να δημιουργήσουν τη φήμη τους και να θεωρηθούν αξιόπιστη εναλλακτική λύση για τους μεγαλύτερους κύριους αερολιμένες, που διαθέτουν καλύτερες σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις και καθιερωμένη φήμη.

##### 4.2.2.2. Η εξέλιξη της λήψης αποφάσεων στη BSCA

- (105) Όσον αφορά την εξέλιξη των διαπραγματεύσεων με τη Ryanair, το Βέλγιο διευκρίνισε τα εξής:
- Στη διάρκεια του 2000 υποβλήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA το πρώτο επιχειρηματικό σχέδιο. Ωστόσο, το επιχειρηματικό αυτό σχέδιο θεωρήθηκε ελάχιστα αξιόπιστο λόγω της τάσης υποτίμησης ορισμένων επιβαρύνσεων και υπερεκτίμησης των εσόδων.
  - Πραγματοποιήθηκαν νέες επαφές με τη Ryanair για την εκ νέου διαπραγμάτευση των όρων αυτών. Ύστερα από τρίμηνες εντατικές διαπραγματεύσεις, τον Φεβρουάριο του 2001 επιτεύχθηκε καταρχήν συμφωνία, η οποία προέβλεπε αύξηση του τέλους επιβατών από 200 BEF (περίπου 5 ευρώ) σε 7 ευρώ<sup>(48)</sup>, αύξηση των τελών με την πάροδο του χρόνου ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο πληθωρισμός, και κατάργηση του ανώτατου ορίου του τέλους προσγείωσης που ίσχυε αρχικά μόνον για τους 130 πρώτους επιβάτες κάθε πτήσης.
  - Τα στοιχεία αυτά ενσωματώθηκαν στο νέο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο εγκρίθηκε στη συνέχεια επίσημα από το διοικητικό συμβούλιο της BSCA, πριν από την υπογραφή των συμβάσεων.
  - Στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA μετέχουν αρκετοί διευθυντές επιχειρήσεων με μεγάλη πείρα στη διαχείριση μεγάλων ιδιωτικών επιχειρήσεων, επομένως η έγκριση εκ μέρους τους της συμφωνίας βασίστηκε οπωσδήποτε σε προσεκτική εξέτασή της.
- (106) Κατά τη συνάντηση της 24ης Ιουνίου 2003, η Επιτροπή ζήτησε να πληροφορηθεί από τις βελγικές αρχές ποια ήταν η ακριβής ημερομηνία λήψης της απόφασης επένδυσης της BSCA στη Ryanair. Στις έγγραφες απαντήσεις τους, το Βέλ-

<sup>(48)</sup> Η συμφωνία αυτή περιλήφθηκε στην απόφαση της 16ης Ιουλίου 1998, με τροποποίησή της στις 22 Μαρτίου 2001.

γιο και η Ryanair είχαν ισχυρισθεί ότι η ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών μεταξύ της Ryanair, της BSCA και της περιφέρειας της Βαλλονίας (Νοέμβριος του 2001) αποτελούσε απλώς την επισημοποίηση μίας συμφωνίας που είχε επιτευχθεί τον Φεβρουάριο του 2001 (Ryanair) ή τον Απρίλιο του 2001 (Βέλγιο). Το Βέλγιο απάντησε ότι το διοικητικό συμβούλιο της BSCA έλαβε τη σχετική απόφαση στις 31 Ιουλίου 2001. Από τα πρακτικά των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου της BSCA προκύπτει η εξέλιξη των διαπραγματεύσεων.

- (107) Κατά τη συνεδρίασή του της 30ής Μαΐου 2001, το διοικητικό συμβούλιο της BSCA, που μόλις είχε εκλέξει αντιπρόεδρο και νέα διευθύνουσα επιτροπή, ενημερώθηκε από τον αρμόδιο για θέματα αεροδρομίων εκπρόσωπο της κυβέρνησης της Βαλλονίας ότι οι διαπραγματεύσεις με τη Ryanair κοντεύουν να οριστικοποιηθούν. Η συμφωνία επρόκειτο να παρουσιασθεί προσεχώς στο διοικητικό συμβούλιο, το οποίο δήλωσε ότι επιθυμούσε «να του διαβιβασθεί όσο το δυνατόν συντομότερα μία χρηματοοικονομική πρόβλεψη σχετικά με τις μελλοντικές δραστηριότητες σε σχέση με τη Ryanair»<sup>(49)</sup>.
- (108) Κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου στις 15 Ιουνίου 2001, έγινε ενημέρωση σχετικά με την πορεία των διαπραγματεύσεων με τη Ryanair. Τις διαπραγματεύσεις διεξάγουν δύο μέλη του διοικητικού συμβουλίου της BSCA που είναι επίσης μέλη των ιδιαίτερων γραφείων του Υπουργού-Προέδρου και του υπουργού Μεταφορών της Βαλλονίας. Στη συνεδρίαση αυτή το διοικητικό συμβούλιο είχε την ευκαιρία να παρακολουθήσει μία παρουσίαση του επιθεωρητή-ελεγκτή της επιχείρησης σχετικά με τις υποχρεώσεις που βαρύνουν τη BSCA δυνάμει της σύμβασης παραχώρησης του 1991. Πρόκειται ειδικότερα για τις εξής: πυροσβεστικές υπηρεσίες στο πλαίσιο της απόλυτης τήρησης των προτύπων της ΔΟΠΑ· τεχνικές υπηρεσίες συντήρησης των κτηρίων, των διαδρόμων και των σημείων προσέγγισης· πώληση καυσίμων για τα αεροσκάφη· διαχείριση των υποστέγων· διαχείριση και ανάπτυξη των υπηρεσιών στάθμευσης· διαχείριση των χώρων στα διοικητικά κτίρια· καφετερία και εστιατόριο· διαχείριση των διαφημιστικών χώρων· εξυπηρέτηση εδάφους· τροφοδοσία· εμπορικοί χώροι· καταστήματα αφορολόγητων ειδών· υπηρεσίες παροχής πληροφοριών στους επιβάτες. Ο παραχωρησιούχος πρέπει επίσης να διασφαλίζει, στο πλαίσιο της παραχώρησης καθηκόντων διαχείρισης ακινήτων, τη συντήρηση των οικοπέδων, των κτηρίων και του εξοπλισμού, των έργων και των υλικών που

ενσωματώνονται στην παραχώρηση ή διατίθενται, κατά τρόπο ώστε να μπορούν πάντοτε να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

- (109) Η συνεδρίαση της 29ης Ιουνίου 2001 αφορούσε κατά το μεγαλύτερο μέρος τις διαπραγματεύσεις με τη Ryanair. Ο εκπρόσωπος της κυβέρνησης της Βαλλονίας εξήγησε ότι η σύμβαση εξακολουθεί «να βρίσκεται σε φάση σχεδίου, αλλά πρόκειται για προφορική συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ των μερών». Εξετάστηκαν διάφορα θέματα, μεταξύ των οποίων τα εξής:
- ο αριθμός των σταθμευμένων αεροσκαφών, ο οποίος καθορίζεται μεταξύ δύο και τεσσάρων·
  - ο περιορισμός του αριθμού των πτήσεων σε 26 ημερησίως λόγω «της δυναμικότητας του αερολιμένα, αλλά και του οικονομικού περιορισμού της συνεισφοράς. Μελλοντικός στόχος είναι επίσης η διαφοροποίηση και η αναζήτηση και άλλων εταιρειών, καθώς επιθυμία μας δεν είναι να είναι η Ryanair ο μοναδικός πελάτης του αερολιμένα του Charleroi».
  - το τέλος προσεγίωσης: «[το μέλος του διοικητικού συμβουλίου] υπενθυμίζει ότι όσον αφορά τα σημεία 1.2 και 1.4 το τέλος προσεγίωσης καθορίζεται από την κυβέρνηση της Βαλλονίας. Ο υπουργός μπορεί να χορηγήσει μία προτιμησιακή τιμή που θα εισπράττει η BSCA, η οποία θα παραμένει ιδιοκτησία του φορέα εκμετάλλευσης. Άλλωστε, ο υπουργός ερωτήθηκε σχετικά στο Κοινοβούλιο και απάντησε ότι θα ισχύει το ίδιο τέλος για κάθε εταιρεία που θα δραστηριοποιείται σε αερολιμένα της Βαλλονίας». «[ένα άλλο μέλος του διοικητικού συμβουλίου τον] ρωτά εάν τα 7 ευρώ που αναφέρονται στο σημείο 1.4 και τα ευρώ που αναφέρονται στο σημείο 1.2 παραμένουν ιδιοκτησία της BSCA. [Το μέλος του διοικητικού συμβουλίου] απαντά καταφατικά».
- (110) Η συνεδρίαση της 10ης Ιουλίου 2001 αφορούσε επίσης σε μεγάλο βαθμό τις διαπραγματεύσεις με τη Ryanair, και ο εκπρόσωπος της κυβέρνησης της Βαλλονίας παρουσίασε το σχέδιο σύμβασης στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου «επισημαίνει ότι βρισκόμαστε κοντά στην οριστικοποίηση της σύμβασης επί της ουσίας, αλλά τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου γνωρίζουν ελάχιστα στοιχεία για να προβούν σε οικονομική αξιολόγηση της σύμβασης. Η οικονομική αυτή πτυχή είναι πολύ σημαντική, καθώς δεσμεύει τον αερολιμένα και κατ'επέκταση την ευθύνη των μελών του διοικητικού συμβουλίου». Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ζήτησαν διευκρινίσεις σχετικά με τη δυνατότητα να αποκτήσει η Ryanair οικονομικά πλεονεκτήματα πέραν της στάθμευσης των τεσσάρων αεροσκαφών<sup>(50)</sup>.

<sup>(49)</sup> Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης αυτής, εξετάστηκε το θέμα της ύπαρξης πιθανών κρατικών ενισχύσεων: «[ο εκπρόσωπος της κυβέρνησης της Βαλλονίας] τονίζει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φαίνεται να αναγνωρίζει ότι η δημόσια περιφερειακή αρχή, της οποίας νόμιμη αποστολή είναι η ανάπτυξη της δραστηριότητας των αερολιμένων, αναλαμβάνει μία προσπάθεια προώθησης. Η παρέμβαση αυτή, η οποία λόγω της σύνθεσης του μετοχικού κεφαλαίου της BSCA, θα εξομοιωθεί με δαπάνη δημόσιων πόρων, αναμένεται να μην προκαλέσει την αντίδραση της Επιτροπής λόγω του σκοπού της δαπάνης. Ορισμένα μέλη του διοικητικού συμβουλίου προτείνουν να προσεγγισθεί άτυπα κάποιος εκπρόσωπος της Επιτροπής για να διερευνηθεί η “ευαισθησία” της τελευταίας ως προς τη συμβατότητα της συμφωνίας που συνάφθηκε με τη Ryanair σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις και τους κανόνες του ανταγωνισμού. Η πλειοψηφία των μελών θεωρεί ότι πρέπει να περιμένουμε την περάτωση των διαπραγματεύσεων, οι οποίες διεξάγονται φυσικά υπό την επιφύλαξη της συμφωνίας του διοικητικού συμβουλίου, και να αξιολογήσουμε τότε τους όρους που επιτεύχθηκαν προτού στραφούμε, έστω άτυπα, στις υπηρεσίες της Επιτροπής».

<sup>(50)</sup> Εάν ο αριθμός των αεροσκαφών υπερέβαινε τα τέσσερα που προβλέπονταν στη σύμβαση, θα έπρεπε να γίνει νέα διαπραγμάτευση των όρων της σύμβασης. Η Ryanair δεν θα μπορούσε να αποκτήσει πρόσθετα οικονομικά πλεονεκτήματα χωρίς να σταθμεύσει αεροσκάφη, επειδή τα πλεονεκτήματα αφορούν μόνον 26 πτήσεις ημερησίως.





(113) Εξάλλου, το Βέλγιο διαβίβασε αναλυτικά στοιχεία σχετικά με τις δραστηριότητες της BSCA μετά το 2010, οι οποίες παρατίθενται συνοπτικά στον πίνακα 4

Πίνακας 4

(τα ποσά σε ευρώ)

	2011	2012	2013	2014	2015
(Ραχ = επιβάτες)					
Αριθ. Ραχ Ryanair	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Αριθ. Ραχ ναυλωμένων πτήσεων	9 314	9 593	9 881	10 177	10 483
Αριθ. Ραχ άλλων πτήσεων χαμηλού κόστους	500 000	525 000	551 250	578 813	607 753
Αριθ. Ραχ άλλων πτήσεων (τακτικές γραμμές)	315 000	330 750	347 288	364 652	382 884
Συνολικός αριθ. αναχωρούντων Ραχ	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Συνολικός αριθ. Ραχ	3 048 627	3 130 686	3 216 837	3 307 283	3 402 240
Λειτουργικά έσοδα	37 602 132	39 163 998	40 830 948	42 610 535	44 510 875
Αεροναυτικά τέλη	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τέλη επιβατών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τέλη επιβίβασης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο ανά Ραχ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο αεροναυτικών τελών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Εξυπηρέτηση εδάφους	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δημόσια τέλη	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πωλήσεις καυσίμων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Κατάστημα αφορολόγητων ειδών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Στάθμευση	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Προμήθειες πωλήσεων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Διαφημίσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Υπηρεσία πυρόσβεσης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επιδότηση προώθησης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δαπάνες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αγορά καυσίμων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αγορά εμπορευμάτων για το κατάστημα αφορολόγητων ειδών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο αγορών (λογ. 60)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Διάφορα αγαθά και υπηρεσίες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Εργατικό κόστος και κοινωνική ασφάλιση <sup>(1)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ταμείο Περιβάλλοντος	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Έξοδα ανάπτυξης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αποτελέσματα χρήσεως	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επιδότηση κεφαλαίου	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Χρηματοοικονομικά έσοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Χρηματοοικονομικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τελικά αποτελέσματα χρήσεως	13 703 048	14 129 726	14 577 641	15 047 097	15 538 295

(τα ποσά σε ευρώ)

	2011	2012	2013	2014	2015
<sup>(1)</sup> Εκ του οποίου το κόστος προσωπικού εξυπηρέτησης εδάφους-έκδοσης εισιτηρίων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(114) Το διοικητικό συμβούλιο συζήτησε επίσης ένα σημείωμα στρατηγικού προσανατολισμού που του υποβλήθηκε. Στο σημείωμα αυτό περιγράφονται οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν όσον αφορά το αεροδρόμιο σε σχέση με τον αριθμό των επιβατών (2 500 000 έως 3 000 000) μέχρι το 2010, ο οποίος αντιστοιχεί σε μερίδιο της βελγικής αγοράς που δεν υπερβαίνει το 10 %. Εξαγγέλλεται μια στρατηγική που αποσκοπεί στην εφαρμογή ευέλικτης διάρθρωσης ώστε να παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες ελκυστικοί χρηματοοικονομικοί όροι και ταχείες πτήσεις μετ' επιστροφής, ενώ εστιάζεται σε ταξίδια μικρής διάρκειας, τόσο αναψυχής όσο και επαγγελματικά, σε κοντινούς προορισμούς. Ως δυνητικοί χρήστες θεωρούνται οι εταιρείες χαμηλού κόστους και οι εταιρείες της Ανατολικής Ευρώπης, ενώ υπογραμμίζεται η δυσκολία προσέλκυσης των περιφερειακών εταιρειών <sup>(51)</sup>.

(115) Η υλοποίηση της στρατηγικής αυτής προϋποθέτει την ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας. Αυτή αναμένεται να αυξηθεί σε 1 400 000 επιβάτες ετησίως, χάρη στις 26 πτήσεις ημερησίως από το Charleroi, η δε Ryanair αναμένεται να συνεισφέρει ένα εκατομμύριο επιβάτες από το 2000. Η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Ryanair θα απαιτήσει νέες διαπραγματεύσεις και επέκταση της σύμβασης σε 40 πτήσεις ημερησίως, δηλαδή περίπου 2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Στο σημείωμα διευκρινίζεται ότι «[...]». Εκτιμάται ότι λόγω της παρουσίας της Ryanair, θα είναι δύσκολο για κάποια άλλη εταιρεία χαμηλού κόστους να εγκαταστήσει βάση, και ότι το Charleroi πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να αποτελέσει προορισμό με αφετηρία άλλη βάση.

(116) Ο ελεγκτής της BSCA εξέτασε την ανάλυση του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001, έκρινε συνετές τις υποθέσεις επί των οποίων βασίζεται, αλλά υπογράμμισε τα εξής προβλήματα:

«Γενικά, οι υποθέσεις που ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνηση του παρόντος επιχειρηματικού σχεδίου είναι συνετές, ιδίως ως προς τα έσοδα που αφορούν τη στάθμευση και ως προς τις γενικές δαπάνες, κατόπιν σύγκρισης με τις πραγματικές δαπάνες στο τέλος του Ιουνίου. Ωστόσο, πρέπει να τονισθούν τα ακόλουθα σημεία:

α) Τα αποτελέσματα λαμβάνουν υπόψη ένα τέλος εκμετάλλευσης συντήρησης/πυρόσβεσης, που βαρύνει τον προϋπολογισμό της περιφέρειας της Βαλλονίας και αυξάνει προοδευτικά με την πάροδο του χρόνου, καθώς και μία επιδότηση της επένδυσης συντήρησης/πυρόσβεσης για

διάστημα εκτεινόμενο από το 2001 έως το 2003. Τα ποσά αυτά εξαρτώνται από την τήρηση των διατάξεων της σύμβασης παραχώρησης και της συγγραφής υποχρεώσεων, η οποία υπενθυμίζεται ότι έχει λήξει από την 31η Δεκεμβρίου 2000 [υπογράμμιση του ελεγκτή].

β) Πρέπει να εξακριβωθεί ότι οι τιμές που εφαρμόζονται για τη Ryanair είναι απολύτως σύμφωνες με την απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 16ης Ιουλίου 1998, ιδίως όσον αφορά την έκπτωση ύψους 4 ευρώ ανά επιβάτη [υπογράμμιση του ελεγκτή]. [...]. Σε προσαρτημένο σημείωμα με τίτλο «Σχόλια της BSCA στο επιχειρηματικό σχέδιο 2001» αναφέρεται ότι το Ταμείο Περιβάλλοντος «θα έχει ως ανώτατο όριο τα 75 εκατομμύρια BEF με αναπροσαρμογή από το 2003» (καμία συμφωνία δεν έχει υπογραφεί μέχρι σήμερα).

#### 4.2.2.4. Ανάλυση ορισμένων θεμελιωδών παραμέτρων του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001

##### Η ανάληψη των υπηρεσιών πυρόσβεσης και συντήρησης

(117) Η Επιτροπή σημείωσε ότι η BSCA λαμβάνει οικονομική αποζημίωση από την περιφέρεια της Βαλλονίας για τις υπηρεσίες «συντήρησης/πυρόσβεσης» που παρέχει η ίδια. Η αποζημίωση αυτή αναφέρεται στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001 στην κατηγορία των εσόδων.

(118) Η Επιτροπή εξέτασε ποιος είναι υπεύθυνος για τις υπηρεσίες αυτές, η BSCA ή η περιφέρεια της Βαλλονίας. Για τον σκοπό αυτό, εξέτασε τις πράξεις παραχώρησης μεταξύ των δύο αυτών μερών. Το άρθρο 12 της προσαρτημένης στη σύμβαση παραχώρησης του 1991 συγγραφής υποχρεώσεων ορίζει ότι αναπόκειται στη BSCA να διασφαλίσει και να αναπτύξει την «υπηρεσία πυρόσβεσης στο πλαίσιο της απόλυτης τήρησης των προτύπων της ΔΟΠΑ» καθώς και «την τεχνική υπηρεσία συντήρησης των κτιρίων, των διαδρόμων, των σημείων προσέγγισης, των μέσων μεταφοράς κ.λπ.».

(119) Ωστόσο, οι μεταβατικές διατάξεις (άρθρο 25) ορίζουν ότι μεταξύ 1991 και 1997, «η εκχωρούσα αρχή [η περιφέρεια της Βαλλονίας] αναλαμβάνει το κόστος των υπηρεσιών πυρόσβεσης και συντήρησης».

(120) Μετά την τροποποίηση της παραχώρησης τον Αύγουστο του 1999, η αρχή της ανάληψης της υποχρέωσης από τη BSCA διατηρήθηκε, αλλά στο διάστημα μεταξύ 1997 και 2000 επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί και πάλι από την περιφέρεια της Βαλλονίας: «Για διάστημα τριών ετών, από την 1η Ιανουαρίου 1997, η εκχωρούσα αρχή [η περιφέρεια της Βαλλονίας] αναλαμβάνει το κόστος των υπηρεσιών πυρό-

<sup>(51)</sup> Οι περιφερειακές εταιρείες ακολουθούν «μια στρατηγική προσανατολισμένη στη βασική εταιρεία του ομίλου στον οποίο συμμετέχουν ενώ εξυπηρετούν επιβάτες τους οποίους κατευθύνουν εκ νέου προς το βασικό κόμβο διακίνησης της εν λόγω εταιρείας. Ως εκ τούτου, το αεροδρόμιο του Charleroi δεν προσελκύει ιδιαίτερος το ενδιαφέρον τους». Οι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων «προτιμούν όλες το Zaventem λόγω της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στον εν λόγω αερολιμένα ενώ επιλέγουν τη Λιέγη ως εναλλακτική λύση λόγω του ότι λειτουργεί επί εικοσιτετραώρου βάσεως».



σβεςης και συντήρησης, όπως προβλέπονται στα άρθρα 12 και 19 ανωτέρω. Τα μέρη συμφωνούν να επανεξετάσουν τις διατάξεις αυτές στο πλαίσιο του προϋπολογισμού του 2000, σε συνάρτηση με τη χρηματοοικονομική ισορροπία της παραχώρησης καθώς και με την προβλεπόμενη και προϋπολογισθείσα εξέλιξη των μεταγενέστερων ετών των αποτελεσμάτων χρήσεως της BSCA».

(121) Κατά τη διάρκεια της συνάντησής της με τις βελγικές αρχές στις 23 Ιουλίου 2003, η Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι την εποχή που η BSCA αποφάσισε να επισφραγίσει τις συμφωνίες με τη Ryanair, τον Ιούλιο του 2001, δεν είχε καμία διασφάλιση ότι η περιφέρεια της Βαλλωνίας θα εξακολουθούσε να αναλαμβάνει τα έξοδα των υπηρεσιών αυτών τα επόμενα χρόνια. Οι πράξεις παραχώρησης της εποχής εκείνης προέβλεπαν, αντίθετα, ότι τα έξοδα αυτά βάρυναν τη BSCA <sup>(52)</sup>, όπως επεσήμανε ο ελεγκτής της BSCA στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 15ης Ιουνίου 2001 <sup>(53)</sup>. Επομένως, η Επιτροπή ζήτησε να πληροφορηθεί από το Βέλγιο σε ποια βάση ήταν δυνατό να στηρίζεται η BSCA, όταν πίστευε ότι η περιφέρεια της Βαλλωνίας θα συνέχιζε να επιδοτεί το κόστος των υπηρεσιών αυτών. Το Βέλγιο διαβίβασε τις νομικές βάσεις των επιδοτήσεων πυρόσβεσης και συντήρησης που χορηγήθηκαν στη BSCA τα έτη 2000 και 2001 <sup>(54)</sup>.

(122) Με την τελευταία επιστολή του της 19ης Δεκεμβρίου 2003, το Βέλγιο διαβίβασε ένα νέο έγγραφο σχετικό με την επιδότηση συντήρησης-πυρόσβεσης: πρόκειται για μία επιστολή που απέστειλε στις 5 Ιουλίου 2001 η BSCA στο υπουργείο Μεταφορών της Βαλλωνίας, παρουσιάζοντας αναλυτικά τα προϋπολογισθέντα από τον αερολιμένα έξοδα για το 2002 σε αυτή τη θέση δαπανών. Η επιστολή αυτή φαίνεται ότι αποτελεί συνέχεια τηλεφωνικής συνομιλίας μεταξύ των δύο

<sup>(52)</sup> Μετά την τροποποίηση των παραχωρήσεων που έλαβε χώρα τον Απρίλιο του 2002, τα έξοδα αυτά ανέλαβε η περιφέρεια της Βαλλωνίας.

<sup>(53)</sup> Ο επιθεωρητής-ελεγκτής εξηγεί ότι η υπηρεσία πυρόσβεσης-συντήρησης αναλήφθηκε από την περιφέρεια της Βαλλωνίας έως το 1997, και στη συνέχεια για μεταβατική περίοδο διάρκειας τριών ετών, δηλαδή έως την 31η Δεκεμβρίου 2000, αλλά η περιφέρεια της Βαλλωνίας δεν έχει πλέον τέτοια υποχρέωση: «Εξάλλου, ο επιθεωρητής-ελεγκτής επισημαίνει ότι, εάν αυτό δεν έχει ήδη γίνει, πρέπει να ανανεωθεί η σύμβαση της υπηρεσίας πυρόσβεσης, η οποία έχει λήξει. [Το μέλος του διοικητικού συμβουλίου της BSCA και επικεφαλής του ιδιαίτερου γραφείου του αρμόδιου για τη διαχείριση των αερολιμένων υπουργού] επισημαίνει ότι τα κείμενα βρίσκονται σε φάση ενημέρωσης, ιδίως προκειμένου η επιδότηση πυρόσβεσης να καταβάλλεται με τακτικότερο τρόπο στη διάρκεια του έτους και η διαχειρίστρια εταιρεία να μην προκαταβάλλει πολύ υψηλά κονδύλια προτού λάβει αποζημίωση, όπως συνέβαινε στο παρελθόν. Τα κείμενα αυτά θα είναι διαθέσιμα αρκετά σύντομα».

<sup>(54)</sup> Όσον αφορά την επιδότηση του 2000: δημοσιονομικό διάταγμα της 16ης Δεκεμβρίου 1999 (Moniteur belge της 28ης Ιουνίου 2000), πρόγραμμα 54.02, θέση 31.04.22 (σ. 22440). Όσον αφορά την επιδότηση του 2001: δημοσιονομικό διάταγμα της 14ης Δεκεμβρίου 2000 (Moniteur belge της 22ας Ιουνίου 2001), πρόγραμμα 54.02, θέση 31.04.22 (σ. 21524). Εξάλλου, οι βελγικές αρχές διαβεβαίωσαν την Επιτροπή ότι η χορηγηθείσα αποζημίωση δεν περιελάμβανε υπεραντιστάθμιση, ότι είχε υπολογισθεί βάσει του κόστους της υπηρεσίας σε χωριστούς λογαριασμούς.

μερών. Οι βελγικές αρχές δεν διαβίβασαν καμία απαντητική επιστολή από την κυβέρνηση της Βαλλωνίας προς την BSCA, η οποία να επιβεβαιώνει από το 2001 τη συμφωνία ανάληψης του κόστους αυτού.

(123) Στην ίδια επιστολή, το Βέλγιο θεωρεί ότι οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν με τον τρόπο αυτό στη BSCA, για σκοπούς συντήρησης και πυρόσβεσης, είναι σύμφωνες προς τη νομολογία του Δικαστηρίου στην υπόθεση Altmark <sup>(55)</sup>.

### Το Ταμείο Περιβάλλοντος και το τέλος για τη διάθεση των υποδομών

(124) Δυνάμει της απόφασης της κυβέρνησης της Βαλλωνίας της 16ης Απριλίου 1998, η οποία παραμένει σε ισχύ, 35 % των τελών αεροδρομίου διατίθεται σε ένα Ταμείο Περιβάλλοντος. Η Επιτροπή ζήτησε να πληροφορηθεί από το Βέλγιο εάν το ποσοστό του 35 % καταβλήθηκε πραγματικά στο εν λόγω ταμείο, καθώς η BSCA φαίνεται να διατηρούσε μέρος των εσόδων αυτών.

(125) Κατά τη διάρκεια της συνάντησης της 24ης Ιουνίου 2003 με την Επιτροπή, το Βέλγιο διευκρίνισε ότι το εν λόγω ταμείο δεν υπήρχε πλέον και ότι η σχετική νομοθετική διάταξη έπρεπε να είχε καταργηθεί. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η διάταξη παραμένει σήμερα σε ισχύ. Η BSCA φαίνεται να κατέβαλε στο Ταμείο Περιβάλλοντος το ποσοστό του 35 % που εισέπραξε το 2001. Η συνεισφορά αυτή ορίστηκε το 2002 σε 75 εκατομμύρια BEF (1,86 εκατομμύριο ευρώ) κατ' ανώτατο όριο. Το Βέλγιο ισχυρίστηκε στην επιστολή του της 19ης Δεκεμβρίου 2003 ότι, ο καθορισμός του ανώτατου ορίου του Ταμείου Περιβάλλοντος σε 75 εκατομμύρια BEF ετησίως, με αναπροσαρμογή 2 %, αναφερόταν στο χρηματοοικονομικό σχέδιο της Sowaer, που εγκρίθηκε στις 23 Μαΐου 2001 από την κυβέρνηση της Βαλλωνίας και διαβιβάστηκε στη BSCA την 1η Αυγούστου 2001. Μετά τις τροποποιήσεις της σύμβασης παραχώρησης το 2002 <sup>(56)</sup>, η περιβαλλοντική συνεισφορά μετατράπηκε σε τέλος υπέρ της Sowaer για τη χρήση των υποδομών.

(126) Πράγματι, απαντώντας στον ενδιαφερόμενο Γ που ισχυρίζεται ότι η BSCA δεν καταβάλλει αμοιβή για τη διάθεση των υποδομών, το Βέλγιο απαντά ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν είναι ορθός, καθώς «το 35 % κατ' ανώτατο όριο των τελών αεροδρομίου αποδίδεται στη Sowaer δυνάμει της σύμβασης υπεργολαβίας για τη χρήση ακινήτων της 15ης Απριλίου 2002» και «μέρος των τελών που βαρύνουν τους χρήστες των υποδομών αυτών, δηλαδή τόσο τις αεροπορικές εταιρείες όσο και τους επιβάτες, αποδίδεται στη Sowaer με σκοπό τη συμμετοχή στη χρηματοδότηση των εξόδων της

<sup>(55)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00, Altmark Trans GmbH, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή.

<sup>(56)</sup> Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 60-62 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

υποδομής. Επομένως, ο ισχυρισμός αυτός είναι αδικαιολόγητος»<sup>(57)</sup>.

### Η αναδιάρθρωση κεφαλαίου της BSCA από την περιφέρεια της Βαλλωνίας

- (127) Κατά τη συνεδρίασή του της 31ης Ιουλίου 2001 το διοικητικό συμβούλιο της BSCA ενημερώθηκε σχετικά με τις ζημιές που συνδέονταν με την εγκατάσταση της βάσης της Ryanair κατά τα πρώτα έτη της σύμβασης. Κρίθηκε αναγκαία αναδιάρθρωση κεφαλαίου της επιχείρησης από την περιφέρεια της Βαλλωνίας, ύψους 5 εκατομμυρίων ευρώ, «προκειμένου να μην βρεθεί η επιχείρηση σε επισφαλή κατάσταση»<sup>(58)</sup>.
- (128) Η αρχή της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου εμφανίζεται τον Μάιο του 2001 σε απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλωνίας<sup>(59)</sup> και στο παράρτημά της, το χρηματοοικονομικό σχέδιο της Société wallonne des aéroports. Το σχέδιο αυτό προέβλεπε «απόκτηση μεριδίου συμμετοχής στη BSCA

ύψους ± 60 εκατομμυρίων BEF [...] και στη συνέχεια κατανομή σε τρία έτη, τρεις φορές εκατομμύρια (κεφάλαιο 600 εκατομμυρίων και συμμετοχή Sowaer 25 %, δηλαδή 150 εκατομμύρια)».

- (129) Ωστόσο, όταν τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της BSCA αποφάσιζαν να επισφραγίσουν τις συμφωνίες με τη Ryanair, δεν φαίνεται να υπήρχε βεβαιότητα όσον αφορά αυτή την αναδιάρθρωση κεφαλαίου: [το μέλος του διοικητικού συμβουλίου Α] «ζητεί να πληροφορηθεί εάν έχει ήδη υποβληθεί αίτημα αύξησης κεφαλαίου στη Sowaer. [Το μέλος του διοικητικού συμβουλίου Β] απαντά ότι η Sowaer έχει προβλέψει αύξηση κεφαλαίου ύψους 150 εκατομμυρίων. Αυτή η αύξηση κεφαλαίου πρέπει να πραγματοποιηθεί το 2002. [Το μέλος του διοικητικού συμβουλίου Γ] εκφράζει την ανησυχία του για το γεγονός ότι το διοικητικό συμβούλιο καλείται να εγκρίνει ένα σχέδιο χωρίς να γνωρίζει εάν ο μέτοχος θα ακολουθήσει, για να μπορέσει η BSCA να τηρήσει τη σύμβαση. [Το μέλος του διοικητικού συμβουλίου Β] προτείνει να ενταχθεί το σημείο αυτό στην ημερήσια διάταξη της επόμενης συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της Sowaer. [Ένα άλλο μέλος του διοικητικού συμβουλίου] παρατηρεί ότι ζητείται από το διοικητικό συμβούλιο να εγκρίνει τη σύμβαση αυτή, χωρίς να είναι βέβαιο ότι θα επιτευχθεί η αύξηση κεφαλαίου από τη Sowaer. [...] [Το μέλος του διοικητικού συμβουλίου Β] ενημερώνει το διοικητικό συμβούλιο ότι η Sowaer θα στείλει επιστολή στη BSCA επιβεβαιώνοντας ότι το διοικητικό συμβούλιο της Sowaer ενέκρινε το χρηματοοικονομικό σχέδιο, στο οποίο προβλέπεται αύξηση κεφαλαίου»<sup>(60)</sup>.

<sup>(57)</sup> Απαντώντας και πάλι στον ενδιαφερόμενο Γ που θεωρεί ότι η BSCA απαλλάσσεται από το ήμισυ των τελών που οφείλει η BSCA στη Sowaer, το Βέλγιο εξηγεί τα εξής: «Οι συμβάσεις παραχώρησης που συνδέουν τη Sowaer με τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων που βρίσκονται στην περιφέρεια της Βαλλωνίας προβλέπουν ότι οι τελευταίοι πρέπει να καταβάλλουν τέλος για τη διάθεση των αερολιμενικών υποδομών καθώς και για την ανάπτυξή τους. Δυνάμει του άρθρου 11 της σύμβασης υπερβολαβίας για τη χρήση ακινήτων της 15ης Απριλίου 2002 που συνάφθηκε μεταξύ της Sowaer και της BSCA, το ετήσιο ποσό ορίστηκε σε 35 % των τελών αεροδρομίου με ανώτατο όριο τα 883 689 ευρώ από το οικονομικό έτος 2003. Το ποσό αυτό αναπροσαρμόζεται βάσει ποσοστού 2 % ετησίως. [...] Το ανώτατο όριο του 35 % των τελών που οφείλονται στη Sowaer θα ανέρχεται σε 2 651 067 ευρώ από το 2007 με ετήσια προσαύξηση 2 % από το 2008, δηλαδή λίγο καιρό μετά τη διάθεση στη BSCA του νέου τερματικού σημείου επιβατών. Η αύξηση του ανώτατου ορίου δικαιολογείται από το γεγονός ότι η νέα υποδομή θα παράσχει τη δυνατότητα στη BSCA να αυξήσει τα εμπορικά έσοδά της (καταστήματα, horeca, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων κ.λπ.). Ο υπολογισμός συνίσταται στον τριπλασιασμό της τιμής της υπερβολαβίας από το 2007, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ετήσια αναπροσαρμογή ύψους 2 %». «Δεν υπήρξε απαλλαγή μέρους των τελών που οφείλε η BSCA στη Sowaer, αλλά σταδιακή προσαρμογή του ποσού αυτού σε συνάρτηση με την ανάπτυξη της υποδομής».

<sup>(58)</sup> Το σημείωμα στρατηγικού προσανατολισμού που υποβλήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA στις 31 Ιουλίου 2001 αναφέρει τα εξής: «Τα τρία επόμενα χρόνια η BSCA αναμένεται να έχει συσσωρευτεί ζημιές ύψους 164 εκατομμυρίων. Τα ίδια κεφάλαιά της στις 31.12.2003 αναμένεται συνεισώς να μειωθούν σε 23 εκατομμύρια βελγικά φράγκα, δηλαδή λιγότερο από 20 % του υφιστάμενου κεφαλαίου ύψους 153 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να προβλεφθεί αύξηση κεφαλαίου κατά 5 εκατομμύρια ευρώ, προκειμένου να μην βρεθεί η επιχείρηση σε επισφαλή κατάσταση. Εν αναμονή της οριστικοποίησης της πράξης αυτής, η οποία μπορεί να απαιτήσει αρκετούς μήνες λόγω του υψηλού αριθμού των μετόχων, θα μπορούσε να γίνει προσφυγή στη Sowaer για τη χορήγηση γραμμής πίστωσης σε κεφάλαιο, δεδομένου ότι η Sowaer έχει εγγράψει στον προϋπολογισμό της ποσό ύψους 150 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων με σκοπό τη συμμετοχή στην αύξηση κεφαλαίου».

<sup>(59)</sup> Απόφαση της 23ης Μαΐου 2001 με τίτλο «Ανάπτυξη των αερολιμένων, εγκατάσταση ενός χρηματοοικονομικού μηχανισμού και σύσταση ειδικευμένης εταιρείας». Με την απόφαση αυτή η κυβέρνηση της Βαλλωνίας εκφράζει τη συμφωνία της με το καταστατικό της Sowaer, το χρηματοοικονομικό σχέδιό της, τις δημοσιονομικές προβλέψεις της και τη δομή διαχείρισής της. Καλεί τη Sogera να προβεί στη σύσταση της Sowaer, και ορίζει ότι η «χρηματοδότηση των περιβαλλοντικών μέτρων, εκτός μονώσεων, θα εξετασθεί από τη Sowaer, σε συνεργασία με τις παραχωρησιούχους εταιρείες».

- (130) Οι βελγικές αρχές διαβίβασαν, στις 19 Δεκεμβρίου 2003, την επιστολή που έστειλε την 1η Αυγούστου 2001 η Sowaer στη BSCA, η οποία περιείχε αντίγραφο της απόφασης που ελήφθη στις 23 Μαΐου 2001 από την κυβέρνηση της Βαλλωνίας σχετικά με την αναδιάρθρωση κεφαλαίου των δύο βαλλωνικών αερολιμένων, ύψους 150 εκατομμυρίων BEF εκάστη. Στην επιστολή διευκρινίζεται ότι το έγγραφο εγκρίθηκε από τη Sowaer την 1η Ιουλίου 2001.

- (131) Το θέμα της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου της BSCA ήγειρε ο ενδιαφερόμενος Γ. Στις έγγραφες απαντήσεις του, το Βέλγιο ανέφερε ότι, πράγματι, στις 3 Δεκεμβρίου 2002 η Sowaer πραγματοποίησε την αύξηση κεφαλαίου της BSCA ύψους 3 961 340 ευρώ, η οποία είχε αποφασισθεί καταρχήν το 2001.

- (132) Η πράξη αυτή πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Στην ανάλυση του επιχειρηματικού σχεδίου του 2002, η εταιρεία συμβούλων Deloitte & Touche ισχυρίζεται ότι η περιφέρεια/Sowaer ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής, καθώς τα κεφάλαια που επενδύθηκαν στη BSCA ανεμένετο να παρά-

<sup>(60)</sup> Πρακτικά της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της BSCA στις 31 Ιουλίου 2001.

γουν απόδοση της επένδυσης της τάξης του 27 % εν όψει των αναμενόμενων αποτελεσμάτων της BSCA για το διάστημα 2001-2010 <sup>(61)</sup>.

ποσό που ανακοινώθηκε είναι καθαρά κέρδη της τάξης του 1 500 000 ευρώ έναντι προβλεπόμενης ζημίας ύψους 1 531 793 ευρώ στο επιχειρηματικό σχέδιο <sup>(63)</sup>.

- (133) Στην επιστολή τους της 19ης Δεκεμβρίου 2003, οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι η Sowaer είχε ζητήσει στις 27 Νοεμβρίου 2003 από τη Deloitte & Touche να αναλύσει τη σύγκριση των επιχειρηματικών σχεδίων του 2001 και του 2002. Διαβίβασαν επίσης την απάντηση της Deloitte & Touche της 27ης Νοεμβρίου 2003· ο εμπειρογόμενος εκτιμά ότι τα γενικά συμπεράσματα της μελέτης του σχετικά με το επιχειρηματικό σχέδιο του 2002 μπορούν γενικά να επεκταθούν στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001.

#### 4.2.2.5. Λοιπές παρατηρήσεις των βελγικών αρχών

- (134) Απαντώντας στις παρατηρήσεις του ενδιαφερόμενου Γ σχετικά με τη χρηματοδότηση των λειτουργιών ασφάλειας, το Βέλγιο θεωρεί ότι οι λειτουργίες αυτές συνιστούν «υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας που βαρύνει το κράτος μέλος» και ότι «εκτελούνται από την ίδια την περιφέρεια της Βαλλονίας, η δε BSCA δεν παρεμβαίνει με κανέναν τρόπο σε αυτές». «Το κράτος μέλος είναι αρμόδιο να καθορίζει τον τρόπο χρηματοδότησης των λειτουργιών αυτών, αλλά το γεγονός ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας αποφάσισε να μην επιβάλει την καταβολή τέλους ασφάλειας στη BSCA αποτελεί πολιτική επιλογή που δεν συνιστά σε καμία περίπτωση κρατική ενίσχυση υπέρ της τελευταίας».
- (135) Το Βέλγιο συμφωνεί με την άποψη της Ryanair όσον αφορά τη σχετική αγορά: οι άλλες εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα είναι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, των οποίων οι μεταφορικές υπηρεσίες διαφέρουν από εκείνες των εταιρειών χαμηλού κόστους, όπως καταδεικνύεται από τις αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με τις συγκεντρώσεις <sup>(62)</sup>.
- (136) Οι βελγικές αρχές εξηγούν στην επιστολή τους της 19ης Δεκεμβρίου 2003 ότι η συμπεριφορά ιδιώτη επενδυτή της BSCA ενισχύεται από την εκ των υστέρων διαπίστωση ότι τα αναμενόμενα αποτελέσματα για το 2003 υπερβαίνουν κατά πολύ τα προβλεπόμενα στο επιχειρηματικό σχέδιο: το

## 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

### 5.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΞΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 87 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

- (137) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με τη Συνθήκη και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών ή μεταξύ συμβαλλομένων.

#### 5.1.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗ RYANAIR

- (138) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή διέκρινε δύο τύπους πλεονεκτημάτων που χορηγήθηκαν στη Ryanair: εκείνα που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας και εκείνα που χορηγήθηκαν από την BSCA.

##### 5.1.1.1. Πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας

- (139) Προτού εξετασθεί το συγκεκριμένο θέμα των πλεονεκτημάτων που χορηγήθηκαν στη Ryanair υπό μορφή εκπτώσεων του τέλους προσγείωσης, εκτιμώμενων σε περίπου 50 % της γενικής τιμής, χωρίς ωστόσο το επίπεδο αυτό να αποτελεί το πρόβλημα που εξετάζεται στο παρόν, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν αντιτίθεται στην παραχώρηση εκπτώσεων στις αεροπορικές εταιρείες, υπό ορισμένους όρους. Στην προαναφερθείσα απόφασή της στην υπόθεση «Manchester», η Επιτροπή έκρινε ότι οι περιορισμένης διάρκειας εκπτώσεις που διατίθενται και χορηγούνται χωρίς διάκριση μεταξύ των χρηστών ενός αερολιμένα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 της Συνθήκης, καθώς δεν προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Αντιθέτως, η Επιτροπή είχε διευκρινίσει ότι η έκπτωση ή ένα σύστημα εκπτώσεων που

<sup>(61)</sup> «Από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι η μέση ετήσια αποδοτικότητα των επενδεδυμένων κεφαλαίων, βάσει του διορθωμένου επιχειρηματικού σχεδίου και σε προβλεπόμενο διάστημα δέκα ετών, ανέρχεται σε [...] %», και ότι «η απόδοση αυτή πρέπει να συγκριθεί με ποσοστό κινδύνου αγοράς για δραστηριότητες του είδους αυτού ύψους 15 % ετησίως».

<sup>(62)</sup> Αναφέρονται η απόφαση της Επιτροπής της 5ης Μαρτίου 2002 στην υπόθεση N IV/M.2672, SAS/Spanair (EE C 93 της 18.4.2002, σ. 7), καθώς και η απόφαση της Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2000 στην υπόθεση N IV/M.0019, KLM/Alitalia (EE C 96 της 5.4.2000, σ. 5).

<sup>(63)</sup> Παρατήρηση: η καθαρή αυτή ζημία ύψους 1 531 793 ευρώ για το 2003 είναι πράγματι, και σύμφωνα με την ανάλυση που παρουσίασε η Deloitte & Touche στις 13 Φεβρουαρίου 2003, η προβλεπόμενη στο επιχειρηματικό σχέδιο της 22ας Απριλίου 2002· η προβλεπόμενη ζημία στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001, η οποία λήφθηκε υπόψη τόσο για τη λήψη της απόφασης της BSCA όσο και στην παρούσα ανάλυση, ήταν 1 066 672 ευρώ σε τρέχον αποτέλεσμα.

παρέχουν προτιμησιακή μεταχείριση σε συγκεκριμένη επιχείρηση ήταν δυνατό να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 της Συνθήκης <sup>(64)</sup>.

(140) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συγκεκριμένη περίπτωση υπάγεται στο δεύτερο ενδεχόμενο: η μείωση του τέλους προσγείωσης, όπως και η εγγύηση αποζημίωσης, χορηγήθηκαν σε μία μόνον επιχείρηση για διάστημα 15 ετών και όχι σε όλες τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στο Charleroi. Επομένως, το άρθρο 87 της Συνθήκης ενδέχεται να εφαρμόζεται, εάν το όφελος που απορρέει από τη χορήγηση μίας παρέκκλισης από το κοινό τιμολογιακό καθεστώς δεν δικαιολογείται από αντικειμενικούς οικονομικούς λόγους.

(141) Το πρώτο ερώτημα που πρέπει να εξετασθεί στην παρούσα περίπτωση είναι κατά πόσον χορηγήθηκε στη Ryanair «ευνοϊκή μεταχείριση», υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Πράγματι, το Βέλγιο και η Ryanair εκτιμούν ότι η Ryanair δεν επωφελείται πλεονεκτήματος υπό την έννοια της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις, επειδή η περιφέρεια της Βαλλονίας ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, προσφέροντας μία οικονομικά βιώσιμη προτιμησιακή τιμή.

(142) Στο αιτιολογική σκέψη 76 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε ισχυριστεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς δεν μπορούσε να εφαρμοσθεί στη συμπεριφορά της περιφέρειας της Βαλλονίας για να δικαιολογηθεί η μείωση του τέλους προσγείωσης και η εγγύηση αποζημίωσης σε περίπτωση τροποποίησης των ωραρίων λειτουργίας ή του επιπέδου των τελών του αεροδρομίου. Η Επιτροπή είχε διευκρινίσει ότι η εν λόγω αρχή εφαρμόζεται «μόνον στο πλαίσιο άσκησης οικονομικών δραστηριοτήτων και ποτέ στο πλαίσιο άσκησης ρυθμιστικών εξουσιών» και ότι «μία δημόσια αρχή δεν μπορεί να επικαλεσθεί το επιχείρημα ότι θα μπορούσε να αντλήσει οικονομικά οφέλη ως ιδιοκτήτρια ενός αερολιμένα, προκειμένου να δικαιολογήσει μία ενίσχυση που εγκρίνεται στο πλαίσιο διακριτικής άσκησης των ρυθμιστικών ή φορολογικών εξουσιών της».

(143) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, το Βέλγιο και η Ryanair ισχυρίστηκαν ότι τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα είχαν χορηγηθεί στη Ryanair στο πλαίσιο οικονομικών δραστηριοτήτων και όχι κατά την άσκηση κρατικών εξουσιών, σε αντάλλαγμα για τις υποχρεώσεις που ανέλαβε και τα οφέλη

που προσέφερε η Ryanair. Επομένως, η περιφέρεια της Βαλλονίας ενήργησε όπως και άλλα αεροδρόμια — ιδίως ιδιωτικά — στην Ευρώπη, και σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς.

(144) Η Επιτροπή επιμένει ότι ο καθορισμός των τελών αεροδρομίου ανήκει στη νομοθετική και ρυθμιστική αρμοδιότητα της περιφέρειας της Βαλλονίας και ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς δεν ισχύει υπό τις περιστάσεις αυτές. Η οργάνωση των αερολιμένων της Βαλλονίας εντάσσεται στο ακόλουθο νομικό πλαίσιο:

— Η αρμοδιότητα της περιφέρειας της Βαλλονίας επί των αερολιμένων απορρέει από βελγικό ομοσπονδιακό νόμο: η αρμοδιότητα σχετικά με τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση των αερολιμένων και των αεροδρομίων που βρίσκονται στην επικράτεια της ανατέθηκε στην περιφέρεια με τον βελγικό ομοσπονδιακό νόμο της 8ης Αυγούστου 1988, ο οποίος τροποποίησε τον ειδικό νόμο της 8ης Αυγούστου 1980.

— Η κυβέρνηση της Βαλλονίας εξουσιοδοτήθηκε να ρυθμίζει την πρόσβαση στους αερολιμένες της Βαλλονίας (Charleroi, Liège, Saint-Hubert και Spa) δυνάμει πράξης του Κοινοβουλίου της Βαλλονίας του 1994 <sup>(65)</sup>. Η νομοθετική αυτή πράξη παρέχει τη δυνατότητα στην κυβέρνηση της Βαλλονίας να παραχωρεί την εκμετάλλευση των αερολιμένων της Βαλλονίας, την εξουσιοδοτεί «σύμφωνα με τους όρους που ορίζει, να καθορίζει και να εισπράττει τέλη (...) και, ενδεχομένως, να εκχωρεί το δικαίωμα εισπραχθέντων παραχωρησιούχους». Έτσι, μολονότι ο νομοθέτης της Βαλλονίας πρόβλεψε ότι το δικαίωμα εισπραχθέντων μπορεί, υπό ορισμένους όρους, να ανατεθεί σε έναν παραχωρησιούχο, το δικαίωμα καθορισμού των τελών δεν παραχωρήθηκε ούτε είναι δυνατό να παραχωρηθεί επί του παρόντος. Ανήκει στην πολιτική και ρυθμιστική αρχή της Βαλλονίας. Ούτε η BSCA ούτε η εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα της Liège Bierset διαθέτουν αυτό το δικαίωμα καθορισμού των τελών. Αποτελούν απλώς «παθητικούς» δικαιούχους ενός μέρους του προϊόντος των τελών, αλλά δεν διαθέτουν καμία εξουσία όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους τους. Ειδικότερα, το μέρος που πρέπει να διατίθεται στο Ταμείο Περιβάλλοντος, και καθορίζεται σε 35 % των εισπραχθέντων τελών, τροποποιήθηκε συχνά από την περιφέρεια της Βαλλονίας όσον αφορά το κατά πόσον θα υπόκειτο ή όχι σε ανώτατο όριο, όσον αφορά τον αποδέκτη του, δηλαδή ένα ειδικό ταμείο ή ο νέος κρατικός μέτοχος της BSCA, η Sowaer, και τέλος όσον αφορά τη ρευστοποίηση του εν λόγω ταμείου και τη διάθεση των ποσών που του οφείλει η BSCA.

<sup>(64)</sup> Στην προαναφερθείσα πρότασή της σχετικά με τα τέλη αεροδρομίου, η Επιτροπή είχε υπογραμμίσει την εφαρμογή των κανόνων που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις ως εξής: «Οι εκπτώσεις ή οι απαλλαγές που δεν δικαιολογούνται από μία διαφορά κόστους είναι δυνατό να προκαλέσουν νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των χρηστών. Είναι δυνατό να έχουν ως αποτέλεσμα την εισαγωγή διακρίσεων (...). Εφόσον σε πολλές περιπτώσεις οι αερολιμένες εξακολουθούν να ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από τις δημόσιες αρχές, οι πρακτικές αυτές ενδέχεται να συνιστούν έμμεσες κρατικές επιδοτήσεις, οι οποίες αντίκεινται στους κοινοτικούς κανόνες όταν επηρεάζουν ή ενδέχεται να επηρεάζουν τον ανταγωνισμό.»

<sup>(65)</sup> Απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου της Βαλλονίας της 23ης Ιουνίου 1994 σχετικά με τη δημιουργία και την εκμετάλλευση των αερολιμένων και αεροδρομίων που ανήκουν στη δικαιοδοσία της περιφέρειας της Βαλλονίας (Moniteur belge της 15ης Ιουλίου 1994).

- Η κυβέρνηση της Βαλлонίας ρύθμισε την πρόσβαση σε όλους τους αερολιμένες και τα αεροδρόμια της Βαλлонίας με απόφαση του Ιουλίου του 1998, η οποία τροποποιήθηκε με απόφαση του 2001. Στην εν λόγω απόφαση καθορίστηκε το ύψος των τελών που θα εισπράττονται από τους χρήστες, αναπτύχθηκε ένα σύστημα μειώσεων των τελών προσγείωσης διαθέσιμο σε όλους ανάλογα με το βάρος των αεροσκαφών, στο άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 2, προβλέφθηκε η σύσταση μίας συμβουλευτικής επιτροπής των χρηστών, η οποία θα γνωμοδοτεί σχετικά με τα σχέδια τροποποίησης του συστήματος των τελών ή του ύψους αυτών<sup>(66)</sup>, προσδιορίστηκαν οι όροι εισπράξης των τελών και ορίστηκε ότι «τα τέλη και οι εισφορές γνωστοποιούνται στους χρήστες με κάθε πρόσφορο μέσο, και ιδίως με ανάρτηση και δημοσίευση στο A.I.P. (Aeronautical Information Publication)».
- (145) Μέσω των εφαρμοστέων κανόνων, που δημοσιεύθηκαν στη *Moniteur belge*, η περιφέρεια της Βαλлонίας ενεργεί ως δημόσια αρχή που θεσπίζει ρυθμίσεις και διασφαλίζει σε όλους την πρόσβαση στα δημόσια αγαθά της Βαλлонίας σε συνθήκες ισότιμης μεταχείρισης των χρηστών. Μολονότι, όπως ισχυρίζονται το Βέλγιο και Ryanair, η περιφέρεια της Βαλлонίας παρεμβαίνει σε έναν τομέα οικονομικής δραστηριότητας, η δράση της ταυτίζεται με εκείνη μίας ρυθμιστικής αρχής. Καθορίζοντας το επίπεδο των τελών αεροδρομίου που οφείλουν οι χρήστες των αερολιμένων της Βαλлонίας, η περιφέρεια της Βαλлонίας ρύθμισε μία οικονομική δραστηριότητα, αλλά οπωσδήποτε δεν ενήργησε ως επιχειρήση.
- (146) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας οι επιβαρύνσεις αεροδρομίου που θέσπισε η περιφέρεια της Βαλлонίας για τον αερολιμένα του Charleroi χαρακτηρίζονται «τέλη» και η παρούσα απόφαση διατήρησε τον εν λόγω χαρακτηρισμό αμετάβλητο έως τώρα: μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για «επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων», όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο, δηλαδή για επιβαρύνσεις που χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι προορίζονται, από τη στιγμή της εισπράξης τους, για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένης μεταφοράς πόρων<sup>(67)</sup>. Στην προκειμένη περίπτωση, τα τέλη αεροδρομίου που καθόρισε η περιφέρεια της Βαλлонίας διατίθενται για τη λειτουργία του αερολιμένα και αποδίδονται κατά 65 % στην εταιρεία διαχείρισης και κατά 35 % σε ένα Ταμείο Περιβάλλοντος. Καθιστούν δυνατή τη χρηματοδότηση συγκεκριμένης μεταφοράς πόρων. Το Δικαστήριο<sup>(68)</sup> θεώρησε τους όρους χρηματοδότησης του είδους αυτού επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων.
- (147) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο χαρακτηρισμός του «τέλους», υπό την έννοια της αμοιβής για παρεχόμενη υπηρεσία, θα μπορούσε να ισχύσει, βάσει μίας αρκετά ευρείας ερμηνείας. Στο σύστημα επιβαρύνσεων αεροδρομίου της Βαλлонίας, η άμεση και πρόδηλη σχέση μεταξύ του επιπέδου της επιβάρυνσης και της παρεχόμενης στους χρήστες υπηρεσίας είναι ωστόσο αδύναμη. Οι εισπραττόμενες επιβαρύνσεις δεν αντιστοιχούν σε άμεση αμοιβή για παρεχόμενη υπηρεσία· οι υπηρεσίες που αντιστοιχούν στην αμοιβή αυτή δεν διευκρινίζονται επακριβώς, τα δε «τέλη» δεν καθορίζονται με άμεση αναφορά σε μία παράμετρο, παραδείγματος χάρι το κόστος εκμετάλλευσης, αλλά με σχετικά αόριστο τρόπο<sup>(69)</sup>.
- (148) Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να λάβει επίσης υπόψη την πρακτική της στις προηγούμενες αποφάσεις της που αφορούσαν επιβαρύνσεις αερολιμένα· επανειλημμένως διατύπωσε την κρίση της σχετικά με την έννοια αυτή χαρακτηρίζοντάς την τέλος<sup>(70)</sup>. Μολονότι αντικείμενο των αποφάσεων αυτών δεν ήταν γενικά η διάκριση μεταξύ φόρων και τελών, και μολονότι η ορολογία που χρησιμοποιήθηκε μπορούσε να είναι ανεξάρτητη από την ορισμό που επιλέγηκε στην κοινοποίηση καθεαυτή, η Επιτροπή θεωρεί ότι έχει πλέον καθιερωμένη την πρακτική να θεωρούνται οι επιβαρύνσεις αυτές μάλλον ως τέλη παρά ως φόροι. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι το Δικαστήριο δεν αμφισβήτησε τον χαρακτηρισμό αυτό<sup>(71)</sup>.
- (149) Επομένως, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο, πέρα από τον καθεαυτό χαρακτηρισμό, να θεωρήσει από νομική άποψη τέλη τα ποσά που θέσπισε η περιφέρεια της Βαλлонίας για την προσγείωση ή τη στάθμευση αεροσκαφών στο Charleroi και να χρησιμοποιήσει τον γενικό χαρακτηρισμό «τέλη αεροδρομίου».

<sup>(66)</sup> Ειδικότερα στην απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974 στην υπόθεση C-173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. 709, στην οποία διευκρινίζεται ότι καθώς τα οικεία ταμεία τροφοδοτούνται από υποχρεωτικές συνεισφορές που επιβάλλονται από την κρατική νομοθεσία και καθώς, όπως αποδεικνύεται στην πράξη, η διαχείριση και η κατανομή των κονδυλίων πραγματοποιούνται σύμφωνα με την εν λόγω νομοθεσία, πρέπει να θεωρούνται κρατικοί πόροι υπό την έννοια του άρθρου [87], ακόμη και εάν τη διοίκησή τους έχουν αναλάβει οργανισμοί άλλοι από τη δημόσια αρχή (αιτιολογική σκέψη 35). Ομοίως, στην απόφασή του της 11ης Μαρτίου 1992 στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-78 έως C-83/90, *Compagnie Commerciale de l'Ouest*, Συλλογή σ. I-01847, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι οι ενισχύσεις που χρηματοδοτούνται από επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων συνιστούν ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87 της Συνθήκης.

<sup>(69)</sup> Βλέπε απόφαση της Βαλлонίας της 16ης Ιουλίου 1998: «Για την προσγείωση αεροσκάφους καταβάλλεται τέλος» (άρθρο 3.1)· «Για την εξωτερική στάθμευση του αεροσκάφους καταβάλλεται τέλος» (άρθρο 4.1)· «Για τη χρήση των εγκαταστάσεων από τους επιβάτες καταβάλλεται τέλος» (άρθρο 5).

<sup>(70)</sup> Βλέπε ειδικότερα τις αποφάσεις της Επιτροπής 95/364/ΕΚ της 28ης Ιουνίου 1995 για το Βέλγιο (ΕΕ L 216 της 12.9.1995, σ. 8), 1999/199/ΕΚ της 10ης Φεβρουαρίου 1999 για την Πορτογαλία (ΕΕ L 69 της 16.3.1999, σ. 31) και 2000/521/ΕΚ της 26ης Ιουλίου 2000 για την Ισπανία (ΕΕ L 208 της 18.8.2000, σ. 36).

<sup>(71)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Μαρτίου 2001 στην υπόθεση C 163/99, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. I-2613, η οποία επιβεβαίωσε την απόφαση 1999/199/ΕΚ.

- (150) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτό το ζήτημα ορολογίας δεν επηρεάζει την ανάλυσή της όσον αφορά την αξιολόγηση των επιβαρύνσεων που θέσπισε η περιφερειακή αρχή, αποφασίζοντας να διατεθούν εν μέρει στον παραχωρησιούχο αερολιμένα και εν μέρει στο Ταμείο Περιβάλλοντος που ίδρυσε.
- (151) Η απόφαση της Βαλλονίας της 16ης Ιουλίου 1998 προέβλεπε στο άρθρο 7, παράγραφος 3, ότι, για σκοπούς εμπορικής προώθησης, ο υπουργός Μεταφορών της Βαλλονίας μπορούσε να χορηγήσει ακόμη πιο συμφέρουσες εκπτώσεις επί των τελών προσγείωσης. Εάν ήταν αναγκαίο, υπήρχε επίσης δυνατότητα τροποποίησης της βάσης του τέλους αεροδρομίου (ανά επιβάτη ή ανά τόνο) βάσει του κατάλληλου νομικού πλαισίου.
- (152) Αντ' αυτού, οι αρχές της Βαλλονίας προέβλεψαν σε μείωση των τελών προσγείωσης για έναν και μόνο χρήστη, μέσω σύμβασης ιδιωτικού δικαίου, η οποία δεν επρόκειτο να γίνει δημόσια σύμβαση, χρησιμοποιώντας για την επιβολή του τέλους μία βάση διαφορετική από εκείνη που αναφέρεται στη νομοθεσία, για διάστημα 15 ετών, και χωρίς να παράγονται δικαιώματα για άλλους χρήστες. Η περιφέρεια της Βαλλονίας ανέλαβε επίσης να χορηγήσει εγγύηση αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας της Ryanair, λόγω της άσκησης των ρυθμιστικών εξουσιών της.
- (153) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας βρέθηκε σε μία κατάσταση σύγχυσης των εξουσιών της. Αντί να ενεργήσει στο πλαίσιο των εξουσιών δημόσιας αρχής που διαθέτει, παραβίασε τους κανόνες που είχε η ίδια καθορίσει αναλαμβάνοντας τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις έναντι της Ryanair. Πράγματι, η «εμπορική ανάγκη» προέκλυσε της Ryanair στο Charleroi την οδηγία να αγνοήσει το εφαρμοστέο πλαίσιο για τον καθορισμό των τελών στη Βαλλονία. Το Βέλγιο αναγνωρίζει έμμεσα το γεγονός αυτό, όταν εξηγεί ότι οι δημόσιες αρχές της Βαλλονίας επεξεργάζονται επί του παρόντος τροποποίηση της απόφασης της Βαλλονίας της 16ης Ιουλίου 1998, «η οποία θα επιτρέψει να λαμβάνονται καλύτερα υπόψη τα διάφορα αντικειμενικά κριτήρια βάσει των οποίων διακρίνονται τα είδη των χρηστών των αερολιμένων της Βαλλονίας». Η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς δεν μπορεί να ισχύσει για να δικαιολογήσει αυτή τη σύγχυση των εξουσιών καθώς και τα πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν στη Ryanair.
- (154) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι εάν η Επιτροπή αποφασίσει ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας δεν είχε δικαίωμα να χορηγήσει πλεονεκτήματα στη Ryanair, χωρίς καν να εξετάσει εάν ένας ιδιώτης επενδυτής θα έπραττε κάτι τέτοιο, θα εισαγάγει μία διάκριση μεταξύ δημοσίων αερολιμένων (τα τέλη των οποίων συχνά καθορίζονται και ελέγχονται από την κυβέρνηση ή μία ρυθμιστική αρχή) και ιδιωτικών αερολιμένων (που καθορίζουν ελεύθερα τα τέλη για τη διάρκεια της σύμβασης). Επομένως, θα εισαγάγει διάκριση μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών αερολιμένων, παρά το γεγονός ότι η «συνθήκη δεν προδικάζει με κανέναν τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη» (άρθρο 295 της Συνθήκης).
- (155) Ο ισχυρισμός της Ryanair ότι οι ιδιωτικοί αερολιμένες καθορίζουν ελεύθερα τις επιβαρύνσεις, ενώ οι επιβαρύνσεις των δημοσίων αερολιμένων καθορίζονται και ελέγχονται από μία δημόσια ή εποπτική αρχή δεν είναι βάσιμος. Υπάρχουν πολλοί τρόποι καθορισμού των επιβαρύνσεων ή των τελών αεροδρομίου στην Ευρώπη, οι οποίοι διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, αλλά και ακόμη και στο εσωτερικό του ίδιου κράτους μέλους<sup>(72)</sup>. Οι διάφοροι τρόποι καθορισμού των επιβαρύνσεων ή των τελών δεν κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τη διάκριση «δημόσιοι αερολιμένες» και «ιδιωτικοί αερολιμένες», όπως ισχυρίζεται η Ryanair.
- (156) Οι αερολιμένες παρέχουν πάντοτε δημόσια υπηρεσία. Έτσι εξηγείται άλλωστε το γεγονός ότι συνήθως υπόκεινται σε ορισμένες μορφές ρύθμισης, ακόμη και αν ανήκουν ή η διαχείρισή τους έχει ανατεθεί σε ιδιωτική επιχείρηση. Οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης του αερολιμένα ενδέχεται να υπόκεινται σε τέτοιες ρυθμίσεις, και οι εξουσίες τους όσον αφορά τον καθορισμό των τελών συχνά διέπονται από τους κανόνες που επιβάλλουν εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς λόγω της μονοπωλιακής θέσης του. Έτσι, η θέση ισχύος των αερολιμένων σε σχέση με τους χρήστες τους είναι δυνατό να ρυθμίζεται από τους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς που καθορίζουν τα ανώτατα επίπεδα των τελών («price caps»). Πάντως, ο ισχυρισμός ότι οι ιδιωτικοί αερολιμένες μπορούν να καθορίζουν ελεύθερα τα τέλη τους, χωρίς να υπόκεινται σε ορισμένες μορφές ρύθμισης, δεν είναι ορθός.
- (157) Επίσης, δεν είναι ορθός ο ισχυρισμός ότι ένας δημόσιος αερολιμένας δεν μπορεί να καθορίζει «ελεύθερα» τα τέλη αεροδρομίου του. Τίποτα δεν εμποδίζει μία δημόσια επιχείρηση που διαχειρίζεται έναν αερολιμένα να καθορίζει η ίδια επίπεδο των τελών, και οι εξουσίες αυτές μπορούν ενδεχομένως να αποτελέσουν αντικείμενο ρύθμισης. Έτσι, η περιφέρεια της Βαλλονίας μπορούσε να αποφασίσει ότι η BSCA θα ήταν αρμόδια για τον καθορισμό ενός τέλους σε αντάλλαγμα για τις παρεχόμενες στους χρήστες υπηρεσίες, μέσω της τήρησης ορισμένων αρχών και προϋποθέσεων. Η αντιπαράθεση δημοσίων και ιδιωτικών αερολιμένων όσον αφορά τον καθορισμό των τελών αεροδρομίου αποτελεί ανακριβή απλοστέυση μιας πολύ πιο περίπλοκης πραγματικότητας.
- (158) Η Επιτροπή δεν προβαίνει σε καμία διάκριση μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού αερολιμένα. Περιορίζεται στην εξέταση του συστήματος που επέλεξε και ελεύθερα θέσπισε η περιφέρεια της Βαλλονίας και διαπιστώνει ότι, όταν καθορίζει τα τέλη αεροδρομίου, καθώς και όταν αποφασίζει να παρεκκλίνει από τη ρύθμιση αυτή, η περιφέρεια της Βαλλονίας δεν ενεργεί ως επιχείρηση, αλλά ως δημόσια αρχή. Η Επιτροπή αξιολογεί απλώς τα χαρακτηριστικά ενός τρόπου οργάνωσης, και επομένως δεν υπάρχει αντίφαση ως προς το άρθρο 295 της Συνθήκης.
- (159) Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι, κατά τη γνώμη της, η περιφέρεια της Βαλλονίας είχε τη δυνατότητα να θεσπίσει

(72) Σχετικά με τις οικονομικές ρυθμίσεις που αφορούν τους αερολιμένες, βλ. για παράδειγμα το κεφάλαιο 5.1.2 της προαναφερθείσας έκθεσης του πανεπιστημίου του Cranfield.

με νόμιμο τρόπο ένα ενδεικτικό σύστημα για τις επιβαρύνσεις του αερολιμένα του Charleroi. Το διάφανο σύστημα εκπτώσεων που προβλεπόταν στις ίδιες τις ρυθμίσεις της τής παρέσχε τη δυνατότητα αυτή. Από την πλευρά της, η Επιτροπή έχει ήδη αναγνωρίσει, για παράδειγμα στην προαναφερθείσα απόφαση «Manchester», ότι ένας αερολιμένας μπορεί να θεσπίσει ένα μη διακριτικό σύστημα εκπτώσεων για ορισμένο χρονικό διάστημα. Το σύστημα των εκπτώσεων με σκοπό την εμπορική προώθηση, που θεσπίστηκε με πρωτοβουλία του υπουργού Μεταφορών, μπορούσε να ενταχθεί στο πλαίσιο αυτό. Τέλος, καθώς οι πρακτικές των κρατών μελών ή/και των διαχειριστών των αερολιμένων δεν είναι προς το παρόν εναρμονισμένες στην Ευρώπη, όσον αφορά τα τέλη αεροδρομίου, η περιφέρεια της Βαλλονίας είχε τη δυνατότητα, την οποία διατηρεί και για το μέλλον, να θεσπίσει μία νέα δημόσια επιβάρυνση ευνοϊκότερη για τις αεροπορικές εταιρείες που θα τις ενθάρρυνε να χρησιμοποιούν περισσότερο τον αερολιμένα του Charleroi. Η Επιτροπή αναγκάζεται, ωστόσο, να διαπιστώσει ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας δεν χρησιμοποίησε καμία από αυτές τις νόμιμες επιλογές, που της παρείχαν τη δυνατότητα να προσφέρει το τέλος που επιβλήθηκε στη Ryanair στο σύνολο των ενδιαφερόμενων εταιρειών χωρίς καμία διάκριση.

- (160) Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς δεν ισχύει όσον αφορά τη συμπεριφορά της περιφέρειας της Βαλλονίας, και ότι η μείωση των τελών αεροδρομίου και η εγγύηση αποζημίωσης συνιστούν πλεονέκτημα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Τα πλεονεκτήματα αυτά επιτρέπουν στη Ryanair να μειώσει το λειτουργικό κόστος της.

#### 5.1.1.2. Πλεονεκτήματα που χορήγησε η BSCA στη Ryanair

##### α) Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς σε έναν αερολιμένα, του οποίου η χρηματοοικονομική δομή συνδέεται με εκείνη του κράτους, των περιφερειών ή άλλων αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης

- (161) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή θεώρησε ότι είναι δύσκολο να εφαρμοσθεί στη BSCA η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς: «επικρατεί μεγάλη σύγχυση όσον αφορά τους ρόλους της περιφέρειας της Βαλλονίας, ως δημόσιας αρχής, και της BSCA, ως επιχειρήσης διαχείρισης του αερολιμένα, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα δυσχερή την εφαρμογή της εν λόγω αρχής (σημείωση: της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς)».
- (162) Πράγματι, η BSCA, της οποίας η χρηματοοικονομική δομή συνδέεται στενά με εκείνη της περιφέρειας της Βαλλονίας, δεν αντιμετωπίζει το σύνολο των κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη δραστηριότητα ενός επιχειρηματία.

- (163) Κατά πρώτον, η BSCA απολαμβάνει ένα αποκλειστικό δικαίωμα, αυτό της διαχείρισης ενός αερολιμένα, μέσω σύμβασης παραχώρησης διάρκειας 50 ετών, η οποία της επιτρέπει να εισπράττει 65 % των τελών αεροδρομίου, τα έσοδα από τη χρήση ακινήτων που καταβάλλουν οι έμποροι που είναι εγκατεστημένοι στον αερολιμένα, τα έσοδα που συνδέονται με την εξυπηρέτηση εδάφους, τα οποία καθορίζει ελεύθερα, καθώς και άλλα έσοδα (πώληση καυσίμων, άλλες υπηρεσίες παρεχόμενες στους χρήστες).

- (164) Κατά δεύτερον, η εταιρεία BSCA δεν αναλαμβάνει το σύνολο των εξόδων και κατ' επέκταση των κινδύνων που συνδέονται με το σύνολο των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο Charleroi<sup>(73)</sup>. Επιπλέον, η περιφέρεια της Βαλλονίας έχει κάθε δικαίωμα να τροποποιήσει τις αρμοδιότητες της BSCA, μέσω τροποποιήσεων στις συμβάσεις παραχώρησης, με σκοπό τα μειώσει τα χρηματοοικονομικά βάρη, αναλαμβάνοντάς τα η ίδια ή μετακυλώντάς τα στους φορολογουμένους.

- (165) Κατά τρίτον, το καθεστώς της BSCA παραμένει ασαφές. Πρόκειται για μία εταιρεία που ανέλαβε υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, οι οποίες δεν προσδιορίζονται επακριβώς, χωρίς να διευκρινίζονται επίσης οι αντίστοιχες αντιστάθμισεις.

- (166) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να επαληθεύσει με αποτελεσματικό τρόπο κατά πόσον οι χρηματοδοτήσεις που λαμβάνει η BSCA, στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών γενικού συμφέροντος δεν περιλαμβάνουν καμία υπεραντιστάθμιση. Τα έσοδα αυτά μπορούν ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων. Επομένως, δεν είναι δυνατό να αποκλεισθεί ο κίνδυνος διεπδοτήσεων μεταξύ διαφορετικών τύπων δραστηριοτήτων.

- (167) Ωστόσο, το θέμα της ανάλυσης της συμπεριφοράς της BSCA ως ιδιώτη επενδυτή βρίσκεται στο επίκεντρο των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων, και ιδίως της Ryanair και των φορέων διαχείρισης ιδιωτικών αερολιμένων, οι οποίοι θεωρούν ότι η χορήγηση πλεονεκτημάτων σε μία αεροπορική εταιρεία σε αντάλλαγμα για τα έσοδα που παράγει αποτελεί συνήθη εμπορική πρακτική.

<sup>(73)</sup> Η περιφέρεια της Βαλλονίας και η Société wallonne des aéroports αναλαμβάνουν πολλές δραστηριότητες, όπως την κατασκευή νέων υποδομών και τα μεγάλα έργα επιδιορθώσεων στις εγκαταστάσεις του Charleroi, περιβαλλοντικά μέτρα, την ασφάλεια και φύλαξη του αερολιμένα (συμπεριλαμβανομένων για παράδειγμα του ελέγχου της πρόσβασης στον χώρο επιβίβασης και του ελέγχου των αποσκευών), τις ασφάλειες για την κάλυψη της αστικής ευθύνης του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα αστυνόμευσης, ασφάλειας, ελέγχου των μεταφορών, τις αμοιβές των δικηγόρων που εκπροσωπούν τα συμφέροντα της περιφέρειας της Βαλλονίας στον τομέα των αερολιμένων, τις μελέτες και τα συνέδρια με αντικείμενο θέματα που αφορούν τους αερολιμένες, την επιστροφή ορισμένων δαπανών αεροπορικού ελέγχου που αναλαμβάνει η Belgocontrol, την αγορά ειδικών διαρκών αγαθών για τον αερολιμένα κ.λπ. Βλέπε, για παράδειγμα, τον προϋπολογισμό των εσόδων και των δαπανών της περιφέρειας της Βαλλονίας για το 2003 (Division organique 54-Transports — Programmes 02: aéroports et aérodrômes régionaux), ιστοθές <http://mrw.wallonie.be/sg/db/Depenses/>. [|Kubla|KU %20DO5205402.htm](http://Kubla|KU%20DO5205402.htm).

(168) Εξάλλου, η απόφαση στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (ADP) παρέσχε μία σημαντική διευκρίνιση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζοντας τη διαχείριση ενός αερολιμένα επιχειρηματική δραστηριότητα. Κατ' αναλογία προς την απόφαση ADP, μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι η BSCA είναι επιχείρηση υπό την έννοια του δικαίου του ανταγωνισμού, καθώς οι δραστηριότητές της είναι δυνατό να έχουν οικονομικό χαρακτήρα <sup>(74)</sup> (έλεγχος και οργάνωση των δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης εδάφους καθώς και διάθεση των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται από κοινού από τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα). Η διαχείριση των υποδομών που χρησιμοποιούνται από κοινού απαιτεί την οργάνωση και τον συντονισμό του συνόλου των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται εκεί. Τέτοιου είδους οικονομικές δραστηριότητες αναλαμβάνουν επίσης ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης αερολιμένων, όπως η TBI ή η Morrison.

(169) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ωστόσο τα όρια του επιχειρήματος του ιδιώτη επενδυτή, που είχε καθορίσει στην αιτιολογική σκέψη 82 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ως εξής: δεν μπορούμε να θεωρήσουμε σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, οι οποίες δεν αποδεικνύεται ότι θα έχουν ως αποτέλεσμα η δραστηριότητα του αερολιμένα αφεαυτή να παράγει εύλογα κέρδη σε εύλογο χρονικό διάστημα. Εξυπακούεται ότι οι τυχόν θετικές συνέπειες στην οικονομία της περιφέρειας γύρω από τον αερολιμένα δεν είναι σε καμία περίπτωση δυνατό να ληφθούν υπόψη στην αξιολόγηση αυτή, στόχος της οποίας είναι να καθορισθεί η ύπαρξη ή μη στοιχείων ενίσχυσης στην παρέμβαση. Εκ πρώτης όψεως, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή εφαρμόζεται πλήρως σε ένα πλαίσιο όπως αυτό που εξετάζουμε, όπου οι επενδύσεις στην υποδομή του αερολιμένα χρηματοδοτήθηκαν από δημόσιους πόρους και δεν περιλήφθηκαν στον υπολογισμό της αποδοτικότητας. Ωστόσο, λόγω του καινοφανούς χαρακτήρα της παρούσας υπόθεσης, και επειδή αρκετά μέρη επικαλέσθηκαν την αρχή αυτή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του εν λόγω κριτηρίου.

(170) Επομένως, τελικώς, στο πλαίσιο του σκεπτικού της απόφασης Aéroports de Paris και παρά τις πρακτικές δυσκολίες, η Επιτροπή ανέλαβε να αξιολογήσει κατά πόσον μπορεί να θεωρηθεί ότι τα κριτήρια του ιδιώτη επενδυτή πληρούνται στην περίπτωση της BSCA στη σύμβαση που σύναψε με τη Ryanair.

<sup>(74)</sup> Βλέπε αιτιολογική σκέψη 107 της απόφασης του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. II-3929: «Επιβάλλεται η διαπίστωση, εκ προοιμίου, ότι στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησεως του [...] και ότι κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην προφορά αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα».

## β) Συγκρίσεις μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών αερολιμένων

(171) Η Ryanair διαβίβασε στην Επιτροπή ορισμένα εμπιστευτικά στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία οι καθαρές πληρωμές της αεροπορικής εταιρείας προς την BSCA υπερβαίνουν αυτές που καταβάλλει σε άλλους ιδιωτικούς αερολιμένες με τους οποίους έχει συνάψει συμφωνίες διάρκειας 10 έως 20 ετών. Τα στοιχεία αυτά αφήνουν επομένως να ενοηθεί ότι η συμπεριφορά της BSCA είναι σύμφωνη με εκείνη ιδιωτικών αερολιμένων και επομένως σύμφωνη με τη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή. Ωστόσο, για να προσδιορισθεί κατά πόσον η BSCA συμπεριφέρθηκε πράγματι ως ιδιώτης επενδυτής πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παράμετροι εκμετάλλευσης της BSCA, οι οποίοι καθόρισαν την προσφορά της.

(172) Η ανάλυση δεν είναι δυνατό να διενεργηθεί βάσει συγκρίσεων με τις προσφορές φορέων διαχείρισης ιδιωτικών αερολιμένων, και αυτό για τρεις κυρίως λόγους.

(173) Ο πρώτος λόγος είναι ότι η θέση των λοιπών αερολιμένων δεν είναι κατ' ανάγκη όμοια με αυτήν της BSCA: τα καθήκοντα των διαχειριστών αερολιμένων διαφέρουν από αερολιμένα σε αερολιμένα, ιδίως ανάλογα με τις ισχύουσες ρυθμίσεις: το ίδιο ισχύει για τις δαπάνες και τα έσοδα της εκμετάλλευσής τους καθώς και τη γεωγραφική θέση και το στάδιο ανάπτυξής τους (αριθμός επιβατών, αριθμός αεροπορικών εταιρειών, διαθέσιμη δυναμικότητα κ.λπ.).

(174) Ο δεύτερος λόγος είναι ότι, όπως παρατήρησαν ορισμένοι ενδιαφερόμενοι, οι συγκρίσεις με άλλους αερολιμένες ενδέχεται να μην είναι αξιόπιστες, επειδή, ακόμη και όταν είναι ιδιωτικοί, οι αερολιμένες είναι δυνατό να λαμβάνουν δημόσιες χρηματοδοτήσεις για διάφορους λόγους, και ειδικότερα για να μπορέσουν να προσελκύσουν αεροπορικές εταιρείες. Έτσι, ο αερολιμένας του Knock, που η Ryanair αναφέρει ως παράδειγμα ιδιωτικού αερολιμένα που της παρέχει καλύτερους όρους από το Charleroi, λαμβάνει επιδοτήσεις μάρκετινγκ εκ μέρους της ιρλανδικής κυβέρνησης. Οι επιδοτήσεις αυτές του παρέχουν τη δυνατότητα μείωσης του επιπέδου των τελών αεροδρομίου που πρέπει να καταβάλλουν η Ryanair και, σε μικρότερο βαθμό, η British Airways <sup>(75)</sup>.

(175) Κατά τρίτον, όταν η Ryanair επιλέγει να εγκατασταθεί σε αερολιμένες τους οποίους διαχειρίζεται ιδιωτική επιχείρηση, δεν αποκλείεται να λαμβάνει χρήματα από τις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης της γύρω περιοχής. Έτσι, στο αεροδρόμιο Skavsta της Στοκχόλμης, που διαχειρίζεται η TBI και που αναφέρθηκε επανειλημμένα ως παράδειγμα κατά την εξέταση της παρούσας υπόθεσης, έγινε γνωστό ότι η Ryanair λάμβανε ένα πακέτο εμπορικής προώθησης διάρκειας 10 ετών και ύψους 55 εκατομμυρίων κορόνων Σουηδίας από

<sup>(75)</sup> Βλέπε την προαναφερθείσα έκθεση του πανεπιστημίου του Cranfield, σ. 5-24 και 5-25. Βλέπε επίσης την έκθεση του ιρλανδού υπουργού Μεταφορών: [www.gov.ie/tec/aviation/reports/knockairport.htm](http://www.gov.ie/tec/aviation/reports/knockairport.htm).



την περιφερειακή κυβέρνηση του Nyköping. Οι συμφωνίες αυτές κρίθηκαν παράνομες, λόγω μη τήρησης των κανόνων για τις δημόσιες συμβάσεις, από σουηδικό δικαστήριο τον Σεπτέμβριο του 2003 <sup>(76)</sup>.

- (176) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να εξετασθεί η ύπαρξη ή μη δημόσιων πόρων, εντός του συμβαλλόμενου αερολιμένα ή στο πλαίσιο παράλληλης σύμβασης, καθώς και η ύπαρξη ή μη πλεονεκτήματος υπέρ της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας κατόπιν της χορήγησης των πόρων αυτών από τη δημόσια αρχή. Έτσι, για παράδειγμα, οι σημαντικοί πόροι που καταβλήθηκαν ως αντιστάθμιση, η οποία δεν αμφισβητείται αφεαυτή, για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών και επανεπενδύθηκαν στη συνέχεια σε μία εμπορική σύμβαση με μία αεροπορική εταιρεία πρέπει να θεωρηθούν πιθανές ενισχύσεις, ιδίως απουσία λογιστικού διαχωρισμού και ενόψει του κινδύνου υπεραντιστάθμισης ή καταχρηστικής αντιστάθμισης.
- (177) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάκριση δημόσιος αερολιμένας/ιδιωτικός αερολιμένας είναι σε μεγάλο βαθμό τεχνητή, καθώς ένας ιδιωτικός αερολιμένας είναι δυνατό να λαμβάνει διάφορους τύπους δημόσιας χρηματοδότησης που του επιτρέπουν να χορηγεί πλεονεκτήματα σε αεροπορικές εταιρείες. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να στηριχθεί στα παραδείγματα ιδιωτικών αερολιμένων που ανέφεραν τα μέρη. Θα εξετάσει, συνεπώς, τη συμπεριφορά της BSCA ως ιδιώτη επενδυτή σε σχέση με τους περιορισμούς που βαρύνουν τον αερολιμένα του Charleroi, και όχι σε σχέση με άλλους αερολιμένες των οποίων η κατάσταση και ο τρόπος λειτουργίας και χρηματοδότησης διαφέρουν κατά πολύ.

### γ) Διαχρονική εφαρμογή της αρχής

- (178) Δεν είναι δυνατό να καθορισθεί εάν η BSCA συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς βάσει των σημερινών αποτελεσμάτων της, δηλαδή βάσει αναλύσεων μεταγενέστερων της επενδυτικής απόφασης που λήφθηκε το 2001. Για να εξακριβωθεί κατά πόσον η επιχείρηση επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας αγοράς, πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, να τοποθετηθεί κανείς στο χρονικό πλαίσιο κατά το οποίο λήφθηκαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης. Πράγματι, η Επιτροπή πρέπει να αποφύγει οποιαδήποτε εκτίμηση βασισμένη σε μεταγενέστερες

καταστάσεις, προκειμένου να αξιολογήσει εάν η συμπεριφορά της BSCA ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη <sup>(77)</sup>. Η τοποθέτηση στο χρονικό πλαίσιο λήψης της επενδυτικής απόφασης της BSCA το 2001 είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς από το 2002 τα καθήκοντα της BSCA εξελίχθηκαν και οι όροι της παραχώρησης, βάσει των οποίων λειτουργούσε, τροποποιήθηκαν. Η παρούσα δομή των εξόδων και των εσόδων της δεν είναι εκείνη που υπήρχε κατά τη χρονική στιγμή της επενδυτικής απόφασης του 2001 <sup>(78)</sup>. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να στηρίξει την αξιολόγησή της στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2002 και στη μελέτη της Deloitte & Touche του 2003, προκειμένου να αναλύσει τη συμπεριφορά συνετού επενδυτή της BSCA.

- (179) Η Ryanair πρότεινε στην Επιτροπή να εφαρμόσει την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς βασιζόμενη όχι στο παρόν χρονικό πλαίσιο, αλλά στη διάρκεια της σύμβασης (15 έτη), ακόμη και στη διάρκεια της παραχώρησης της BSCA (50 έτη). Η ανάλυση του παρόντος χρονικού πλαισίου είναι πράγματι άστοχη, αλλά η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει ως περίοδο αναφοράς διάστημα 50 ετών, ενώ η σύμβαση έχει διάρκεια 15 ετών και κανένα άλλο στοιχείο δεν δικαιολογεί μία τέτοια διάρκεια. Η Επιτροπή σημειώνει εξάλλου ότι η BSCA εκτόνησε τις κύριες χρηματοοικονομικές προβλέψεις της και ζήτησε επικυρώσεις από εξωτερικούς φορείς για διάστημα δέκα ετών. Επομένως, η Επιτροπή θα επικεντρώσει την ανάλυσή της στην περίοδο 2001-2010, η οποία αποτελεί αντικείμενο των κυριότερων μελετών της BSCA και των συμβούλων της. Σημειώνει ωστόσο ότι ορισμένες καταστάσεις προετοιμασίας του επιχειρηματικού σχεδίου που χορηγήθηκαν σχετικά με τη BSCA αφορούν συνολική περίοδο 15 ετών που λήγει το 2015 και συμπίπτει με τη διάρκεια της σύμβασης· επομένως, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να παρεκβάλει τις προβλέψεις αυτές προκειμένου να αποκτήσει στοιχεία για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Πράγματι, πρόθεση της δεν είναι να αντικαταστήσει την κρίση του επενδυτή, είτε πρόκειται για την επιλεγείσα διάρκεια για την εκπόνηση των χρηματοοικονομι-

<sup>(77)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002 «Stardust Marine» στην υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. I-4397: «για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις» (αιτιολογική σκέψη 71). Βλέπε επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη — Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ και του άρθρου 5 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής επί των δημοσίων επιχειρήσεων στον κλάδο της μεταποίησης (EE C 307 της 13.11.1993, σ. 3): «δεν τίθεται θέμα η Επιτροπή να χρησιμοποιήσει τη μέχρι τώρα εμπειρία που έχει αποκομίσει για να κρίνει κατά πόσο η χορήγηση δημόσιων πόρων αποτελεί ενίσχυση, βασιζόμενη μόνο στο επιχειρηματικό ποσοστό απόδοσης δεν είναι επαρκές. Είναι δυνατό να θεωρηθούν ως ενισχύσεις μόνο τα σχέδια για τα οποία δεν υπήρχαν αντικειμενικοί ή καλόπιστοι λόγοι να ελπίζεται ειλόγως ένα ενδεικνυόμενο ποσοστό απόδοσης κατά τη στιγμή της λήψης της απόφασης για την επένδυση/χρηματοδότηση» (αιτιολογική σκέψη 28).

<sup>(78)</sup> Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 60, 61 και 62 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας σχετικά με τις τροποποιήσεις της παραχώρησης του 1991, οι οποίες έλαβαν χώρα στις 29 Μαρτίου 2002 και στις 15 Απριλίου 2002, δηλαδή μετά την ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών με τη Ryanair τον Νοέμβριο του 2001.

<sup>(76)</sup> Βλέπε [http://www.nykoping.se/templates\\_new/Page\\_end.asp?id=5911](http://www.nykoping.se/templates_new/Page_end.asp?id=5911).

κών προβλέψεων είτε για τις βασικές υποθέσεις που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάπτυξη των προβλέψεων αυτών. Όπως είχε την ευκαιρία να εξηγήσει στο παρελθόν, η Επιτροπή κατανοεί ότι κάθε απόφαση εμπορικής επένδυσης προϋποθέτει σημαντικό περιθώριο αξιολόγησης<sup>(79)</sup>. Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει ειδικότερα τα στοιχεία για μία 15ετία, προκειμένου να αξιολογήσει το πλήρες οικονομικό πλαίσιο της σύμβασης κατά τον υπολογισμό της παρούσας αξίας των χρηματικών ροών ή του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης της πράξης.

- (180) Η Επιτροπή θα ελέγξει κατά πόσον η BSCA ενήργησε πράγματι ως ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, εξετάζοντας τα στοιχεία που περιέχονται στα πρακτικά των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας, αναλύοντας την εγκυρότητα του επιχειρηματικού σχεδίου που εκπονήθηκε το 2001 και λαμβάνοντας υπόψη τους όρους εκμετάλλευσης, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις της BSCA βάσει της νομοθεσίας της Βαλλονίας και των πράξεων παραχώρησης που ίσχυαν την εποχή εκείνη.

#### Ανάλυση της συμπεριφοράς της BSCA

- (181) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το διοικητικό συμβούλιο εξέτασε επανειλημμένως τους όρους της σύμβασης με τη Ryanair στη διάρκεια τεσσάρων τουλάχιστον συνεδριάσεων (15 Ιουνίου, 29 Ιουνίου, 10 και 31 Ιουλίου 2001). Το διοικητικό συμβούλιο έλαβε επανειλημμένα γνώση των εκθέσεων των προσώπων που γνώριζαν τα τεκταινόμενα κατά τις διαπραγματεύσεις (του νομικού συμβούλου του αρμόδιου υπουργού της Βαλλονίας για θέματα αεροδρομίων καθώς και των δύο διαπραγματευτών που είναι ταυτόχρονα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και μέλη του ιδιαίτερου γραφείου δύο υπουργών της Βαλλονίας).
- (182) Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου αποφάσισαν τη σύναψη συμφωνίας με τη Ryanair στις 31 Ιουλίου 2001, αξιολογώντας τις χρηματοοικονομικές συνέπειες μίας τέτοιας συμφωνίας για τη BSCA. Μολονότι τα χρηματοοικονομικά αυτά στοιχεία τους υποβλήθηκαν με σχετική καθυστέρηση<sup>(80)</sup>, στις 31 Ιουλίου 2001, ήταν σε θέση να στηριχθούν σε χρηματοοικονομικές προβλέψεις, τις οποίες συζήτησαν. Η BSCA δεσμεύθηκε επίσης βάσει μίας στρατηγικής που αναπτύχθηκε με τρόπο σαφή και συνεκτικό σε ένα σημείωμα προσανατολισμού που υποβλήθηκε στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου.

κονομικά αυτά στοιχεία τους υποβλήθηκαν με σχετική καθυστέρηση<sup>(80)</sup>, στις 31 Ιουλίου 2001, ήταν σε θέση να στηριχθούν σε χρηματοοικονομικές προβλέψεις, τις οποίες συζήτησαν. Η BSCA δεσμεύθηκε επίσης βάσει μίας στρατηγικής που αναπτύχθηκε με τρόπο σαφή και συνεκτικό σε ένα σημείωμα προσανατολισμού που υποβλήθηκε στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου.

- (183) Όπως θα είχε πράξει και ο ιδιώτης επενδυτής, η BSCA εκπόνησε ένα πολυετές επιχειρηματικό σχέδιο για την περίοδο 2001-2010, στο οποίο εμφανίζονταν τα κέρδη και οι δαπάνες που σχετίζονταν με την εγκατάσταση της Ryanair. Το σχέδιο αυτό, τα κυριότερα μεγέθη του οποίου παρουσιάζονται στον πίνακα 3, εξετάστηκε από την Επιτροπή, η οποία επιβεβαίωσε ότι, εκτός αντίθετων παρατηρήσεων στις αιτιολογικές σκέψεις 185 και επόμενες, το σχέδιο ήταν πράγματι αντιπροσωπευτικό του συνόλου των επιβαρύνσεων και των εσόδων που συνδέονταν με την ανάπτυξη της δραστηριότητας της BSCA. Έτσι εκπονήθηκαν προβλέψεις εσόδων βάσει των αναμενόμενων όγκων επιβατών και των εξόδων εκμετάλλευσης που συνδέονταν με την οφειλόμενη στην έλευση της Ryanair «αλλαγή κλίμακας» και τη λειτουργία του νέου τερματικού σημείου επιβατών το 2005. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ελεγκτής της BSCA που εξέτασε το επιχειρηματικό σχέδιο του 2001 παρατήρησε ότι «γενικά, οι υποθέσεις που ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνηση του παρόντος επιχειρηματικού σχεδίου είναι συνετές, ιδίως ως προς τα έσοδα που αφορούν τη στάθμευση και ως προς τις γενικές δαπάνες, κατόπιν σύγκρισης με τις πραγματικές δαπάνες στο τέλος του Ιουνίου».

- (184) Μολονότι το διοικητικό συμβούλιο της BSCA συζήτησε τους όρους της σύμβασης με τη Ryanair, μολονότι διενεργήθηκε αξιολόγηση των μακροπρόθεσμων οικονομικών συνεπειών της στη BSCA με την εκπόνηση ενός επιχειρηματικού σχεδίου για το διάστημα 2001-2010, και μολονότι το διοικητικό συμβούλιο δέσμευσε την επιχείρηση βάσει μίας στρατηγικής που φαίνεται σαφής και συνεκτική, η Επιτροπή θεωρεί τελικά ότι η BSCA δεν ενήργησε παρ' όλα αυτά ως ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Όταν έλαβε την επενδυτική απόφαση, η εταιρεία δεν διενήργησε συνεκτική ανάλυση βάσει όλων των υποθέσεων της σύμβασης που επρόκειτο να συναφθεί με τη Ryanair, και βάσει αυτής και μόνον· επίσης, δεν έλαβε υπόψη διάφορες παραμέτρους, οι οποίες ήταν δυνατό να θέσουν υπό αμφισβήτηση κάθε προοπτική μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας. Με τον τρόπο αυτό, ανέλαβε κινδύνους που δεν θα είχε αναλάβει ένας ιδιώτης επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας αγοράς.

- (185) Οι κίνδυνοι αυτοί συνδέονται τόσο με εγγενή στοιχεία του επιχειρηματικού σχεδίου όσο και με άλλα στοιχεία που αφορούν τις σχέσεις μεταξύ της BSCA και της περιφέρειας της Βαλλονίας. Τα πρώτα, που προκύπτουν από την εξέταση

<sup>(79)</sup> Βλέπε αιτιολογική σκέψη 29 της προαναφερθείσας ανακοίνωσης της Επιτροπής επί των δημοσίων επιχειρήσεων στον κλάδο της μεταποίησης, καθώς και την αιτιολογική σκέψη 27: Η Επιτροπή δεν έχει και δεν είχε ποτέ την πρόθεση να αντικαταστήσει την κρίση του επενδυτή. Κάθε απαίτηση πρόσθετων πόρων οδηγεί προφανώς τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές στην αξιολόγηση του κινδύνου και του πιθανού αποτελέσματος του σχεδίου, όπως θα έκαναν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις και οι ιδιωτικοί πάροχοι κεφαλαίων. Από την πλευρά της, η Επιτροπή γνωρίζει ότι, για να προβούν σε αυτήτην ανάλυση του κινδύνου, οι δημόσιες επιχειρήσεις οφείλουν, όπως και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, να εφαρμόσουν κριτήρια αποδοτικότητας, γεγονός που, λόγω της φύσης του προβλήματος προϋποθέτει σημαντικό περιθώριο αξιολόγησης εκ μέρους του επενδυτή. Στο πλαίσιο του ευρέος αυτού περιθωρίου, η άσκηση της ελευθερίας αξιολόγησης του επενδυτή δεν πρέπει να θεωρείται ότι περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.

<sup>(80)</sup> Από τις 30 Μαΐου 2001, το διοικητικό συμβούλιο δήλωσε ότι επιθυμούσε «να λάβει όσο το δυνατόν συντομότερα μία χρηματοοικονομική πρόβλεψη σχετικά με τις μελλοντικές δραστηριότητες με τη Ryanair». Στις 10 Ιουλίου 2001, ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου επεσήμανε στο διοικητικό συμβούλιο ότι τα μέλη του γνωρίζουν πολύ λίγα στοιχεία για τη χρηματοοικονομική αξιολόγηση της σύμβασης και τόνισε τη σημασία του γεγονότος αυτού καθώς τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου αναλαμβάνουν ευθύνες. Το επιχειρηματικό σχέδιο υποβλήθηκε στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και συζητήθηκε μόλις την 31η Ιουλίου 2001.

του επιχειρηματικού σχεδίου από την Επιτροπή, δείχνουν ότι, κατά την εκπόνηση του επιχειρηματικού σχεδίου της, η BSCA έλαβε υπόψη υποθέσεις ευνοϊκές ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, ανεξάρτητες από τη δράση που ανέλαβε σε συνεργασία με τη Ryanair. Τα δεύτερα συνδέονται κυρίως με τα έξοδα της υπηρεσίας συντήρησης-πυρόσβεσης και με το Ταμείο Περιβάλλοντος, που δεν αξιολογήθηκαν ορθά. Με τον τρόπο αυτό, η BSCA υπερεκτίμησε τα μελλοντικά κέρδη της κατά 33 έως 56 εκατομμύρια ευρώ για το διάστημα 2001-2011, σύμφωνα με τις υποθέσεις που λήφθηκαν υπόψη. Ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε αναλάβει ποτέ τον κίνδυνο αυτό, καθώς το ποσό αυτό είναι, στην καλύτερη περίπτωση, σχεδόν ίσο με τα προβλεπόμενα από τη BSCA κέρδη σε διάστημα 10 ετών (35 εκατομμύρια ευρώ).

*Λογιστική κατάσταση της BSCA πριν από την υπογραφή της σύμβασης με τη Ryanair*

- (186) Η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό να εξεταστεί η υπόψη σύμβαση με τη Ryanair με βάση την προϋπάρχουσα δραστηριότητα της BSCA και τη χρηματοοικονομική της κατάσταση κατά την κρίσιμη περίοδο. Κατά τα προηγούμενα έτη η BSCA είχε ακολουθήσει μια συνετή διαχείριση χωρίς τη ανάληψη ιδιαίτερου κινδύνου· ως εκ τούτου, από το 1997 έως το 1999 το επίπεδο δραστηριότητας ήταν αρκετά χαμηλότερο σε σχέση με το επιτρεπόμενο βάσει της σύμβασης. Η κίνηση του αεροδρομίου κυμαινόταν μεταξύ 210 000 και 235 000 επιβατών ετησίως, ενώ τα συνολικά έσοδα ανέρχονταν από 5,9 έως 6,9 εκατ. ευρώ ετησίως. Από τη δραστηριότητα αυτή απέρρευε ένα καθαρό θετικό αποτέλεσμα, ισχυρό βεβαίως αλλά ωστόσο διαρκές, που ανήλθε αντίστοιχα σε περίπου 136 000 ευρώ το 1997, 12 000 ευρώ το 1998 και 168 000 ευρώ το 1999. Η κατάσταση αυτή συνεχίστηκε και το 2000, που αποτέλεσε το τελευταίο οικονομικό έτος το οποίο έκλεισε πριν από την υπογραφή της σύμβασης με τη Ryanair: κατά τη διάρκεια του 2000 διακινήθηκαν μέσω του αεροδρομίου 255 000 επιβάτες, σημειώθηκαν έσοδα 7,3 εκατ. ευρώ ενώ το καθαρό κέρδος ανήλθε σε 117 000 ευρώ περίπου.
- (187) Από χρηματοοικονομική άποψη, η κατάσταση ήταν υγιής ενώ δεν υπήρχαν σχεδόν χρηματοπιστωτικές οφειλές και τα ίδια κεφάλαια παρέμειναν κατά κανόνα θετικά κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, κυμαινόμενα από 4,3 έως 4,6 εκατ. ευρώ όσον για τη χρηματοδότηση ενός συνολικού ισολογισμού ύψους από 6,3 έως 9,5 εκατ. ευρώ ανάλογα με το έτος.

*Οι εμπορικές υποθέσεις που λήφθηκαν υπόψη στο επιχειρηματικό σχέδιο*

- (188) Οι υποθέσεις που ακολουθούν και οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν στο επιχειρηματικό σχέδιο, θεωρούνται λανθασμένες από τη Επιτροπή δεδομένου ότι προβλέπουν, αφενός, μια πρόσθετη αποδοτικότητα που αναφέρεται στη διακίνηση με εταιρείες τακτικών γραμμών ενώ η σύμβαση που συνήφθη με τη Ryanair δεν επιτρέπει την αυτόματη ή έμμεση δημιουργία της αποδοτικότητας αυτής και, αφετέρου, τον περιορισμό του κόστους εμπορικής προώθησης που συμφωνήθηκε συμβατικά στο πλαίσιο της σύμβασης με τη Ryanair.

α) Συμπληρωματικά περιθώρια προερχόμενα από την αύξηση της κίνησης των εταιρειών τακτικών γραμμών

- (189) Το επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε η BSCA αντιστοιχεί στο σύνολο των δραστηριοτήτων της και δεν περιορίζεται αποκλειστικά σε εκείνες που απορρέουν από τη σύμβαση της με τη Ryanair. Το γεγονός αυτό δεν θεωρείται προβληματικό από την Επιτροπή, δεδομένου ότι παραδείγματός χάριν το 2001, πρώτο έτος του σχεδίου, οι 360 000 επιβάτες από τους 384 400 συνολικά που αναχώρησαν από το αεροδρόμιο, δηλαδή ποσοστό περίπου 94 %, μεταφέρθηκαν από τη Ryanair. Είναι λοιπόν λογικό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι το σύνολο σχεδόν των εμπορικών εσόδων και εξόδων του σχεδίου αφορούν την εν λόγω δραστηριότητα.
- (190) Εντούτοις, το αεροδρόμιο εξυπηρετεί σήμερα περιορισμένο αριθμό άλλων επιβατών που δικακινούνται με εταιρείες τακτικών γραμμών εξαιρουμένων των εταιρειών χαμηλού κόστους («low-cost») (16 600 το 2001) και των εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων (7 800 το ίδιο έτος), δηλαδή συνολικά περίπου 25 000 άτομα. Μολονότι στο επιχειρηματικό σχέδιο διατηρείται σχεδόν σταθερός ο αριθμός των επιβατών ναυλωμένων πτήσεων, προβλέπεται ωστόσο, όπως εμφανίζεται στους πίνακες 3 και 4, μια σημαντική αύξηση των επιβατών των εταιρειών τακτικών γραμμών που φθάνει τον αριθμό των 20 000 αναχωρούντων επιβατών για το 2002 και 25 000 για το 2003. Αυτή η αυξητική τάση εντούτοις δεν έχει επιβεβαιωθεί μέχρι στιγμής, ενώ ισχύει μάλλον το αντίθετο δεδομένου ότι στην ετήσια έκθεση διαχείρισης της BSCA για το 2002 αναφέρεται σύνολο 25 800 επιβατών, εκ των οποίων 12 900 αναχωρούντες επιβάτες προερχόμενοι από εταιρείες εκτός της Ryanair, είτε ναυλωμένων πτήσεων είτε τακτικών γραμμών.
- (191) Στο επιχειρηματικό σχέδιο προβλέπεται η διαρκής αύξηση των διακινούμενων επιβατών από τις εν λόγω εταιρείες τακτικών γραμμών, με όριο τους 40 000 αναχωρούντες επιβάτες για το 2004, 60 000 για το 2005, 150 000 για το 2006 και πλέον των 300 000 από το 2010.
- (192) Ωστόσο, στο επιχειρηματικό σχέδιο δεν παρασχέθηκε κανένα συγκεκριμένο επιχείρημα. Μια σχετική μεία περιλαμβάνεται στο σημείωμα στρατηγικού προσανατολισμού που υποβλήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA της 31ης Ιουλίου του 2001. Στο σημείωμα αυτό αναφέρονται οι δυνατότητες ανάπτυξης του αεροδρομίου εξαιρουμένης της Ryanair, ενώ η επιχειρηματολογία στηρίζεται σε άλλες εταιρείες χαμηλού κόστους όπως η Easyjet ή η Virgin· η τελευταία μάλιστα εμφανίζεται ως μεικτή εταιρεία που κατατάσσεται μεταξύ των εταιρειών χαμηλού κόστους και των παραδοσιακών εταιρειών. Οι λοιπές εταιρείες τακτικών γραμμών που μνημονεύονται, προέρχονται από τη Βόρεια Αφρική ή τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης που προσχωρούν στην Ένωση. Στο ίδιο σημείωμα εκτιμάται, ωστόσο, ότι το αεροδρόμιο του Charleroi δεν ενδιαφέρει ιδιαίτερα τις περιφερειακές εταιρείες· επισημαίνεται ειδικότερα ότι: «Μόνο ο κορεσμός του Zaventem θα μπορούσε να τις αναγκάσει να επανεξετάσουν τη θέση τους, γεγονός που δεν αναμένεται να συμβεί πριν από τα έτη 2005-2010 (ή και αργότερα ακόμη εάν η SABENA αναγκαστεί να περιορίσει σημαντικά τις δραστηριότητές της).»

- (193) Η BSCA υπενθυμίζει επίσης στο ίδιο σημείωμα ότι η Ryanair, δεδομένου του ειδικού βάρους της παρουσίας της στο αεροδρόμιο «θα διατηρήσει την προτεραιότητά της κατά το σχεδιασμό των πτήσεων». Επισημαίνεται ότι: «Πρέπει συνεπώς να προσελκύσουμε εταιρείες στις ώρες αιχμής ώστε να αξιοποιηθεί στο μέγιστο η εργασία των εργαζομένων στην εξυπηρέτηση εδάφους και στην έκδοση εισιτηρίων. Εν προκειμένω, πρέπει να προχωρήσουμε στην εφαρμογή σημαντικών μειώσεων του τιμολογίου των εν λόγω υπηρεσιών που αποτελούν πάγιο κόστος για τη BSCA.»
- (194) Ωστόσο, βάσει των υποθέσεων του επιχειρηματικού σχεδίου, προβλέπεται για την εν λόγω κίνηση ένα αυξημένο περιθώριο μεταβλητού κόστους, που ανέρχεται σε 23 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη για την περίοδο 2002-2003, με αναμενόμενη περαιτέρω αύξηση σε 27 ευρώ το 2007, σε 30 περίπου ευρώ το 2011 και σε 32 και πλέον ευρώ το 2015. Στο περιθώριο αυτό περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, που κυμαίνονται από [...] έως [...] ευρώ ανά επιβάτη ανάλογα με το έτος, τα τέλη αεροδρομίου ύψους [...] και μετέπειτα [...] ευρώ, οι υπηρεσίες στάθμευσης των οχημάτων των εν λόγω επιβατών (περίπου [...] ευρώ) και ένα περιθώριο επί των καυσίμων με τα οποία εφοδιάζονται τα υπόψη αεροσκάφη ([...] ευρώ περίπου).
- (195) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο προγραμματισμός μιας τόσο σημαντικής αύξησης της κίνησης των εταιρειών τακτικών γραμμών καθώς και η πρόβλεψη ενός ιδιαίτερα υψηλού περιθωρίου ανά επιβάτη, δεν στηρίζεται στην ύπαρξη βάσιμων στοιχείων κατά το χρόνο επεξεργασίας του επιχειρηματικού σχεδίου ώστε να δικαιολογείται η σύμβαση με τη Ryanair. Η εν λόγω προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση δεν ήταν μόνο αβέβαιη αλλά επιπλέον δεν συνδεόταν κατά κανένα τρόπο με τη σύμβαση και, συνεπώς, δεν μπορούσε να χρησιμεύσει ώστε να καταδειχθεί η αποδοτικότητα με βάση την ανάλυση που θα είχε πραγματοποιήσει ένας συνετός και ενημερωμένος επενδυτής.
- (196) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας ενημερωμένος επενδυτής δεν θα είχε αναλάβει τον κίνδυνο ενός τόσο υψηλού προβλεπόμενου περιθωρίου βάσει της δραστηριότητας εξυπηρέτησης εδάφους έτσι και εάν ο αριθμός των επιβατών υπερβαίνει κατά πολύ, στο παρόν στάδιο του επιχειρηματικού σχεδίου, τα δύο εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Εν προκειμένω, η υποχρεωτική εφαρμογή της οδηγίας 96/67/EK, για την οποία έγινε ήδη λόγος, δεν θα επέτρεπε την πρόβλεψη μιας παρόμοιας εμπορικής δραστηριότητας και αποδοτικότητας παρά μόνο εάν αγνοούνταν σκόπιμα οι απαιτήσεις και οι ενδεχόμενες συνέπειες της εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, ειδικότερα μέσω του αυξημένου ανταγωνισμού σε ένα τομέα που θα αποδεικνυόταν τόσο κερδοφόρος.
- (197) Επίσης, ένα ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε υπογράψει μια σύμβαση που θα τον οδηγούσε, λόγω της 15ετούς διάρκειάς της και του προβλεπόμενου αριθμού επιβατών που θα προέκυπτε, είτε να μην μπορεί εκ των πραγμάτων να τηρήσει τους όρους λογιστικής διαφάνειας όσον αφορά τη δραστηριότητα εξυπηρέτησης εδάφους, είτε στην πράξη να αποκλείσει από την αγορά άλλες εταιρείες.
- (198) Εξάλλου, από άποψη κόστους, η εν λόγω αύξηση του εξυπηρετούμενου αριθμού επιβατών (100 000 επιπλέον επιβάτες ετησίως μεταξύ των ετών 2006 και 2010, δηλαδή συνολικά 500 000) προκαλεί, παραδείγματος χάριν, αύξηση του κόστους εργασίας στους τομείς εξυπηρέτησης εδάφους και έκδοσης εισιτηρίων σε ποσοστό μόλις 2,5 % ετησίως, δηλαδή μια απλή αύξηση των αποδοχών· σύμφωνα με τις εν λόγω υποθέσεις, το προσωπικό που θα απασχολείται το 2006, ή ακόμη και αυτό του 2002, θα μπορεί να εξυπηρετήσει το 2010 1,5 με δύο φορές περισσότερους επιβάτες. Το επιχείρημα που προβλήθηκε σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του προσωπικού σε ώρες μειωμένης έντασης εργασίας θεωρείται ανεπαρκές ενόψει της πρόσθετης εργασίας που αναμένεται ότι θα προκύψει από τις εν λόγω νέες εταιρείες ώστε να δικαιολογείται μια τιμή για την παρεχόμενη υπηρεσία η οποία είναι δωδεκαπλάσια κατά μέσο όρο.
- (199) Παρομοίως, οι αυξήσεις του κόστους που αφορούν άλλες κατηγορίες δαπανών δεν συνδέονται με την εν λόγω συγκεκριμένη αύξηση της κίνησης. Παραδείγματος χάριν, σύμφωνα με τις υποθέσεις που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο, οι διάφορες υπηρεσίες και τα αγαθά, το κόστος στάθμευσης και οι μισθοί αναπροσαρμόστηκαν τιμαριθμικά ώστε να ληφθεί υπόψη η αύξηση του κόστους διαφόρων παραγόντων, εξαιρουμένων συγκεκριμένων ετών όπως το 2005, για το οποίο ελήφθησαν υπόψη άλλες μεταβλητές, αυξημένες ή μειωμένες, προκειμένου να συνυπολογιστεί η λειτουργία του νέου αεροσταθμού.
- (200) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένες πτυχές που αφορούν την αύξηση της κίνησης προϋποθέτουν την υλοποίηση ενός σημαντικού προγράμματος επενδύσεων που περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αεροσταθμού το 2005, την επιμείλιση του διαδρόμου προσαπογείωσης, εργασίες στους σταθμούς στάθμευσης των αεροσκαφών, την αγορά νέων γηπέδων κ.λπ. Το πρόγραμμα αυτό είχε κοστολογηθεί σε 3,75 δισεκατ. BEF, δηλαδή σε 93 περίπου εκατ. ευρώ, στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού σχεδίου της Sowaer που εγκρίθηκε στις 23 Μαΐου 2001 από την κυβέρνηση της Βαλλωνίας. Συνεπώς, η αύξηση της κίνησης, εάν υπάρξει, θα οφείλεται και σε άλλους λόγους, πέρα από την υπογραφή της σύμβασης με τη Ryanair· σημαντική προς την κατεύθυνση αυτή θα είναι η πραγματοποίηση νέων δημόσιων επενδύσεων για την εξυπηρέτηση των νέων επιβατών.
- β) Μη συνυπολογισμός του κόστους προώθησης ύψους 4 ευρώ ανά επιβάτη για τις εταιρείες χαμηλού κόστους, εκτός από τους πρώτους 700 000 επιβάτες της Ryanair
- (201) Το επιχειρηματικό σχέδιο περιλαμβάνει τη συνδρομή για εμπορική προώθηση ύψους 4 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη μόνο για τους πρώτους 700 000 επιβάτες πτήσεων χαμηλού κόστους της Ryanair· ωστόσο, από το 2004 έως το 2010, ο αριθμός επιβατών των πτήσεων χαμηλού κόστους αναμένεται ότι θα αυξηθεί φθάνοντας τους 1 150 000 επιβάτες, ενώ θα υπερβεί τους 1 250 000 επιβάτες από το 2013 και έπειτα. Επιπλέον, στα πρακτικά του

διοικητικού συμβουλίου της BSCA της 31ης Ιουλίου 2001 επισημαίνεται ότι ο στόχος του αριθμού επιβατών της Ryanair ανέρχεται σε 2 000 000 (δηλαδή 1 000 000 αναχωρούντες επιβάτες). Το ενημερωτικό σημείωμα όσον αφορά την εν γένει στρατηγική που υποβλήθηκε στο ίδιο συμβούλιο και αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 192 θεωρεί εξάλλου «μάταιη την ελπίδα ότι κάποια άλλη εταιρεία θα χρησιμοποιήσει ως βάση της το Gosselies».

- (202) Ως εκ τούτου, δεν είναι ρεαλιστικό να θεωρήσουμε ότι οι εν λόγω επιβάτες θα διακινούνται με άλλες πτήσεις εκτός από αυτές της Ryanair· κατά συνέπεια, το κόστος αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη για όλους τους επιβάτες της Ryanair, εντός του ορίου των 26 συμβατικών πτήσεων μετ' επιστροφής<sup>(81)</sup>, γεγονός που θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στο αποτέλεσμα, κυμαινόμενο από 200 000 ευρώ το 2004 για 50 000 επιβάτες, έως 1 800 000 ευρώ το 2010 για 450 000 επιβάτες, δηλαδή συνολικά 6 620 000 ευρώ για το σύνολο του σχεδίου κατά τη διάρκεια της περιόδου 2001-2010. Ο αριθμός αυτός θα αυξανόταν μετά το 2010 φθάνοντας στους 550 000 επιβάτες από το 2013 και έπειτα: συνεπώς η παραληφθείσα συνδρομή εμπορικής προώθησης θα ανερχόταν σε 17 320 000 ευρώ για την περίοδο 2001-2015.
- (203) Λαμβάνοντας υπόψη τον αντίκτυπο στο επιχειρηματικό σχέδιο των δύο εν λόγω ευνοϊκών εμπορικών υποθέσεων (δηλαδή το συνυπολογισμό του περιθωρίου που προέρχεται από τους νέους επιβάτες τακτικών γραμμών και το μη συνυπολογισμό του συνολικού κόστους εμπορικής προώθησης για όλους τους δυνητικούς επιβάτες της Ryanair), η Επιτροπή διαπιστώνει ότι όσον αφορά το κέρδος που αναμένει η BSCA για την περίοδο 2001-2010, δηλαδή 35,6 εκατ. ευρώ συσσωρευμένων αποτελεσμάτων χρήσεως, μειώνεται κατά 26,9 και 6,6 εκατ. ευρώ αντίστοιχα, δηλαδή 33,5 εκατ. ευρώ, που ισοδυναμεί με το σύνολο σχεδόν του αναμενόμενου κέρδους· τα συσσωρευμένα αποτελέσματα χρήσεως θα έφθαναν σε ένα χαμηλότατο σημείο στα τέλη του 2005 με περίπου - 5,4 εκατ. ευρώ συσσωρευμένες ζημιές προς χρηματοδότηση· οι συσσωρευμένες ζημιές θα εξακολουθούσαν να υφίστανται έως και το έτος 2009, ενώ κέρδη ύψους 2,1 εκατ. ευρώ θα σημειώνονταν εκ νέου μόλις το 2010. Όσον αφορά το καθαρό αποτέλεσμα, με επιτόκιο υπολογισμού παρούσας αξίας 6,33 %, τα αποτελέσματα της περιόδου 2001-2010 θα αντιστοιχούσαν σε αρνητική καθαρή παρούσα αξία ύψους - 776 000 περίπου ευρώ.
- (204) Όσον αφορά την πλήρη περίοδο των 15 ετών που καλύπτει η σύμβαση με τη Ryanair, δηλαδή τα έτη 2001 έως 2015, τα συσσωρευμένα αποτελέσματα χρήσεως που αναμένει η BSCA, δηλαδή 108,6 εκατ. ευρώ, είναι επίσης υπερεκτιμημένα λόγω των δύο προαναφερθέντων παραγόντων κατά 78,4 και 17,3 εκατ. ευρώ αντίστοιχα, δηλαδή σύνολο 95,7 εκατ. ευρώ. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα χρήσεως θα έφθαναν μόλις στα 12,9 εκατ. ευρώ για την περίοδο ισχύος της σύμβασης· σε ροές, υπολογιζόμενες με το ίδιο επιτόκιο

παρούσας αξίας 6,33 %, η καθαρή παρούσα αξία θα εμφανιζόταν ελαφρώς θετική και θα ανερχόταν σε 2,7 εκατ. ευρώ.

- (205) Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι το επιτόκιο 6,33 %<sup>(82)</sup> αποτελεί το επιτόκιο αναφοράς που ενέκρινε η Επιτροπή για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως την 1η Δεκεμβρίου 2001, δηλαδή το επιτόκιο που χρησιμοποίησε η BSCA για τις διαπραγματεύσεις και τη σύναψη της σύμβασης με τη Ryanair. Στους υπολογισμούς που υπέβαλε στην Επιτροπή όμως, η BSCA είχε χρησιμοποιήσει επιτόκιο 4,27 %, δηλαδή το επιτόκιο 10ετούς κρατικού δανείου (OLO δεκαετούς διάρκειας). Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την εφαρμογή σε μια επιχείρηση ενός παρόμοιου επιτοκίου που θεωρείται ότι δεν εμπεριέχει κίνδυνο και είναι αυτό που χρησιμοποιεί ένα εθνικό κράτος στα δάνεια που συνάπτει. Το επιτόκιο της Επιτροπής αντιστοιχεί σε ασφάλιστρο ύψους 200 μονάδων βάσης επί του OLO, επίπεδο που θεωρείται υπερβολικά ευνοϊκό σε σχέση με το επίπεδο του κινδύνου που επικρατούσε στην αγορά των αερομεταφορών, κυρίως στα τέλη του 2001 οπότε και υπεγράφη η σύμβαση. Ο κίνδυνος αυτός είναι επίσης λογικός σε σχέση με το ποσό της χρηματοδότησης· χρησιμοποιώντας ως αναφορά τα 5,4 εκατ. ευρώ συσσωρευμένων ζημιών στο τέλος του 2005, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για ένα ποσό που υπερβαίνει τα ίδια κεφάλαια της επιχείρησης κατά τη σύναψη της σύμβασης, που ανέρχονται σε 4,6 περίπου εκατ. ευρώ. Τέλος, η χρησιμοποίηση ενός επιτοκίου με δεκαετή διάρκεια, ακόμη και κατά τον υπολογισμό της παρούσας αξίας επί 15ετούς βάσεως, αποτελεί έναν ακόμη ευνοϊκό παράγοντα στο πλαίσιο της ανάλυσης της αποδοτικότητας του σχεδίου για τη BSCA, λόγω του υψηλότερου επιτοκίου που προκύπτει συνήθως από μια μεγαλύτερη διάρκεια.
- (206) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι σύμφωνα με την ανακοίνωση της σχετικά με τη μέθοδο καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης<sup>(83)</sup>, το επιτόκιο αναφοράς καθορίζεται ως το διατραπεζικό επιτόκιο πέντε ετών, προσαυξημένο κατά ένα ασφάλιστρο κινδύνου 75 σημείων βάσης και ότι πρόκειται για ένα κατώτατο επιτόκιο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανέμενε τόσο τη χρησιμοποίηση ενός πιο μακροπρόθεσμου επιτοκίου διάρκειας δέκα ετών, παραδείγματος χάριν, όσο και ενός υψηλότερου ασφάλιστρο κινδύνου έως 400 σημεία βάσης ή και περισσότερα.
- (207) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι και μόνο με βάση την υπερεκτίμηση των επιχειρηματικών εσόδων και την υποτίμηση των επιχειρηματικών δαπανών που συνδέονται άμεσα με τη σύμβαση της Ryanair, ένας συνετός και ενημερωμένος ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε υπογράψει την εν λόγω σύμβαση· το συμπέρασμα αυτό προκύπτει κυρίως από την παρούσα αξία όπως αυτή υπολογίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 203 και 204 όσον αφορά τη σύμβαση, και η οποία εμφανίζεται αρνητική στη διάρκεια της δεκαετίας και ελαφρώς θετική στη διάρκεια της 15ετίας, σε σχέση με τους συναφείς κινδύνους, την ανάγκη χρηματοδότησης των ενδιάμεσων ζημιών και την αρχική κατάσταση της επιχείρησης, που χαρακτηριζόταν από μια συνετή διαχείριση με μικρά όμως κέρδη. Συνεπώς, όσον αφορά τα ερωτήματα που τέθη-

<sup>(81)</sup> Με βάση τα χρησιμοποιούμενα αεροσκάφη (B 737 — 200 ή 800) και ένα ελάχιστο ποσοστό πληρότητας των αεροσκαφών που ανέρχεται σε ποσοστό 70 % και στο οποίο βασίστηκε επίσης το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA, οι 26 πτήσεις μετ' επιστροφής (δηλαδή 26 αναχωρήσεις) εξασφαλίζουν από 850 000 έως 1 250 000 αναχωρούντες επιβάτες ετησίως. Τα αριθμητικά αυτά στοιχεία θεωρήθηκαν ως ανώτατο όριο της δραστηριότητας της Ryanair στην ανάλυση του επιχειρηματικού σχεδίου που διενήργησε η Επιτροπή και για τον υπολογισμό της μέγιστης προσαρμογής που προτείνεται ανωτέρω.

<sup>(82)</sup> Πίνακας των επιτοκίων διατίθεται στο δικτυακό τόπο της Επιτροπής, στην ακόλουθη διεύθυνση: [http://europa.eu.int/comm/competition/state\\_aid/others/reference\\_rates.html](http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates.html)

<sup>(83)</sup> ΕΕ C 273 της 9.9.1997, σ. 3.

καν ήδη σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή, η Επιτροπή διαπιστώνει, εν πάση περιπτώσει, ότι από την εξέταση των ειδικότερων κριτηρίων που δικαιολογούσαν την παρέμβαση της BSCA στη σύμβαση της με την αεροπορική εταιρεία Ryanair προκύπτει ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν πληρούται το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή. Ωστόσο, οι εμπορικές υποθέσεις δεν είναι οι μόνες που αποσκοπούσαν στη βελτίωση των αποτελεσμάτων της BSCA στο πλαίσιο της σύμβασης με τη Ryanair· χρησιμοποιήθηκαν επίσης δύο άλλες συναφείς υποθέσεις στις σχέσεις μεταξύ της BSCA και της περιφέρειας της Βαλλονίας.

#### Το κόστος της υπηρεσίας συντήρησης-πυρόσβεσης

- (208) Η BSCA δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι, βάσει των παραχωρητηρίων που είχε συνάψει με την περιφέρεια της Βαλλονίας και τα οποία ίσχυαν την κρίσιμη περίοδο, ήταν υποχρεωμένη να χρηματοδοτεί τις δαπάνες πυρόσβεσης και συντήρησης. Τα παραχωρητήρια του 1991, όπως τροποποιήθηκαν το 1999, προέβλεπαν ως πρωταρχική προτεραιότητα της BSCA τη χρηματοδότηση των εν λόγω δαπανών.
- (209) Μολονότι οι εν λόγω δαπάνες ελήφθησαν υπόψη στον προϋπολογισμό της περιφέρειας της Βαλλονίας για τα έτη από το 1991 έως και το 1997 βάσει των «μεταβατικών» διατάξεων της παραχώρησης του 1991, και στη συνέχεια για τα έτη από το 1997 έως και το 2000 βάσει μιας τροποποίησης της παραχώρησης το 1999, συμφωνήθηκε «να επανεξεταστούν οι υπόψη διατάξεις στο πλαίσιο του προϋπολογισμού 2000 σε σχέση με τη δημοσιονομική ισορροπία της παραχώρησης καθώς και σχετικά με την αναμενόμενη και προϋπολογισθείσα εξέλιξη για τα έτη που έπονται του λογαριασμού αποτελεσμάτων της BSCA». Οι βελγικές αρχές διαβίβασαν τις δημοσιονομικές αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 1999 και της 14ης Δεκεμβρίου 2000 της περιφέρειας της Βαλλονίας από τις οποίες συμπεραίνεται ότι η περιφέρεια επιβαρύνθηκε με τις δαπάνες αυτές κατά τα έτη 2000 και 2001, χωρίς ωστόσο να προκύπτει δέσμευση της περιφέρειας μετά την ανωτέρω ημερομηνία.
- (210) Στην επιστολή της 5ης Ιουλίου 2001 που απέστειλε η BSCA στο Υπουργείο Μεταφορών της Βαλλονίας και η οποία διαβιβάστηκε από τις βελγικές αρχές, όσον αφορά τον προϋπολογισμό 2002 για την υπηρεσία συντήρησης-πυρόσβεσης, δεν παρέχονται σαφείς ενδείξεις σχετικά με τη στάση της κυβέρνησης της Βαλλονίας, δεδομένου ότι το Βέλγιο δεν διαβίβασε καμία απάντηση της εν λόγω κυβέρνησης από την οποία να προκύπτει ότι θα μπορούσε ενδεχομένως να είχε συμφωνήσει να καλύψει τη δαπάνη αυτή για λογαριασμό της BSCA όσον αφορά το 2001.
- (211) Δεδομένου ότι οι διατάξεις της παραχώρησης επανεξετάστηκαν μόλις την άνοιξη του 2002, η BSCA βρισκόταν σε κατάσταση «νομικού κενού» σχετικά με τη δαπάνη πυρόσβεσης-συντήρησης όταν ανάλαβε δεσμεύσεις έναντι της Ryanair το 2001. Οι χρηματοοικονομικές επιπτώσεις αυτού του «νομικού κενού» για τη BSCA μπορούν να ποσοτικοποιηθούν, βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001, σε περισσότερα από 28 εκατ. ευρώ (28 159 047 ευρώ)<sup>(84)</sup>. Το ποσό αυτό είναι εξαιρετικά υψηλό, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι η BSCA, εκτός από τη συνέχιση των προηγούμενων πληρωμών, ανέμενε επίσης την αύξηση του μελλοντικού επιπέδου των αντισταθμίσεων εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλονίας στο συγκεκριμένο τομέα, ύψους 5,6 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2002-2010.
- (212) Ο εξωτερικός ελεγκτής της BSCA επέστησε την προσοχή των μελών του διοικητικού συμβουλίου στην εν λόγω κατάσταση «νομικού κενού» στις 15 Ιουνίου 2001 («Εξάλλου, ο εξωτερικός ελεγκτής επισημαίνει ότι αν δεν έχει ήδη γίνει, πρέπει να πραγματοποιηθεί η ανανέωση της σύμβασης της υπηρεσίας πυρόσβεσης, η οποία έχει λήξει»), υπογραμμίζοντας την εκ νέου στην ανάλυσή του όσον αφορά τους λογαριασμούς της BSCA του 2001 («Τα αποτελέσματα λαμβάνουν υπόψη την αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες συντήρησης-πυρόσβεσης που έχουν προβλεφθεί στον προϋπολογισμό της περιφέρειας της Βαλλονίας και αυξάνει σταδιακά με την πάροδο του χρόνου, καθώς και μια επιδότηση της επένδυσης συντήρησης-πυρόσβεσης για την περίοδο από το 2001 έως το 2003. Τα κονδύλια αυτά υπόκεινται στην τήρηση των διατάξεων του παραχωρητηρίου καθώς και της συγγραφής υποχρεώσεων, η οποία υπενθυμίζεται ότι έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2000»).
- (213) Ένας ενημερωμένος επενδυτής δεν θα είχε αναλάβει τον κίνδυνο να δεσμευτεί με τη Ryanair χωρίς να έχει προηγουμένως διευκρινίσει την κατάσταση όσον αφορά την υπηρεσία συντήρησης-πυρόσβεσης. Τα επίμαχα ποσά ήταν πολύ σημαντικά και θα έπρεπε να έχουν ληφθεί υπόψη. Πράγματι, αν το ποσό των 28 159 047 ευρώ για τα έτη 2002-2010 συσχετιστεί με τα συσσωρευμένα αποτελέσματα χρήσεως της BSCA για την εν λόγω περίοδο, μπορεί να γίνει κατανοητή η έκταση του κινδύνου, ύψους 35 591 420 ευρώ. Οι δαπάνες πυρόσβεσης-συντήρησης για τη συγκεκριμένη περίοδο αντιστοιχούν σε 79 % περίπου του αναμενόμενου αποτελέσματος της BSCA βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001.
- (214) Εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τη νόμιμη δυνατότητα των αρχών της Βαλλονίας να εξακολουθήσουν να αναλαμβάνουν το βάρος των δαπανών συντήρησης-πυρόσβεσης· ωστόσο, διαπιστώνει ότι η δικαιούχος επιχείρηση BSCA δεν μπορούσε με βάση τα ανωτέρω να στηρίζεται στη βεβαιότητα ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας θα εξακολουθούσε να επωμίζεται τις εν λόγω δαπάνες, δεδομένου ότι σύμφωνα με τα παραχωρητήρια, όπως τροποποιήθηκαν το 1999, οι εν λόγω δαπάνες βάρυναν καταρχήν τη BSCA.

<sup>(84)</sup> Τα 28 159 047 ευρώ αντιστοιχούν, στο πλαίσιο του επιχειρηματικού σχεδίου που προαναφέρθηκε, στο ποσό των επιδοτήσεων «υπηρεσίες πυρόσβεσης-συντήρησης» για τα έτη 2002-2010, καθώς η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας δεσμεύτηκε με δημοσιονομική πράξη του Δεκεμβρίου 2000 για τη χρηματοδότηση των δαπανών του 2001 και ότι η BSCA μπορούσε να βασιστεί στο ποσό αυτό. Αντίθετα, δεν υπήρχε καμία διασφάλιση για τα έτη μετά το 2001.

(215) Η Επιτροπή, διατηρώντας τη θέση της σχετικά με την καταρχήν συμπεριφορά που θα επεδείκνυε ο ενημερωμένος επενδυτής, λαμβάνει ωστόσο υπόψη το γεγονός ότι ορισμένες από τις δαπάνες αυτές είναι πάγιας και θα έπρεπε να αναληφθούν μολονότι δεν είναι σαφές εάν θα επιβαρυνόταν η BSCA ή η περιφέρεια της Βαλλονίας. Εξετάζοντας το σημείο αυτό, η Επιτροπή μπόρεσε πράγματι να διαπιστώσει ότι η αντίστοιχη δαπάνη δεν είναι σταθερή αλλά αυξήθηκε λόγω της δραστηριότητας:

— η αναλογούσα επιδότηση συντήρησης-πυρόσβεσης ήταν αντίστοιχα [...] εκατ. ευρώ το 1997, [...] εκατ. το 1998 και [...] εκατ. το 1999· εάν το ιστορικό αυτό δεδομένο των 1,6 εκατ. ευρώ ετησίως θεωρηθεί ως πάγια δαπάνη για τη BSCA, ή για την περιφέρεια της Βαλλονίας, μόνο η διαφορά από τη σύγκριση μεταξύ του ποσού αυτού και των στοιχείων που περιλαμβάνονται στο επιχειρηματικό σχέδιο θα μπορούσε να θεωρηθεί συμπληρωματική δαπάνη συνδεδεμένη με την αύξηση της δραστηριότητας λόγω της σύμβασης που υπεγράφη με τη Ryanair·

— συνεπώς, για καθένα από τα εννέα έτη της περιόδου 2002-2010 θα αφαιρούνταν 1,6 εκατ. ευρώ ετησίως, δηλαδή 14,4 εκατ. ευρώ, από τα 28,1 εκατ. που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 211, ενώ θα παρέμενε μια συμπληρωματική δαπάνη, σχετιζόμενη με τη σύμβαση της Ryanair και για την οποία η BSCA δεν διέθετε καμία βεβαιότητα, ανερχόμενη σε 13,7 περίπου εκατ. ευρώ. Με βάση τον ίδιο υπολογισμό για την περίοδο 2002-2015, θα προέκυπτε ένα διακινδυνευόμενο ποσό ύψους 22,2 εκατ. ευρώ για τη BSCA.

(216) Η BSCA μπορούσε να προσδοκά τα σημεία αυτά μόνο λόγω της ειδικής σχέσης της με την περιφέρεια της Βαλλονίας· ένας ενημερωμένος επενδυτής δεν θα είχε αναλάβει παρόμοιους κινδύνους χωρίς να του έχει παρασχεθεί επίσημη εγγύηση.

#### Το Ταμείο Περιβάλλοντος

(217) Εκτός από το θέμα της υπηρεσίας συντήρησης-πυρόσβεσης, εάν στη θέση της BSCA βρισκόταν ένας ενημερωμένος επενδυτής, θα είχε λάβει σοβαρά υπόψη μια δεύτερη παράμετρο που καθορίζεται από το νόμο και αφορά τα ποσά τα οποία πρέπει να καταβάλλονται στο Ταμείο Περιβάλλοντος, δηλαδή το 35 % των τελών αεροδρομίου.

(218) Το επιχειρηματικό σχέδιο του 2001 της BSCA προβλέπει την καταβολή του 35 % των τελών αεροδρομίου στο εν λόγω ταμείο για τα έτη 2001 και 2002. Ωστόσο, για τα έτη μεταξύ του 2003 και του 2010, για το ποσό αυτό προβλέπεται στο επιχειρηματικό σχέδιο ανώτατο όριο που δεν αντιστοιχεί πλέον στο 35 % των τελών. Το Βέλγιο διευκρίνισε ότι το ανώτατο όριο της συνδρομής της BSCA ανέρχεται σε 75 εκατ. BEF (1,86 εκατ. ευρώ) και ότι το γεγονός αυτό μπορεί να εξακριβωθεί με βάση το χρηματοοικονομικό σχέδιο της Sowaer που διαβιβάστηκε την 1η Αυγούστου 2001 στη BSCA· στη συνέχεια, ορίστηκε η τιμαριθμική αναπροσαρμογή του σε 2 % ετησίως. Ο εν λόγω προσδιορισμός ανώτατου ορίου περιλαμβάνεται πράγματι σε ένα σημείωμα που επισυνάπτεται στα συμπέρασμα του εξωτερικού ελεγκτή της BSCA το 2001. Ο τελευταίος υπενθυμίζει την υπόθεση που χρησιμοποιήθηκε το Ταμείο Περιβάλλοντος «θα φθάσει κατ' ανώτατο όριο τα 75 εκατ. BEF με τιμαριθμική αναπροσαρμογή από το 2003 (προς το παρόν δεν έχει

συναφθεί καμία συμφωνία)». Απλώς και μόνο η έγκριση του επιχειρηματικού σχεδίου της Sowaer από την κυβέρνηση της Βαλλονίας στις 23 Μαΐου 2001 («η κυβέρνηση εκφράζει τη συγκατάθεσή της όσον αφορά ...το χρηματοοικονομικό σχέδιο») δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μια εκ των πραγμάτων αλλαγή της νομοθεσίας ενώ η Sowaer, ως ενδιαφερόμενη εταιρεία, δεν έχει ακόμη επιβαρυνθεί με την εισπραξη της οφειλής αυτής, γεγονός που δεν θα πραγματοποιηθεί πριν από το 2002. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Επιτροπής, ο εν λόγω προσδιορισμός ανώτατου ορίου σε σχέση με το προβλεπόμενο ποσό βάσει του συναφούς νόμου της Βαλλονίας αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 9 εκατ. περίπου (8 968 784 ευρώ) κατά τα έτη 2001-2010. Για την περίοδο 2001-2015, το προκύπτον ποσό λόγω του προσδιορισμού ανώτατου ορίου ανέρχεται σε περίπου 23,4 εκατ. ευρώ.

(219) Ένας ιδιώτης επενδυτής που θα ενεργούσε στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς, δεν θα μπορούσε, στο πλαίσιο ενός 10ετούς επιχειρηματικού σχεδίου, να παρακρατήσει μέρος των φόρων που οφείλονται, βάσει νόμου, σε ένα Ταμείο Περιβάλλοντος. Εκ των πραγμάτων, δεν θα μπορούσε να ιδιοποιηθεί ποσό 9 περίπου εκατ. ευρώ κατά την περίοδο 2001-2010, που αντιστοιχεί σε 25 % περίπου των συσσωρευμένων αποτελεσμάτων χρήσεως για την ίδια περίοδο (35 591 420 ευρώ) χωρίς να του παρασχεθεί η εγγύηση ότι ο εν λόγω προσδιορισμός ανώτατου ορίου θα επικυρωνόταν με νομική πράξη προκειμένου να του παρασχεθεί το προνόμιο.

(220) Μόνο μετά τις τροποποιήσεις του παραχωρητηρίου που πραγματοποιήθηκαν το 2002, δηλαδή μετά την υπογραφή της σύμβασης με τη Ryanair, έχει πλέον η BSCA το δικαίωμα να καταβάλλει ποσό προσδιοριζόμενο κατ' ανώτατο όριο σε ποσοστό 35 % των τελών αεροδρομίου στην Société wallonne des aéroports. Το εν λόγω ποσό, προσδιοριζόμενο κατ' ανώτατο όριο σε 883 689 ευρώ από το 2003 και αναπροσαρμόζόμενο τιμαριθμικά κατά 2 % και στη συνέχεια αυξανόμενο σε 2 651 067 ευρώ το 2007 και αναπροσαρμόζόμενο τιμαριθμικά κατά 2 %, θα έπρεπε να καταβληθεί από τη BSCA στη Sowaer ως οφειλή για τη διάθεση της υποδομής. Ας σημειωθεί επίσης ότι ο εν λόγω εκ των πραγμάτων προσδιορισμός ανώτατου ορίου είναι διαφορετικός από αυτόν που ελήφθη υπόψη στο επιχειρηματικό σχέδιο και οδηγεί πρακτικά σε ελάφρυνση των βαρών της BSCA έως ένα εκατομμύριο ευρώ ετησίως κατά τα πρώτα έτη ενώ στη συνέχεια προβλέπονται πρόσθετες επιβαρύνσεις, γεγονός που θα επιτρέψει τη βελτίωση του πραγματικού αποτελέσματος της BSCA από το 2003. Εν προκειμένω, αντίθετα από τους ισχυρισμούς των βελγικών αρχών στην επιστολή τους της 19ης Δεκεμβρίου 2003, η διαφορά του προσδιορισθέντος ανώτατου ορίου μεταξύ του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001 και του επιχειρηματικού σχεδίου του 2002 που επιβεβαιώνεται εκ των πραγμάτων, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία σημαντικού πλεονεκτήματος για τη BSCA. Από τα αριθμητικά στοιχεία που διαβίβασαν οι βελγικές αρχές στις 27 Αυγούστου 2003 προκύπτει σαφώς ότι με το δεύτερο προσδιορισμό ανώτατου ορίου, όπως μνημονεύεται στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2002, προκύπτει πλεονέκτημα 2 964 000 ευρώ για τη BSCA σε σχέση με το επιχειρηματικό σχέδιο του 2001, το οποίο συνεπώς δεν στηριζόταν σε έγκυρα σχετικά στοιχεία. Εξάλλου, η κυβέρνηση της Βαλλονίας αποφάσισε τον Ιούνιο του 2003 ότι τα ποσά τα οποία οφείλει η BSCA στο Ταμείο, δηλαδή περίπου 2,8 εκατ. ευρώ, θα καταβληθούν στη Sowaer, μετά την αφαίρεση 250 000 ευρώ ως εξόδων διαχείρισης του εν λόγω Ταμείου.

(221) Στο παρόν στάδιο ανάλυσης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε υπογράψει με τη Ryanair σύμβαση 15ετούς διάρκειας, λαμβανομένου υπόψη, αφενός, του κινδύνου καταβολής, έστω και μερικώς, των δαπανών συντήρησης -πυρόσβεσης και, αφετέρου, των ποσών που θα έπρεπε να καταβάλει στο Ταμείο Περιβάλλοντος. Ο εν λόγω επενδυτής δεν θα είχε δεχτεί στην πράξη να αναλάβει ενδεχόμενες δαπάνες ύψους 22,7 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2001-2010, που αντιστοιχούν σε 60 % και πλέον των συσσωρευμένων αποτελεσμάτων χρήσεως της επιχείρησης κατά τη διάρκεια μιας δεκαετίας (35,6 εκατ. ευρώ) χωρίς να λάβει σχετικές εγγυήσεις.

*Συμπέρασμα σχετικά με την εγκυρότητα του επιχειρηματικού σχεδίου*

(222) Τελικά, η διόρθωση των υποθέσεων του επιχειρηματικού σχεδίου θα είχε τις ακόλουθες συνέπειες: διευκρινίζεται ότι πρόκειται για προϋπολογιστικό λογαριασμό αποτελεσμάτων ενός ιδιώτη επενδυτή (ο οποίος δηλαδή δεν μπορεί να αναμένει τη χορήγηση πλεονεκτημάτων από την περιφέρεια της Βαλλονίας που δεν έχουν επισημοποιηθεί μέσω συμφωνιών), ο οποίος επιδεικνύει σύνεση (έχοντας δηλαδή στηριχθεί σε ομοιογενείς υποθέσεις όσον αφορά τις δαπάνες και τα έσοδα, οι οποίες απορρέουν αποκλειστικά από την υπό εξέταση σύμβαση) κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης με τη Ryanair, αντίθετα από ό,τι έπραξε η BSCA.

(223) Κατά τη βασική περίοδο 2001-2010, το εμφανιζόμενο αποτέλεσμα ύψους 35,5 εκατ. ευρώ βαρύνεται τουλάχιστον με τις ακόλουθες αβεβαιότητες που ποσοτικοποιούνται σε περισσότερα από 56,2 εκατ. ευρώ, από τα οποία:

α) 33,5 εκατ. ευρώ αφορούν αποκλειστικά τις εμπορικές και κοστολογικές υποθέσεις του επιχειρηματικού σχεδίου, δηλαδή:

— 26,9 εκατ. ευρώ ως συμπληρωματικό περιθώριο που προκύπτει από τις υποθέσεις σχετικά με τον αριθμό των επιβατών και το περιθώριο ανά μονάδα όσον αφορά την αναμενόμενη αύξηση της κίνησης από τις εταιρείες τακτικών γραμμών,

— 6,6 εκατ. ευρώ από τον περιορισμό της συνδρομής εμπορικής προώθησης σε ένα ορισμένο μη συμβατικό επίπεδο·

β) 22,7 εκατ. ευρώ που αφορούν τις υποθέσεις οι οποίες απορρέουν από τη σχέση μεταξύ της BSCA και των αρχών της Βαλλονίας, δηλαδή:

— 13,7 εκατ. ευρώ για τη συνέχιση της αντιστάθμισης των δαπανών συντήρησης-πυρόσβεσης από την περιφέρεια της Βαλλονίας και μετά το 2001, όσον αφορά το μέρος που της αντιστοιχεί το οποίο υπερ-

βαίνει τα 1,6 εκατ. ευρώ ετησίως, πάγια δαπάνη που θεωρείται παραδοσιακά απαραίτητη για την εκμετάλλευση του αεροδρομίου και που θα μπορούσε συνεπώς να έχει αποκλειστεί από την αξιολόγηση της σύμβασης με τη Ryanair,

— 9 εκατ. ευρώ από τον προσδιορισμό ανώτατου ορίου σχετικά με την οφειλή στο Ταμείο Περιβάλλοντος.

(224) Όσον αφορά τη συνολική περίοδο 2001-2015 που καλύπτεται από τη σύμβαση με τη Ryanair, το εμφανιζόμενο αποτέλεσμα ύψους 108,6 εκατ. ευρώ βαρύνεται με τις ίδιες αβεβαιότητες, που ποσοτικοποιούνται σε τουλάχιστον 141,3 εκατ. ευρώ, από τα οποία:

α) 95,7 εκατ. ευρώ αφορούν αποκλειστικά τις εμπορικές και κοστολογικές υποθέσεις του επιχειρηματικού σχεδίου, δηλαδή:

— 78,4 εκατ. ευρώ ως συμπληρωματικό περιθώριο που προκύπτει από τις υποθέσεις σχετικά με τον αριθμό των επιβατών και το περιθώριο ανά μονάδα όσον αφορά την αναμενόμενη αύξηση της κίνησης από τις εταιρείες τακτικών γραμμών,

— 17,3 εκατ. ευρώ από τον περιορισμό της συνδρομής εμπορικής προώθησης σε ένα ορισμένο μη συμβατικό επίπεδο·

β) 45,6 εκατ. ευρώ που αφορούν τις υποθέσεις οι οποίες απορρέουν από τη σχέση μεταξύ της BSCA και των αρχών της Βαλλονίας, δηλαδή:

— 22,2 εκατ. ευρώ για τη συνέχιση της αντιστάθμισης των δαπανών συντήρησης-πυρόσβεσης από την περιφέρεια της Βαλλονίας και μετά το 2001, όσον αφορά το μέρος που της αντιστοιχεί το οποίο υπερβαίνει τα 1,6 εκατ. ευρώ ετησίως, πάγια δαπάνη που θεωρείται ιστορικά απαραίτητη για την εκμετάλλευση του αεροδρομίου και που θα μπορούσε συνεπώς να έχει αποκλειστεί από την αξιολόγηση της σύμβασης με τη Ryanair,

— 23,4 εκατ. ευρώ από τον προσδιορισμό ανώτατου ορίου σχετικά με την οφειλή στο Ταμείο Περιβάλλοντος.

(225) Η Επιτροπή σημειώνει ότι σε όλες αυτές τις υποθετικές περιπτώσεις, τα συσσωρευμένα αποτελέσματα χρήσεως της BSCA κατά τις περιόδους 2001-2010 και 2001-2015 παραμένουν αρνητικά· δεν είναι λοιπόν απαραίτητος ο υπολογισμός της πραγματικής αξίας της ροής του αποτελέσματος που προκύπτει κατ' αυτό τον τρόπο προκειμένου να καθοριστεί η πραγματική αποδοτικότητα. Μόνο με βάση την



υπόθεση που προβλέπει αποκλειστικά την κατάργηση των υπερβολικά αισιόδοξων εμπορικών υποθέσεων, οι οποίες αναφέρονται στο στοιχείο α) των αιτιολογικών σκέψεων 223 και 224, απορρέει μια εμφανής αποδοτικότητα όσον αφορά τη 15ετία, μολονότι, όπως υπολογίστηκε ανωτέρω, είναι πολύ περιορισμένη. Το γεγονός αυτό οδήγησε την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω προοπτική πολύ χαμηλού κέρδους δεν είναι αντιπροσωπευτική της συμπεριφοράς που θα επεδείκνυε ένας ιδιώτης επενδυτής.

(226) Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ένας ενημερωμένος επενδυτής θα είχε λάβει επιπλέον υπόψη στο επιχειρηματικό του σχέδιο, τουλάχιστον ως άγνωστη παράμετρο, τους κινδύνους που αφορούν τις σχέσεις του με τις αρχές της Βαλλονίας και αναφέρονται στο στοιχείο β) των αιτιολογικών σκέψεων 223 και 224.

(227) Η Επιτροπή θεωρεί συνεπώς ότι, στην περίπτωση της BSCA και της σύμβασής της με τη Ryanair, ο αριθμός των επιβατών και η φύση των κινδύνων που συνδέονται και απορρέουν από την ανάλυση του επιχειρηματικού σχεδίου όσον αφορά την προσδοκία κέρδους δεν θα μπορούσαν να αντικατοπτρίζουν τη λογική ενός ιδιώτη επενδυτή στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς. Πράγματι, ο εν λόγω επενδυτής θα είχε ζητήσει επίσημες εγγυήσεις από την περιφέρεια της Βαλλονίας σχετικά με τη συνέχιση ή ακόμη και την αύξηση για μια περίοδο 10 ή και 15 ετών της αντιστάθμισης πυρόσβεσης-συντήρησης· θα είχε επίσης ζητήσει παρόμοιες εγγυήσεις σχετικά με τον προσδιορισμό ανώτατου ορίου για την ίδια περίοδο όσον αφορά τη συνδρομή του στο Ταμείο Περιβάλλοντος. Κυρίως, θα είχε προβεί σε μια ενδελεχή σύγκριση των αναμενόμενων εσόδων και δαπανών της σύμβασής και θα είχε αποκλείσει από την προοπτική κέρδους του που αφορά τη σύμβαση με τη Ryanair τα έσοδα που απορρέουν από άλλες εμπορικές δραστηριότητες.

(228) Όσον αφορά τη διαπίστωση των βελγικών αρχών του Δεκεμβρίου 2003, ότι το αποτέλεσμα που ανέμενε η BSCA για το 2003 και το οποίο ανακοινώθηκε σε συνέντευξη Τύπου στις 15 Νοεμβρίου 2003, συνίσταται σε κέρδος ύψους 1 500 000 ευρώ, τα στοιχεία του οποίου πρέπει να επιβεβαιωθούν και να αποτελέσουν αντικείμενο πιστοποίησης από τους ελεγκτές της επιχείρησης, έναντι προγραμματισμένης ζημίας ύψους 1 066 000 ευρώ στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001<sup>(85)</sup>, η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι πρόκειται για στοιχεία που προέκυψαν εκ των υστέρων και τα οποία δεν μπορούν να χρησιμεύσουν για να εξηγήσουν την απόφαση που έλαβε η BSCA κατά το χρόνο των συμβάντων, δηλαδή τον Ιούλιο 2001. Η Επιτροπή διαπιστώνει κυρίως ότι διάφορες λογιστικές καταχωρίσεις, που εναπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια της περιφέρειας της Βαλλονίας, συντείνουν στη βελτίωση του εν λόγω αποτελέσματος του 2003 σε σχέση με το αναμενόμενο βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001:

— ως εκ τούτου, από το συμπληρωματικό προσδιορισμό ανώτατου ορίου του Ταμείου Περιβάλλοντος μέσω της

Sowaer απορρέει πρόσθετη εξοικονόμηση ύψους 1 030 000 ευρώ από τη διαφορά μεταξύ των ενσωματωμένων δαπανών στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001 (1 934 313 ευρώ) και αυτών που θα βαρύνουν τη BSCA βάσει της συμφωνίας υποπαραχώρησης που υπεγράφη τον Απρίλιο 2002, ύψους 901 363 ευρώ σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο 2002·

— ομοίως, η επιδότηση πυρόσβεσης-συντήρησης που χορηγήθηκε τελικά για το 2003 με διάταγμα της 6ης Φεβρουαρίου 2003 της κυβέρνησης της Βαλλονίας ανέρχεται σε ύψος 4 288 000 ευρώ έναντι ποσού 2 914 900 ευρώ που περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001 το οποίο υποβλήθηκε στην Επιτροπή· από τη μεταβολή αυτής της υπόθεσης θα ενσωματωθεί στους λογαριασμούς του 2003 νέο όφελος ύψους 1 370 000 ευρώ·

— εξάλλου, ακόμη και σε περίπτωση που δεν μεταβάλλονταν άλλες παράμετροι, το όφελος των 1 500 000 ευρώ που εξαγγέλθηκε για το 2003 από τη BSCA θα έπρεπε να μειωθεί με βάση τις δύο ανωτέρω πηγές πρόσθετης εξοικονόμησης που αντιστοιχούν η πρώτη σε χαμηλότερη τιμολόγηση από τη Sowaer και η δεύτερη σε υψηλότερη αντιστάθμιση εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλονίας· οι δύο αυτές δράσεις αντιστοιχούν σε συνολικό πρόσθετο όφελος ύψους 2 400 000 ευρώ για τη BSCA το 2003. Εάν αφαιρεθεί ο αντίκτυπός τους από το εξαγγελθέν αποτέλεσμα για να ποσοτικοποιηθεί η οικονομική απόδοση της BSCA και να καταστεί συγκρίσιμη με τις υποθέσεις του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001, προκύπτει ζημία ύψους 900 000 ευρώ, που είναι ελαφρώς χαμηλότερη από τα 1 066 000 ευρώ του επιχειρηματικού σχεδίου αλλά δεν δικαιολογεί την εικαζόμενη από τις βελγικές αρχές σημαντική βελτίωση της κατάστασης.

(229) Όσον αφορά την επιβεβαίωση που ζητήθηκε και παρασχέθηκε από την Deloitte & Touche σχετικά με τη συμμόρφωση των αναλύσεων των επιχειρηματικών σχεδίων του 2001 και του 2002, η Επιτροπή δεν μπορεί να επικυρώσει πλήρως τους ισχυρισμούς των βελγικών αρχών και του εμπειρογνώμονά τους:

— η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι το έγγραφο της Deloitte & Touche αποτελείται από μια απλή επιστολή μισής σελίδας, της οποίας η ημερομηνία συμπίπτει με την ημερομηνία που υποβλήθηκε από τη Sowaer η αίτηση για την εν λόγω ανάλυση, δηλαδή στις 27 Νοεμβρίου 2003· δεν μπορεί λοιπόν να θεωρηθεί ως διεξοδική ανάλυση του σχεδίου του 2001·

— μολονότι στην εν λόγω επιστολή υπενθυμίζονται αρκετές σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο επιχειρηματικών σχεδίων όπως η τιμή της εξυπηρέτησης εδάφους για τις άλλες εταιρείες εκτός από τη Ryanair, που εμφανίζει αισθητή μείωση στο σχέδιο του 2002 σε σχέση με το σχέδιο του 2001, ή το κόστος του προσωπικού, η μόνη διαπίστωση συνίσταται στο ότι οι εν λόγω διαφορές επηρεάζουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα τα οποία ήταν ευνοϊκότερα στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2001.

<sup>(85)</sup> Και μια προγραμματισμένη ζημία ύψους 1 531 000 ευρώ στο επιχειρηματικό σχέδιο του 2002, μεταγενέστερη της υπογραφής της σύμβασης με τη Ryanair.

- η Επιτροπή σημειώνει ωστόσο ότι οι ίδιες οι βελγικές αρχές είχαν αναγνωρίσει ότι από τη διαφορά στην τιμή της εξυπηρέτησης εδάφους μεταξύ των δύο επιχειρηματικών σχεδίων, όπως παραδείγματος χάριν με τη μείωση από 10 έως 15 ευρώ ανά επιβάτη των εσόδων ανά μονάδα για τους επιβάτες των εταιρειών τακτικών γραμμών με χρονικό ορίζοντα το 2010, θα προέκυπτε μείωση των εσόδων κατά 5 τουλάχιστον εκατ. ευρώ για την περίοδο 2001-2010· το γεγονός αυτό είναι αντιπροσωπευτικό της κριτικής της Επιτροπής όσον αφορά το περιθώριο που απορρέει από άλλες εταιρείες εκτός της Ryanair στο πλαίσιο του σχεδίου·
- αντίθετα, ο εμπειρογνώμονας δεν αναφέρεται καθόλου στον αντίκτυπο των διαφορετικών υποθέσεων όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ της BSCA, της Sowaer και της περιφέρειας της Βαλλωνίας που προαναφέρθηκαν, παρόλη τη σημασία τους· η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο εξωτερικός ελεγκτής της BSCA είχε εκφραστεί σχετικά με τα θέματα αυτά κατά τη στιγμή της έγκρισης της σύμβασης·
- τέλος, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο σύμβουλος δεν έλαβε θέση ούτε στην αρχική του έκθεση του Φεβρουαρίου 2003, ούτε στις προσθήκες της 15ης Ιουλίου και της 27ης Νοεμβρίου 2003 που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή, σχετικά με τις εμπορικές υποθέσεις που ενυπάρχουν στο επιχειρηματικό σχέδιο· ειδικότερα, η σημασία του συνυπολογισμού των επιβατών των εταιρειών τακτικών γραμμών, το διαρκώς αυξανόμενο επίπεδό τους στο πλαίσιο του σχεδίου καθώς και τα έσοδα κατά μονάδα δεν συζητήθηκαν από τη Deloitte & Touche, η οποία ούτε τα επικύρωσε, ούτε τα αμφισβήτησε. Το γεγονός αυτό έχει ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ότι η αρχική έκθεση, η πλέον αναλυτική εκ μέρους του συμβούλου, καλύπτει μόνο την περίοδο έως το 2005, κατά την οποία τα αναμενόμενα έσοδα των εταιρειών τακτικών γραμμών, οι οποίες εμφανίζονται ιδιαίτερα αποδοτικές, παραμένουν περιορισμένα. Όσον αφορά το έγγραφο της 15ης Ιουλίου 2003, περιλαμβάνει λογαριασμούς αποτελεσμάτων που αφορούν την υπόλοιπη περίοδο έως το 2010, δηλαδή το χρονικό διάστημα κατά το οποίο τα έσοδα των εταιρειών τακτικών γραμμών καθίστανται πρωταρχικής σημασίας για την επιτυχία του επιχειρηματικού σχεδίου, χωρίς οποιδήποτε σχόλιο για το θέμα αυτό ή για κάποιο άλλο σημείο του επιχειρηματικού σχεδίου.

#### Η αύξηση κεφαλαίου

- (230) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι αν στη θέση της BSCA βρισκόταν ένας συνετός επενδυτής, δεν θα αποφάσιζε να αναλάβει δεσμεύσεις έναντι της Ryanair χωρίς να έχει λάβει προηγουμένως εγγύηση για την αναδιάρθρωση του κεφαλαίου της εταιρείας.
- (231) Υπενθυμίζεται ότι, ακόμη και σύμφωνα με την πιο ευνοϊκή υπόθεση που περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA, η εγκατάσταση της Ryanair στο Charleroi θα συνεπαγόταν ζημίες για τη BSCA κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών. Αυτές οι ενδιάμεσες ζημίες ανέρχονταν συνολικά σε περίπου 4 εκατ. ευρώ στο τέλος της περιόδου 2003-2004, ενώ προσεγγίζουν τα ίδια κεφάλαια ύψους 4,6 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2000. Συνεπώς, οι εν λόγω ζημίες έπρεπε να περιοριστούν μέσω μιας αύξησης κεφαλαίου ύψους 5 εκατ. ευρώ ώστε να διατηρηθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία της επιχείρησης. Ωστόσο, η επενδυτική απόφαση της BSCA της 31ης Ιουλίου 2001 ελήφθη χωρίς το διοικητικό συμβούλιο να διαθέτει τη βεβαιότητα της αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου από την Société wallonne des aéroports. Κατά την ημερομηνία λήψης της απόφασης, το διοικητικό συμβούλιο μπορούσε μόνο να ελπίζει ότι η Sowaer με επιστολή της προς τη BSCA θα επιβεβαίωνε ότι η Sowaer είχε εγκρίνει χρηματοοικονομικό σχέδιο στο οποίο προβλεπόταν αύξηση κεφαλαίου. Εξάλλου, τα διευθυντικά στελέχη εξέφρασαν την ανησυχία τους σχετικά με το θέμα: ([ο διευθυντής Γ] «ανησυχεί δεδομένου ότι το διοικητικό συμβούλιο πρέπει να εγκρίνει ένα σχέδιο χωρίς να γνωρίζει αν ο μέτοχος θα το ακολουθήσει» [ένας άλλος διευθυντής] διαπιστώνει ότι το διοικητικό συμβούλιο καλείται να εγκρίνει την εν λόγω σύμβαση χωρίς να διαθέτει τη βεβαιότητα ότι η Sowaer θα προβεί σε αύξηση του κεφαλαίου) <sup>(86)</sup>. Ας σημειωθεί ότι η υπόψη επιστολή εστάλη στη BSCA την 1η Αυγούστου 2001.
- (232) Σε σχέση με την ανάλυση της συμπεριφοράς ιδιώτη επενδυτή της BSCA και απαντώντας στα ερωτήματα που έθεσε ο ενδιαφερόμενος Γ, η Επιτροπή σημειώνει ότι η αναδιάρθρωση του κεφαλαίου της BSCA από την Société wallonne des aéroports πραγματοποιήθηκε τελικά το Δεκέμβριο 2002. Το Βέλγιο διευκρίνισε ότι η απόφαση αναδιάρθρωσης κεφαλαίου της BSCA ελήφθη από την Société wallonne des aéroports σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς, με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του Απριλίου 2002. Η απόφαση αυτή θεωρήθηκε λογική από το σύμβουλο Deloitte & Touche <sup>(87)</sup>.
- (233) Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι, μολονότι το επιχειρηματικό σχέδιο της Sowaer, που εγκρίθηκε στις 23 Μαΐου 2001 από την κυβέρνηση της Βαλλωνίας, προβλέπει την αναδιάρθρωση του κεφαλαίου των δύο επιχειρήσεων που διαχειρίζονται τους αερολιμένες της Λιέγης (SAB) και του Charleroi (BSCA), η εφαρμογή της εν λόγω απόφασης πραγματοποιήθηκε κατά τελείως διαφορετικό τρόπο.
- (234) Και στις δύο περιπτώσεις προβλεπόταν <sup>(88)</sup> μια αρχική συνδρομή της Sowaer ύψους 60 εκατ. BEF (δηλαδή περίπου 1,49 εκατ. ευρώ), και στη συνέχεια η συμμετοχή της σε άλλες αυξήσεις κεφαλαίου κατανεμημένη σε τρία έτη και ανερχόμενη σε τρεις δόσεις των 30 εκατ. BEF (δηλαδή τρεις

<sup>(86)</sup> Πρακτικά του διοικητικού συμβουλίου της BSCA της 31ης Ιουλίου 2001.

<sup>(87)</sup> Εάν η απόφαση αυτή είχε ληφθεί το Μάιο 2001, η Επιτροπή θα είχε, αντίθετα, λόγους να αμφισβητήσει τη συμμόρφωση της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς. Το Μάιο 2001, ούτε η περιφέρεια της Βαλλωνίας ούτε η (υπό σύσταση) Sowaer δεν μπορούσαν εκ των προτέρων να αξιολογήσουν την απόδοση της επένδυσης που θα προέκυπτε από την αναδιάρθρωση κεφαλαίου της BSCA. Κατά τη συγκεκριμένη χρονολογία, το διοικητικό συμβούλιο της BSCA δεν είχε ακόμη διαπραγματευτεί τους όρους της σύμβασης με τη Ryanair και δεν διέθετε τις χρηματοοικονομικές προοπτικές της σύμβασης, τις οποίες έλαβε στις 31 Ιουλίου 2001.

<sup>(88)</sup> Σελίδα 9 του χρηματοοικονομικού σχεδίου της Sowaer, το οποίο επισυνάπτεται στην απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλωνίας.

δόσεις των 0,74 εκατ. ευρώ περίπου). Συνολικά, για κάθε αερολιμένα, η συνδρομή θα ανερχόταν σε 150 εκατ. BEF (περίπου 3,72 εκατ. ευρώ), δηλαδή 25 % της συνολικής αύξησης κεφαλαίου που φθάνει τα 600 εκατ. BEF με μαζική συμμετοχή άλλων επενδυτών.

(235) Από την εξέταση των λογαριασμών της Sowaer για το 2002 προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο εν λόγω κανόνας που καθορίστηκε στο χρηματοοικονομικό σχέδιο της Sowaer και εγκρίθηκε από την κυβέρνηση της Βαλлонίας, δεν εφαρμόστηκε κατά τον ίδιο τρόπο για τη SAB και τη BSCA, ενώ στην πράξη δεν ακολουθήθηκε καν όσον αφορά τη BSCA:

— σχετικά με τη SAB, οι λογαριασμοί της Sowaer του 2002 αναφέρουν την απόκτηση 50 μετοχών συνολικού ύψους 1 408 486 ευρώ καθώς και αύξηση κεφαλαίου ύψους 2 353 829,90 ευρώ τοις μετρητοίς που θα αποδεσμευτούν σε ποσοστό 25 %, γεγονός το οποίο συνάδει με το πνεύμα του χρηματοοικονομικού σχεδίου·

— αντίθετα, όσον αφορά τη BSCA, οι ίδιοι λογαριασμοί της Sowaer του 2002 αναφέρουν την απόκτηση 6 143 μετοχών συνολικού ύψους 3 808 660 ευρώ· οι λογαριασμοί της BSCA για την ίδια περίοδο επιβεβαιώνουν το σημείο αυτό καταγράφοντας συνολική αύξηση κεφαλαίου στις 3 Δεκεμβρίου 2002 ύψους 3 942 χιλιάδων ευρώ σε χρηματική εισφορά, δηλαδή ποσό περίπου 3 809 χιλιάδων ευρώ για τη Sowaer, και το υπόλοιπο, δηλαδή περίπου 133 000 ευρώ, για τους μειοψηφούντες μετόχους. Στους λογαριασμούς της BSCA διευκρινίζεται επίσης ότι έχει αποδεσμευτεί όλο το εγγεγραμμένο κεφάλαιο. Συνεπώς, η Sowaer θεωρούσε αναμενόμενη την εισφορά κεφαλαίου στη BSCA.

(236) Συνεπώς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το χρηματοοικονομικό σχέδιο της Sowaer, όπως εγκρίθηκε από την κυβέρνηση της Βαλлонίας, προσαρμόστηκε στη συνέχεια στις πραγματικές ανάγκες της BSCA που προέκυψαν όχι μόνο από την παραδοσιακή της δραστηριότητα, η οποία αποδείχτηκε υγιής και χαρακτηριζόμενη από εν γένει θετικά ίδια κεφάλαια, και τις επενδυτικές της ανάγκες, αλλά κυρίως από τις ενδιάμεσες ανάγκες χρηματοδότησης λόγω της σύμβασης που υπεγράφη στο μεταξύ διάστημα με τη Ryanair.

#### Συμπέρασμα

(237) Από την ανάλυση της Επιτροπής προκύπτει ότι η χρηματοοικονομική δομή της BSCA βασίζεται σε εκείνη της περιφέρειας της Βαλлонίας και ότι, χωρίς την ασφάλεια και τις έμμεσες διασφαλίσεις που παρέχει η περιφέρεια στη δημόσια επιχείρησή της (ανάληψη ορισμένων δαπανών, απόδοση ορισμένων εσόδων, αναδιάρθρωση κεφαλαίου κ.λπ.), και λόγω των εμπορικών κινδύνων που ενυπάρχουν στο επιχειρηματικό σχέδιο, η BSCA δεν θα είχε ποτέ αναλάβει δεσμεύσεις

έναντι της Ryanair. Μολονότι θεωρητικά ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η BSCA δεν βρίσκεται στη θέση μίας επιχείρησης που πρέπει να υπολογίσει τους κινδύνους της και τις επενδυτικές αποφάσεις της και η απόφασή της δεν λήφθηκε σε συνάρτηση με την πραγματική αποδοτικότητα που μπορούσε εύλογα να αναμένει.

(238) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πλεονεκτήματα που χορήγησε η BSCA στη Ryanair συνιστούν πλεονεκτήματα υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης, τα οποία της παρέχουν τη δυνατότητα να μειώσει τα λειτουργικά έξοδα της αεροπορικής εταιρείας.

#### 5.1.2. ΕΙΔΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(239) Προκειμένου ένα μέτρο να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, το άρθρο 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης απαιτεί να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα υπό εξέταση πλεονεκτήματα, είτε πρόκειται για αυτά που παρέσχε η BSCA είτε για αυτά που παρέσχε η περιφέρεια της Βαλлонίας, χορηγήθηκαν μόνον στη Ryanair.

(240) Η Ryanair και το Βέλγιο ισχυρίστηκαν ότι καμία άλλη επιχείρηση δεν λειτουργεί με όρους παρόμοιους με αυτούς που ισχύουν για τη Ryanair και ότι, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατό να υπάρξει διάκριση μεταξύ της Ryanair και άλλης αεροπορικής εταιρείας. Το Βέλγιο δήλωσε επίσης επανειλημμένα ότι τα μέτρα που αφορούσαν τη Ryanair είχαν δημοσιοποιηθεί και ότι η χώρα είχε δεσμευθεί να παράσχει παρόμοια πλεονεκτήματα σε οποιαδήποτε εταιρεία παρήγε όγκο επιβατών παρεμφερή με εκείνον της Ryanair.

(241) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η BSCA ούτε η περιφέρεια της Βαλлонίας θέσπισαν συστήματα βασισμένα σε αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία θα καθιστούσαν δυνατό τον αποκλεισμό κάθε διάκρισης μεταξύ αεροπορικών εταιρειών εγκατεστημένων ή δυνάμενων να εγκατασταθούν στο Charleroi, σε συνάρτηση, για παράδειγμα, με τον όγκο των επιβατών που μπορούσε να φέρει κάθε εταιρεία. Διαπιστώνει επίσης ότι τα μέτρα «δημοσιότητας» που έλαβαν η περιφέρεια της Βαλлонίας και η BSCA δεν είχαν επίσημο χαρακτήρα και, σε κάθε περίπτωση, δεν μπορούσαν να παραγάγουν δικαιώματα για άλλους χρήστες. Πράγματι, η μείωση του τέλους προσγείωσης ή οι εγγυήσεις αποζημίωσης της περιφέρειας της Βαλлонίας δεν ήταν «αυτομάτως» διαθέσιμες σε άλλους χρήστες. Ακόμη και αν ο κλάδος γνώριζε τις

συμφωνίες αυτές, ακόμη και αν οι συμφωνίες αναφέρθηκαν στον Τύπο και η περιφέρεια της Βαλλονίας δημοσίευσε ανακοινώσεις Τύπου, οι ακριβείς όροι της σύμβασης μεταξύ της Ryanair και της BSCA καλύπτονταν από μία ρήτρα δημοσιότητας/εμπιστευτικότητας<sup>(89)</sup>. Οι συμβάσεις δεν ήταν αυτομάτως διαθέσιμες για τους ενδιαφερόμενους, όπως βεβαιώνει η ARACH.

- (242) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα επιχειρήματα που συνδέονται με τη δημοσιότητα και τη μη διάκριση δεν μπορούν, ούτως ή άλλως, να θέσουν υπό αμφισβήτηση το αντικειμενικό γεγονός ότι τα χορηγηθέντα μέτρα δεν προσφέρθηκαν σε άλλες εταιρείες με διάφανο τρόπο και ότι ωφέλησαν μόνον τη Ryanair. Τα μέτρα έχουν ειδικό χαρακτήρα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

### 5.1.3. ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

- (243) Η Επιτροπή παραπέμπει στην ανάλυσή της στις αιτιολογικές σκέψεις 97 έως 111 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά τη μεταφορά κρατικών πόρων υπέρ της Ryanair. Η ανάλυση αυτή, και ειδικότερα ο καταλογισμός των μέτρων που λήφθηκαν από τη BSCA στην περιφέρεια της Βαλλονίας, δεν αμφισβητήθηκε από τους ενδιαφερομένους ούτε από το Βέλγιο. Αντίθετα, οι βελγικές αρχές αμφισβήτησαν την έννοια των κρατικών πόρων όσον αφορά τα τέλη αεροδρομίου, τα οποία, κατά τη γνώμη τους, η BSCA εισέπραξε σύμφωνα με την προαναφερθείσα νομολογία στην υπόθεση PreussenElektra.
- (244) Η Επιτροπή αμφισβητεί την ανάλυση αυτή και θεωρεί ότι τα συμπεράσματα της εν λόγω απόφασης δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθούν στην παρούσα περίπτωση. Πράγματι, όπως ήδη εξηγήθηκε, ο καθορισμός των τελών αεροδρομίου και στάθμευσης αποτελεί στο Βέλγιο δημόσιο προνόμιο, το οποίο ανατίθεται από το ομοσπονδιακό κράτος στις περιφέρειες. Έτσι, πράγματι, η περιφέρεια της Βαλλονίας, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της, καθόρισε με απόφαση τα τέλη και προέβλεψε ότι 35 % αυτών θα διατίθεται σε ένα ειδικό ταμείο σε κάθε αεροδρόμιο. Στη συνέχεια αποφάσισε, σύμφωνα με τα λεγόμενα των ίδιων των βελγικών αρχών, να θέσει ανώτατο όριο στο ταμείο αυτό κατά την έγκριση του χρηματοοικονομικού σχεδίου της Sowaer. Η ίδια η περιφέρεια της Βαλλονίας υπέγραψε κατόπιν συμφωνία με τη Ryanair, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι πόροι της BSCA και του Ταμείου Περιβάλλοντος. Επίσης, αποφάσισε, κατά την

ουσιαστική εφαρμογή του ανώτατου ορίου του ταμείου τον Απρίλιο του 2002, να εφαρμόσει ένα άλλο διαφοροποιημένο καθεστώς με στόχο τη μείωση των επιβαρύνσεων της BSCA έως το 2006 και την ελαφρά αύξησή τους στη συνέχεια. Τέλος, αποφάσισε να αντικαταστήσει το ταμείο με τη Sowaer, και να μεταφέρει τους πόρους του ταμείου αυτού, που όφειλε ακόμη η BSCA, στην ίδια τη Sowaer.

- (245) Τα ανωτέρω δείχνουν σαφώς ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν έχουμε ένα ταμείο του οποίου οι πόροι διατίθενται αυτόματα και με τρόπο ανεξάρτητο από τη δημόσια αρχή, γεγονός που είχε οδηγήσει το Δικαστήριο, στην απόφαση PreussenElektra, να απορρίψει την ύπαρξη κρατικών πόρων. Αντίθετως, η Επιτροπή θεωρεί, στην προκειμένη περίπτωση, ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας είχε τη μόνιμη δυνατότητα, της οποίας έκανε χρήση κατ' επανάληψη, να καθορίζει, να χρησιμοποιεί και να κατανέμει το προϊόν των τελών αεροδρομίου κατά τη διακριτική της ευχέρεια μεταξύ περισσοτέρων παραγόντων όπως η BSCA, το Ταμείο Περιβάλλοντος, η Sowaer, ακόμη και η Ryanair, και να επηρεάζει με άμεσο τρόπο τους όρους λειτουργίας τους. Ως εκ τούτου, θεωρεί ότι τα τέλη αεροδρομίου συνιστούν πράγματι κρατικούς πόρους.

- (246) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πλεονεκτήματα υπέρ της Ryanair χορηγήθηκαν άμεσα από την περιφέρεια της Βαλλονίας υπό μορφή ανάληψης υποχρέωσης αποζημίωσης (με συνέπεια, ενδεχομένως, την κινητοποίηση των περιφερειακών πόρων) και μείωσης των τελών προσγείωσης (με συνέπεια διαφυγόν κέρδος για το κράτος) και έμμεσα με την κινητοποίηση των πόρων της BSCA. Πράγματι, μολονότι η BSCA είναι επιχείρηση υπό την έννοια του δικαίου του ανταγωνισμού και οι δραστηριότητές της έχουν οικονομικό χαρακτήρα, η BSCA είναι μία δημόσια επιχείρηση ελεγχόμενη από την περιφέρεια της Βαλλονίας, η οποία ασκεί επ' αυτής κυρίαρχη επιρροή, και τα μέτρα αυτά της καταλογίζονται υπό την έννοια της προαναφερθείσας νομολογίας στην απόφαση Stardust Marine. Μετά την επίσημη αυτή εξέταση, οι αιτιολογικές σκέψεις 97 έως 111 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας παραμένουν επομένως απόλυτα έγκυρες.

### 5.1.4. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

<sup>(89)</sup> Άρθρο 5.1 της σύμβασης BSCA-Ryanair: «Κανένα από τα μέρη δεν θα προβαίνει σε δημόσια αναγγελία ή άλλη ανακοίνωση σχετικά με τα θέματα που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας σύμβασης ή των παραρτημάτων της, προτού τα λοιπά μέρη λάβουν σχέδιο της σχεδιαζόμενης αναγγελίας ή ανακοίνωσης και προτού τα εν λόγω μέρη δώσουν την προηγούμενη συγκατάθεσή τους εγγράφως, εκτός εάν η εν λόγω δημοσίευση ή υποβολή εγγράφων απαιτείται από τον νόμο ή από διεθνή, κοινοτική ή ομοσπονδιακή δικαστική αρχή, οπότε τα λοιπά μέρη θα ενημερώνονται εκ των προτέρων για το διάβημα της αρχής».

- (247) Οι ενδιαφερόμενοι και το Βέλγιο δεν αμφισβήτησαν την αξιολόγηση της Επιτροπής, στην αιτιολογική σκέψη 112 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, όσον αφορά την επίδραση στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, αξιολόγηση στην οποία η Επιτροπή εμμένει. Αντίθετα, το Βέλγιο και η Ryanair αμφισβήτησαν την αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά την επίδραση στον ανταγωνισμό. Πράγματι, ισχυρίστηκαν ότι τα μέτρα δεν ήταν δυνατό να έχουν ανταγωνιστικό αντίκτυπο στη σχετική αγορά (τμήμα εταιρειών

χαμηλού κόστους) και στη συγκεκριμένη γεωγραφική αγορά (δρομολόγια).

μέτρων αυτών ως προς το άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης και το άρθρο 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

(248) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η ανάλυση της επίδρασης στον ανταγωνισμό, στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, δεν είναι ίδια με εκείνη που πραγματοποιείται όταν η Επιτροπή εξετάζει μία σύμπραξη ή μία συγκέντρωση μεταξύ αεροπορικών εταιρειών<sup>(90)</sup>. Η επέκταση του ορισμού της σχετικής και της γεωγραφικής αγοράς από το δικαιο του ανταγωνισμού στον τομέα των ενισχύσεων θα ισοδυναμούσε με την παραγνώριση της λογικής καθενός από τους δύο αυτούς τομείς που διαφοροποιούνται στο οικονομικό κοινοτικό δίκαιο.

(249) Στον τομέα των ενισχύσεων, το πλεονέκτημα που χορηγείται όταν το κράτος αναλαμβάνει λειτουργικά έξοδα που κανονικά βαρύνουν μία αεροπορική εταιρεία δεν νοθεύει μόνον τον ανταγωνισμό σε ένα ή περισσότερα δρομολόγια και σε ένα καθορισμένο τμήμα αγοράς. Το πλεονέκτημα που αποκτά η αεροπορική εταιρεία ενισχύει την οικονομική θέση της στο σύνολο του δικτύου της σε σχέση με τις ανταγωνιστριες εταιρείες, είτε πρόκειται για τις λεγόμενες παραδοσιακές εταιρείες είτε για τις λεγόμενες εταιρείες χαμηλού κόστους, τις εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων ή τις περιφερειακές εταιρείες. Οι πτήσεις της Ryanair το 2003 πραγματοποιούνταν σε περισσότερα από 100 δρομολόγια σε 13 χώρες και η Ryanair ανταγωνίζεται παρά πολλές αεροπορικές εταιρείες, ο αριθμός των οποίων δεν περιορίζεται σε αυτές που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η παροχή υπηρεσιών εναέριων μεταφορών είναι ένας τομέας στον οποίο επικρατεί έντονος ανταγωνισμός στην Ευρώπη, μετά την έναρξη ισχύος του τρίτου σκέλους της απελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών («τρίτο πακέτο») την 1η Ιανουαρίου 1993<sup>(91)</sup>.

#### 5.1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(250) Καθώς τα κριτήρια που συνιστούν την κρατική ενίσχυση πληρούνται στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πλεονεκτήματα που χορήγησαν στη Ryanair η περιφέρεια της Βαλλονίας και η BSCA αποτελούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Πρέπει να εξετασθεί η συμβατότητα των

<sup>(90)</sup> Βλέπε ειδικότερα την απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιουνίου 2000 στην υπόθεση T-298/97, Alzetta Mauro, Συλλογή σ. II-2319, αιτιολογικές σκέψεις 80 και 81.

<sup>(91)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 σχετικά με την έκδοση αδειών για τους αεροπορικούς μεταφορείς (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1), κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση των αεροπορικών μεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8) (κανονισμός που τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, σχετικά με τα τιμολόγια μεταφοράς προσώπων και φορτίου στις αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15).

#### 5.2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

(251) Η Επιτροπή εξήγησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι αμφέβαλλε για το κατά πόσον οι ενισχύσεις μπορούν να κηρυχθούν συμβατές βάσει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στη Συνθήκη, και ότι δεν φαινόταν δυνατή η εφαρμογή καμίας εξαίρεσης στην προκειμένη περίπτωση.

(252) Οι διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 2 της Συνθήκης δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθούν, επειδή δεν πρόκειται ούτε για ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, ούτε για ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε για ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της ανατολικής Γερμανίας.

(253) Στο άρθρο 87, παράγραφος 3, της Συνθήκης απαριθμούνται οι ενισχύσεις που είναι δυνατό να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

(254) Στα στοιχεία α) και γ) της εν λόγω παραγράφου προβλέπονται παρεκκλίσεις για τις ενισχύσεις που προορίζονται για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων περιοχών. Η Επιτροπή απαρίθμησε στις κατευθυντήριες γραμμές της σχετικά με τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα<sup>(92)</sup> τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να κηρυχθούν οι ενισχύσεις συμβατές. Σκοπός των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών είναι ο συνδυασμός του στόχου της περιφερειακής ανάπτυξης και του σεβασμού του ανταγωνισμού θεσπίζοντας όρια στη χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς τις επιχειρήσεις. Τα όρια αυτά προσδιορίστηκαν κατά τρόπο ώστε να συμβάλλουν πραγματικά και με διαρκή τρόπο στην ανάπτυξη των περιφερειών, και ιδίως των λιγότερο εύπορων, εξασφαλίζοντας ότι οι ενισχύσεις προς τις επιχειρήσεις δεν υπερβαίνουν τις απολύτως αναγκαίες και αναλογικές για τη διασφάλιση της ανάπτυξης. Στόχος των κατευθυντήριων γραμμών είναι να εμποδίσουν τις περιφέρειες ή τα κράτη να εμπλακούν, με πρόσχημα την περιφερειακή ανάπτυξη, σε ένα κύκλο ενισχύσεων, σε μία «κούρσα για τις επιδοτήσεις» που καταβάλλονται στις επιχειρήσεις για να τις προσελκύσουν με οποιοδήποτε τίμημα στο έδαφός τους και αυτό εις βάρος των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων. Ο ανεξέλεγκτος ανταγωνισμός μεταξύ περιφερειών κατά τη χορήγηση επιδοτήσεων στις επιχειρήσεις δεν θα προωθούσε τη βιώσιμη ανάπτυξη των ευρωπαϊκών περιφερειών και θα ερχόταν σε αντίθεση με τη διαρθρωτική πολιτική της Κοινότητας.

<sup>(92)</sup> ΕΕ L 74 της 10.3.1998, σ. 9.

- (255) Η Επιτροπή δεν αρνείται ότι οι ενισχύσεις υπέρ της Ryanair είναι δυνατό να έχουν κοινωνικοοικονομικό περιφερειακό αντίκτυπο στη Βαλλονία, όπως μπορεί να έχει κάθε ενίσχυση που χορηγείται από τις δημόσιες αρχές με σκοπό να ενθαρρυνθεί η οικονομική δραστηριότητα μίας επιχείρησης. Ωστόσο, οι ενισχύσεις αυτές δεν συμφωνούν με την πειθαρχία που επιβάλλει εδώ και πολλά χρόνια η Επιτροπή.
- (256) Καταρχάς, η πλειονότητα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στη Ryanair είναι λειτουργικές ενισχύσεις υπό την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών και όχι ενισχύσεις για αρχικές επενδύσεις σε πάγιο κεφάλαιο <sup>(93)</sup>. Οι λειτουργικές ενισχύσεις καταρχήν απαγορεύονται, με εξαίρεση και υπό αυστηρές προϋποθέσεις όταν πρόκειται για τις φτωχότερες περιφέρειες της Ευρώπης <sup>(94)</sup>. Όμως, ακόμη και αν η Hainaut είναι κανονικά επιλέξιμη για μεταβατική στήριξη βάσει του στόχου αριθ. 1, πρόκειται μόνον για δυνατότητα εφαρμογής των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, όπως τα διαρθρωτικά ταμεία <sup>(95)</sup>.
- (257) Αντίθετα, στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, η πόλη του Charleroi, στην οποία υπάγεται η Gosselies, τόπος εγκατάστασης της BSCA, είναι επιλέξιμη για περιφερειακές ενισχύσεις βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, το οποίο επιτρέπει μόνον τις ενισχύσεις για αρχικές επενδύσεις <sup>(96)</sup>, αποκλείοντας σαφώς τις λειτουργικές ενισχύσεις που προβλέπονται μόνον στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης. Επιπλέον, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair είναι ad hoc μεμονωμένες ενισχύσεις, οι οποίες δεν εμπίπτουν σε κανένα καθεστώς, και απέναντι στις οποίες η Επιτροπή τηρεί συνήθως πολιτική έντονου περιορισμού <sup>(97)</sup>, ακόμη και αν, καταρχήν, η απόφαση Hytasa <sup>(98)</sup> του Δικαστηρίου αφήνει ανοικτό το ενδεχόμενο της συμβατότητας μίας ad hoc ενίσχυσης στο πλαίσιο των περιφερειακών ενισχύσεων. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή αποκλείει την ύπαρξη ενός καθάρως περιφερειακού σκοπού συνδεδεμένου με μία επένδυση· πρόκειται για ενίσχυση για την ανάπτυξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι προαναφερθείσες ενισχύσεις δεν είναι δυνατό να κληρονομήσουν συμβατές με την κοινή αγορά λόγω του αντικτύπου τους στην ανάπτυξη ορισμένων περιοχών.
- (258) Τα στοιχεία β) και δ) του άρθρου 87 παράγραφος 3 της Συνθήκης δεν εφαρμόζονται, καθώς δεν πρόκειται για ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους ούτε για ενισχύσεις για την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- (259) Η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης σχετικά με τις ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ενδέχεται να τυγχάνει εφαρμογής. Στην προκειμένη περίπτωση, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κανόνες που θέσπισε η Επιτροπή για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων οριζώντιου χαρακτήρα, σε συνδυασμό με τις κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στόχος των ενισχύσεων δεν είναι η έρευνα και ανάπτυξη <sup>(99)</sup>, η προστασία του περιβάλλοντος <sup>(100)</sup>, η διάσωση και η αναδιάρθρωση επιχειρήσεων <sup>(101)</sup>, οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις <sup>(102)</sup> ή επιχειρηματικά κεφάλαια <sup>(103)</sup>.
- (260) Η Ryanair έκρινε ότι οι ενισχύσεις που προορίζονται για την κατάρτιση των πιλότων πρέπει να εξετασθούν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, θεωρώντας ότι οι ενισχύσεις αυτές εξομοιώνονται με γενική επαγγελματική εκπαίδευση. Το Βέλγιο δεν επικατέστηκε αυτή τη βάση για τη συμβατότητα. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ενιαία και εφάπαξ συνεισφορά ύψους 768 000 ευρώ για τη συμμετοχή στα έξοδα πρόσληψης και εκπαίδευσης πιλότων και πληρωμάτων που χρησιμοποιούνται στα νέα δρομολόγια που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο δεν χορηγήθηκε βάσει των όρων που απαριθμούνται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001: οι
- <sup>(93)</sup> Οι λειτουργικές ενισχύσεις ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα ως ενισχύσεις «που προορίζονται για τη μείωση των τρεχουσών δαπανών μιας επιχείρησης» (σημείο 4.15), ενώ οι ενισχύσεις για αρχικές επενδύσεις αφορούν «μία επένδυση παγίου κεφαλαίου, η οποία αφορά τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων, την επέκταση υφιστάμενων εγκαταστάσεων ή την εκκίνηση δραστηριότητας, η οποία συνεπάγεται θεμελιώδη αλλαγή στο προϊόν ή τη μέθοδο παραγωγής μίας υφιστάμενης εγκατάστασης» (σημείο 4.4).
- <sup>(94)</sup> Βλέπε σημείο 4.15 και επόμενο των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.
- <sup>(95)</sup> Απόφαση 1999/502/ΕΚ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 1999 για την κατάρτιση του καταλόγου των περιφερειών τις οποίες αφορά ο στόχος αριθ. 1 των διαρθρωτικών ταμείων, για την περίοδο από το 2000 έως το 2006 (ΕΕ L 194 της 27.7.1999, σ. 53).
- <sup>(96)</sup> Βλέπε κρατικές ενισχύσεις N 799/1999 — Βέλγιο — Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων του Βελγίου.
- <sup>(97)</sup> Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα: «Οι ad hoc ενισχύσεις που χορηγούνται σε μεμονωμένες επιχειρήσεις, ή οι ενισχύσεις που περιορίζονται σε έναν μόνο τομέα δραστηριότητας, ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εν λόγω αγορά, ενώ η επίδρασή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη μπορεί να είναι πολύ περιορισμένη [...] Επομένως, οι εν λόγω παρεκκλίσεις θα χορηγούνται καταρχήν μόνον για πολυτομεακά και ανοικτά καθεστώς ενισχύσεων, που αφορούν συγκεκριμένη περιοχή, και καλύπτουν το σύνολο των επιχειρήσεων στους υπόψη τομείς».
- <sup>(98)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994 στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-278, C-279 και C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. I-4103.
- <sup>(99)</sup> Κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη (ΕΕ C 45 της 17.2.1996, σ. 5), όπως τροποποιήθηκε (ΕΕ C 48 της 13.2.1998, σ. 2), και παρατάθηκε (ΕΕ C 111 της 8.5.2002, σ. 3).
- <sup>(100)</sup> Κοινοτικό πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος (ΕΕ C 37 της 3.2.2001, σ. 3).
- <sup>(101)</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2) καθώς και κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- <sup>(102)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33).
- <sup>(103)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κρατικές ενισχύσεις και επιχειρηματικά κεφάλαια (ΕΕ C 235 της 21.8.2001, σ. 3).

δαπάνες που καλύπτονται δεν περιορίζονται στις επιλέξιμες δαπάνες βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 7, του εν λόγω κανονισμού <sup>(104)</sup>, καθώς περιλαμβάνουν την πρόσληψη των πιλότων· καθώς πρόκειται για εφάπαξ και ενιαία συνεισφορά, οι δαπάνες δεν τεκμηριώνονται με τα κατάλληλα δικαιολογητικά έγγραφα, με διαφανή και αναλυτικό τρόπο· επίσης δεν καθορίζεται η ένταση της ενίσχυσης σε σχέση με τις επιλέξιμες δαπάνες. Επομένως, οι ενισχύσεις αυτές δεν είναι συμβατές βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001. Επίσης, δεν είναι συμβατές βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις για την απασχόληση <sup>(105)</sup>.

των ενισχύσεων αυτών για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων <sup>(108)</sup>.

### 5.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 87, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3, ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ), ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

#### 5.3.1. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ, ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΒΑΛΛΟΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ Ή ΤΩΝ ΩΡΑΡΙΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

(261) Η Ryanair επικαλέσθηκε επίσης τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 69/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις de minimis <sup>(106)</sup> για τις ενισχύσεις ύψους 4000 ευρώ για την αγορά εξοπλισμού γραφείου. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στις ενισχύσεις που χορηγούνται στις επιχειρήσεις του τομέα των μεταφορών· καθώς η Ryanair είναι μία επιχείρηση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, δεν είναι δυνατό να της αναγνωρισθεί η εξαίρεση αυτή.

(263) Αρκετοί ενδιαφερόμενοι εξέφρασαν την ανησυχία τους για την ύπαρξη διακριτικών εκπτώσεων επί των τελών αεροδρομίου. Μολονότι, στην περίπτωση των μικρών αερολιμένων, το ύψος των τελών αεροδρομίου δεν αντικατοπτρίζει υποχρεωτικά το σύνολο των εξόδων χρήσης των υποδομών του αερολιμένα <sup>(109)</sup>, οι επιβαρύνσεις — και οι εκπτώσεις — πρέπει να θεσπίζονται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, κατά προτίμηση κατόπιν διαβούλευσης με τις εταιρείες που τον χρησιμοποιούν, με γνώμονα τη διαφάνεια και την ισοτιμία μεταχείριση των χρηστών και σύμφωνα με κανόνες τους οποίους να μπορούν να επικαλεστούν <sup>(110)</sup>. Οι μικροί αερολιμένες πρέπει επίσης να μπορούν να διατηρήσουν το αναγκαίο περιθώριο ελιγμών για την προσαρμογή των επιβαρύνσεων αλλά και των ωραρίων λειτουργίας απέναντι στις αεροπορικές εταιρείες.

(262) Επομένως, η παρέκκλιση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθεί βάσει των ισχυόντων πλαισίων οριζόντιου χαρακτήρα ούτε βάσει των κατευθυντήριων γραμμών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπως θεσπίστηκαν πριν από 10 περίπου χρόνια, το 1994 <sup>(107)</sup>. Ωστόσο, εν όψει της οικονομικής εξέλιξης των τομέων της αεροπορικών μεταφορών και των αερολιμένων, που οφείλεται στην πλήρη απελευθέρωση των αγορών παροχής υπηρεσιών εναέριων μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο το 1997, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παρέκκλιση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης πρέπει επίσης να εξετασθεί, λόγω της σημασίας

(264) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν υπάρχουν επί του παρόντος κοινοτικοί κανόνες σχετικά με την πολιτική τιμολόγησης

<sup>(104)</sup> Οι δαπάνες αυτές είναι το κόστος προσωπικού των εκπαιδευτών, τα έξοδα μετακίνησης των εκπαιδευτών και των εκπαιδευομένων, οι τρέχουσες δαπάνες (υλικά, προμήθειες), οι αποσβέσεις εργαλείων και εξοπλισμού στον βαθμό που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για το εκπαιδευτικό σχέδιο, το κόστος υπηρεσιών συμβούλων σε σχέση με το εκπαιδευτικό σχέδιο, το κόστος προσωπικού των συμμετεχόντων στα σχέδια επαγγελματικής εκπαίδευσης εντός ορισμένων ορίων.

<sup>(105)</sup> ΕΕ L 337 της 13.12.2002, σ. 3. Οι ενισχύσεις για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, όταν πρόκειται για ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των μεταφορών (άρθρο 1). Ο κανονισμός εφαρμόζεται μόνον σε ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών που αφορούν την πρόσληψη εργαζομένων σε μειονεκτική θέση και εργαζομένων με ειδικές ανάγκες ή σε ενισχύσεις που αφορούν την κάλυψη του πρόσθετου κόστους απασχόλησης εργαζομένων με ειδικές ανάγκες. Όμως, το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης δεν έχει τον στόχο αυτό ούτε πληροί τα λοιπά κριτήρια του κανονισμού.

<sup>(106)</sup> ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 30.

<sup>(107)</sup> Βλέπε αιτιολογική σκέψη 115, τέταρτη περίπτωση, της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

<sup>(108)</sup> Η Επιτροπή είχε ήδη την ευκαιρία στο παρελθόν να εφαρμόσει άμεσα το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), για να ληφθεί υπόψη η οικονομική εξέλιξη ορισμένων τομέων, καθορίζοντας σε επιμέρους αποφάσεις τους όρους που εφαρμόζονται για τη χορήγηση ενισχύσεων. Βλέπε, παραδείγματος χάρι, την κοινοποίηση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους όσον αφορά την κρατική ενίσχυση N376/01 — Καθεστώς ενισχύσεων για εγκαταστάσεις με συμπάτοσχοινο για τη μεταφορά κοινού (ΕΕ C 172 της 18.7.2002, σ. 2), αιτιολογικές σκέψεις 44-49. Ομοίως, ο γενικός εισαγγελέας Jacobs υπενθύμισε, στην αιτιολογική σκέψη 38 των προτάσεων του της 18ης Σεπτεμβρίου 2003 (δεν έχουν δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή) στην υπόθεση C-91/01, Ιταλία κατά Επιτροπής, ότι η εξουσία αξιολόγησης της Επιτροπής δεν είναι δυνατό να περιορίζεται κατά οριστικό τρόπο από την έγκριση τέτοιου είδους κειμένων (σημείωση: κατευθυντήριες γραμμές ή άλλες πράξεις μη δεσμευτικού χαρακτήρα).

<sup>(109)</sup> Η μετακύλιση του συνόλου των εξόδων των μικρών αερολιμένων στο ύψος των τελών ισοδυναμεί συχνά με την επιβολή μίας πολύ μεγάλης επιβάρυνσης σε πολύ μικρό αριθμό χρηστών. Κάτι τέτοιο θα αποθάρρυνε την εγκατάστασή τους σε δευτερεύοντες αερολιμένες. Η προαναφερθείσα πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τα τέλη αεροδρομίου, σύμφωνα με την οποία τα τέλη πρέπει να αντικατοπτρίζουν τα πραγματικά έξοδα της δραστηριότητας του αερολιμένα, λαμβάνει επίσης υπόψη τον ειδικό χαρακτήρα των μικρών αερολιμένων, που χρειάζονται απαραίτητως δημόσιες ενισχύσεις (βλέπε αιτιολογική σκέψη 32). Εξάλλου, η Επιτροπή σημειώνει ότι στην Ευρώπη υπάρχουν κράτη μέλη που εφαρμόζουν συστήματα χρηματοοικονομικής εξίσωσης μεταξύ αερολιμένων, στα οποία οι μεγαλύτεροι αερολιμένες επιδοτούν συχνά τους μικρότερους. Η απαίτηση να αντικατοπτρίζουν τα τέλη των μικρών αερολιμένων το σύνολο των εξόδων τους θα διατάρασε χωρίς λόγο τον τρόπο λειτουργίας τους.

<sup>(110)</sup> Σχετικά με το θέμα των τελών αεροδρομίου στην Ευρώπη, βλέπε για παράδειγμα, «Airport charges in Europe» — Airport Council International Europe — 8.5.2003

των τελών αεροδρομίου. Επομένως, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ελεύθερα το ύψος των τελών, καθορίζοντας μία δημόσια τιμή προσαρμοσμένη στις συνθήκες κάθε περίπτωσης, όπως θα μπορούσε να είχε κάνει — και όπως μπορεί να κάνει στο μέλλον — η περιφέρεια της Βαλλονίας. Ωστόσο, δεν μπορούν να θεσπίζουν πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις, άμεσα ή έμμεσα, για παράδειγμα με την επιλογή των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών. Επίσης, δεν μπορούν να παρεκκλίνουν από τους σαφείς κανόνες που θέσπισαν τα ίδια εκ των προτέρων.

(265) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν αντιτάχθηκε στη χορήγηση μειώσεων στις αεροπορικές εταιρείες, ως κίνητρο για την έναρξη νέων δρομολογίων ή για την αύξηση της συχνότητάς τους με στόχο την αύξηση του αριθμού των επιβατών, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Στην απόφασή της στην υπόθεση «Manchester», είχε αποφανθεί ότι οι περιορισμένες διάρκειας εκπτώσεις που είναι διαθέσιμες και χορηγούνται χωρίς διακρίσεις μεταξύ των χρηστών ενός αερολιμένα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 της Συνθήκης, καθώς δεν προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Είχε εξηγήσει με την ευκαιρία αυτή ότι μία έκπτωση ή ένα σύστημα εκπτώσεων που χορηγεί προτιμησιακή μεταχείριση σε συγκεκριμένη επιχείρηση είναι δυνατό να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 της Συνθήκης και επομένως συνιστούν ενισχύσεις.

(266) Όπως ήδη αναφέρθηκε, η Επιτροπή θεωρεί, ότι βάσει των κανόνων που θεσπίστηκαν στην υπόθεση «Manchester», η περιφέρεια της Βαλλονίας είχε τη δυνατότητα να χορηγήσει εκπτώσεις στη Ryanair, εφόσον αυτό γινόταν χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων και για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Το Βέλγιο δεν έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής, η οποία προβλέπεται ωστόσο στην απόφαση της περιφέρειας της Βαλλονίας που ρυθμίζει τα εν λόγω τέλη, και επέλεξε να καταβάλει ενισχύσεις σε μία μόνον εταιρεία, κατά τρόπο που εισήγαγε διακρίσεις και δεν ήταν διάφανος, για διάστημα 15 ετών, το οποίο δεν συνιστά περιορισμένο χρονικό διάστημα, όπως προβλέπεται στην απόφαση στην υπόθεση «Manchester». Η καταβολή των ενισχύσεων αυτών μόνον υπέρ της Ryanair, και κατά παράβαση της εθνικής νομικής βάσης, δεν ήταν ούτε αναγκαία ούτε αναλογική προς τον επιδιωκόμενο σκοπό της ανάπτυξης του αερολιμένα, και υπήρχαν άλλα νόμιμα μέσα για την επίτευξή του. Υπό τους όρους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εκπτώσεις που έχουν ήδη χορηγηθεί στη Ryanair επί των τελών αεροδρομίου, καθώς και οι μελλοντικές εγγυήσεις αποζημίωσης εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλονίας, δεν είναι δυνατό να θεωρηθούν ενισχύσεις συμβατές με την κοινή αγορά.

### 5.3.2. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΣΕ Η BSCA

(267) Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους συνιστούν εμπορική δραστηριότητα, η οποία, σε ορισμένους αερολιμένες, είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό δυνάμει της οδηγίας 96/67/ΕΚ. Όπως τόνισε η Επιτροπή στην απόφασή της για την κίνηση

της διαδικασίας, η χορήγηση εκπτώσεων επί των επιβαρύνσεων εξυπηρέτησης εδάφους από τον διαχειριστή ενός αερολιμένα σε μία αεροπορική εταιρεία δεν είναι ασυνήθιστο φαινόμενο <sup>(111)</sup>. Ωστόσο, είναι δυνατό να αποτελεί ασυνήθιστο φαινόμενο, όταν η επιχείρηση πάροχος των υπηρεσιών λειτουργεί με ζημία κατά διαρκή τρόπο, και οι ζημιές αυτές ενδέχεται να καλύπτονται από δημόσιους πόρους που εισπράττει ο διαχειριστής, για παράδειγμα, υπό την ιδιότητα της αερολιμενικής αρχής ή του παρόχου υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος <sup>(112)</sup>. Στην περίπτωση της BSCA, οι παροχές που έλαβε ως αντιστάθμιση των εξόδων συντήρησης-πυρόσβεσης, για παράδειγμα, είναι δυνατό να εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή.

(268) Όταν ένας αερολιμένας παρέχει με ζημία τέτοιους είδους υπηρεσίες σε μία αεροπορική εταιρεία πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι οι ζημιές αυτές είναι δικαιολογημένες και αντισταθμίζονται από τα αναμενόμενα έσοδα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες. Οι ζημιές αυτές δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αντισταθμίζονται από τα έσοδα του αερολιμένα ως αερολιμενικής αρχής ή ως φορέα διαχείρισης μίας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Αυτό προϋποθέτει ακριβή προσδιορισμό των καθηκόντων που ανατίθενται στον αερολιμένα, ως αερολιμενική αρχή, φορέα διαχείρισης μίας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ή πάροχο εμπορικών υπηρεσιών, καθώς και των συναφών χρηματοοικονομικών ροών.

(269) Όσον αφορά τον αερολιμένα του Charleroi, η συγκεκριμένη τιμή που χορηγήθηκε στη Ryanair για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους δεν υποστηρίζεται καθόλου από σαφή ανάλυση των εξόδων που συνεπάγονται για τη BSCA. Αντίθετα, αποσπασματικά στοιχεία που προκύπτουν από την ανάλυση του επιχειρηματικού σχεδίου φαίνεται να υποδηλώνουν ότι η δραστηριότητα εξυπηρέτησης εδάφους δεν καλύπτει τα εν λόγω έξοδα.

<sup>(111)</sup> Αιτιολογική σκέψη 85 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας: Όσον αφορά τις επιβαρύνσεις εξυπηρέτησης εδάφους, η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν οικονομίες κλίμακας όταν ένας χρήστης του αερολιμένα χρησιμοποιεί σε σημαντικό βαθμό τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους μίας επιχείρησης. Πράγματι, δεν είναι ασυνήθιστο φαινόμενο η τιμή που εφαρμόζεται σε ορισμένες εταιρείες να είναι χαμηλότερη από τη γενική τιμή, εφόσον η εξυπηρέτηση που απαιτούν οι εταιρείες αυτές είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτούν άλλοι πελάτες.

<sup>(112)</sup> Η οδηγία 96/67/ΕΚ προέβλεπε ρητά τον κίνδυνο των διεπιδοτήσεων, απαιτώντας τον λογιστικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης εδάφους και των λοιπών δραστηριοτήτων των αερολιμένων. Το άρθρο 4 της οδηγίας ορίζει τα εξής:

«1. Ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα, ο χρήστης ή ο παρέχων υπηρεσίες πρέπει, όταν παρέχουν υπηρεσίες εδάφους, να διαχωρίζουν αυστηρά, σύμφωνα με τις ισχύουσες εμπορικές πρακτικές, τη λογιστική καταγραφή των δραστηριοτήτων που συνδέονται με την παροχή αυτών των υπηρεσιών από τις υπόλοιπες δραστηριότητές τους.

2. Η υλοποίηση του λογιστικού διαχωρισμού ελέγχεται από ανεξάρτητο ελεγκτή, οριζόμενο από το κράτος μέλος.

Ο ελεγκτής επαληθεύει επίσης ότι δεν υπάρχουν χρηματοοικονομικές ροές μεταξύ των δραστηριοτήτων του οργανισμού διαχείρισης ως αερολιμενικής αρχής και ως φορέως παροχής υπηρεσιών εδάφους.»



- (270) Από τη σύγκριση μεταξύ του κόστους εργασίας «εξυπηρέτηση εδάφους — έκδοση εισιτηρίων» και των εσόδων από την εξυπηρέτηση εδάφους όπως εμφανίζονται στο επιχειρηματικό σχέδιο, μπορεί να συναχθεί κατά προσέγγιση το περιθώριο όσον αφορά την εξυπηρέτηση. Βεβαίως, η σύγκριση αυτή είναι χονδρική δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνει τις άλλες δαπάνες εξυπηρέτησης εκτός από τις δαπάνες προσωπικού (αναλώσιμα, εξειδικευμένες υπηρεσίες, συντήρηση του εξοπλισμού κ.λπ.)· αντίθετα, λαμβάνει υπόψη το προσωπικό που εργάζεται στην καταγραφή και υποδοχή των επιβατών. Από τη σύγκριση, ωστόσο, προκύπτει σαφώς ότι το περιθώριο αυτό εμφανίζεται αρνητικό έως και το 2006 (κυμαινόμενο από - 650 000 έως - 1 370 000 ευρώ ανάλογα με τα έτη) με το κόστος εργασίας ανά επιβάτη να μειώνεται από 4,42 σε 2,73 ευρώ, ποσό που εξακολουθεί να υπερβαίνει σημαντικά το 1 ευρώ και στη συνέχεια το 1,13 ευρώ με το οποίο χρεώνεται η Ryanair.
- (271) Η δραστηριότητα θα καταστεί κερδοφόρα από το 2007 και έπειτα, χάρη σε 50 000 περίπου επιπλέον επιβάτες ετησίως (δηλαδή 300 000 το 2010) διακινούμενους από εταιρείες τακτικών γραμμών, για τις οποίες η εξυπηρέτηση θα τιμολογείται περίπου 14 ευρώ ανά επιβάτη κατά μέσο όρο. Συνεπώς, σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο, το 2010, από τους 1 150 000 επιβάτες χαμηλού κόστους θα προκύψουν συνολικά έσοδα 1,5 εκατ. ευρώ όσον αφορά την εξυπηρέτηση, ενώ από τους 300 000 επιβάτες τακτικών γραμμών μόνο τα έσοδα θα ανέλθουν σε 4,5 εκατ. ευρώ.
- (272) Χωρίς την εν λόγω συμπληρωματική συνδρομή που αναμένεται από τις εταιρείες τακτικών γραμμών, η οποία περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό σχέδιο και αρχίζει με το ποσό των 100 000 ευρώ από το 2003, φθάνοντας σε περίπου 1 700 000 ευρώ το 2007 και σχεδόν 4 εκατ. ευρώ το 2010, το περιθώριο που υπολογίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο για την εξυπηρέτηση εδάφους θα παρέμενε αρνητικό. Τίθεται βεβαίως το ερώτημα εάν μια εταιρεία τακτικών γραμμών θα δεχόταν να καταβάλει στο Charleroi τιμή συγκρίσιμη με την αντίστοιχη ενός μεγάλου αεροδρομίου, γνωρίζοντας επιπλέον ότι πληρώνει 12 φορές περισσότερα από άλλες εταιρείες που χρησιμοποιούν τον ίδιο αερολιμένα. Σύμφωνα με το Βέλγιο, θα επρόκειτο κυρίως για εταιρείες που εξυπηρετούν την Αφρική, για τις οποίες ο όγκος των διακινούμενων αποσκευών και, ως εκ τούτου, η δαπάνη των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι ιδιαίτερα υψηλά.
- (273) Ομοίως, η Επιτροπή, στηριζόμενη σε πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της, υπολογίζει ότι η εξυπηρέτηση εδάφους, εκτός από τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, ενός 737, με βάση είκοσι καθημερινές πτήσεις μετ' επιστροφής 100 έως 200 θέσεων και με όλα τα στοιχεία να συμφωνούν με τις δραστηριότητες της Ryanair στο Charleroi, θα ανερχόταν σε 800 έως 1 200 ευρώ ανά αεροπλάνο σε ένα περιφερειακό αερολιμένα, ποσό χαμηλότερο τουλάχιστον κατά 20 % από το αντίστοιχο ενός αεροδρομίου μεγαλύτερου μεγέθους. Το κόστος ανά επιβάτη θα κυμαινόταν από 6 έως 8 ευρώ, γεγονός που συνάδει με την πρακτική της BSCA για άλλες εταιρείες. Υφίσταται συνεπώς σαφής υπόνοια κατάφωρου ντάμπινγκ εκ μέρους της BSCA όσον αφορά την παροχή εξυπηρέτησης εδάφους, εξεταζόμενης μεμονωμένα.
- (274) Η δραστηριότητα της εξυπηρέτησης εδάφους είναι επιπλέον εξαιρετικά ανοικτή στον ανταγωνισμό στους κύριους αερολιμένες, και ο αερολιμένας του Charleroi αναμένεται να ακολουθήσει σύντομα, εάν η σημερινή πορεία διατηρηθεί, τον δρόμο που υποδεικνύει η κοινοτική νομοθεσία, μόλις ο όγκος των διακινούμενων επιβατών ανέλθει σε δύο εκατομμύρια — σύμφωνα με την υπόθεση του επιχειρηματικού σχεδίου, από το 2006-2007. Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στόχος της οδηγίας 96/67/ΕΚ είναι να διασφαλίζεται πραγματικός και θεμιτός ανταγωνισμός <sup>(113)</sup> και ότι οι κανόνες που θεσπίζονται για την ορθή λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών πρέπει να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας, της διαφάνειας και της αμεροληψίας <sup>(114)</sup>. Εξετάζοντας ερώτημα για έκδοση προδικαστικής απόφασης, το Δικαστήριο αποφάνθηκε στην απόφασή του της 16ης Οκτωβρίου 2003 <sup>(115)</sup> ότι όσον αφορά την είσπραξη αμοιβής για την πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις, η οδηγία 96/67/ΕΚ δεν αντιτίθεται στον «... καθορισμό της εν λόγω αμοιβής κατά τρόπον ώστε ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα να μπορεί όχι μόνον να καλύπτει τα έξοδα που συνδέονται με τη διάθεση και τη συντήρηση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά και να έχει περιθώριο κέρδους.» Οι ίδιες οι βελγικές αρχές επιβεβαίωσαν στις 19 Δεκεμβρίου 2003 ότι το όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών αναμένεται να επιτευχθεί στο τέλος του 2004 ή κατά τη διάρκεια του 2005. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα, ιδίως λόγω του άρθρου 4 της οδηγίας 96/67/ΕΚ, τον αυστηρό λογιστικό διαχωρισμό ώστε να διασφαλίζεται η μη αντιστάθμιση της δραστηριότητας αυτής με οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα του αερολιμένα. Μόλις επιτευχθεί το προαναφερθέν όριο, μία ή περισσότερες ανεξάρτητες επιχειρήσεις θα μπορούσαν να παράσχουν τις υπηρεσίες τους, και είναι προφανές ότι η σημερινή τιμή, της τάξης του ενός ευρώ ανά επιβάτη, για διάστημα 15 ετών, θα καθιστούσε ανέφικτο το πραγματικό άνοιγμα στον ανταγωνισμό.
- (275) Στο μεταξύ, δηλαδή έως ότου επιτευχθεί το όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών, ο αερολιμένας μπορεί φυσικά να αντισταθμίσει τις διαφορές πηγές των κερδών και των ζημιών του μεταξύ αμιγώς εμπορικών δραστηριοτήτων. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί, για παράδειγμα, μεταξύ του ελλειμματος στη δραστηριότητα εξυπηρέτησης («handling») και του πλεονάσματος στη δραστηριότητα που συνδέεται με τη στάθμευση των αυτοκινήτων των επιβατών. Αυτή η αντιστάθμιση μεταξύ εμπορικών δραστηριοτήτων δεν θα είναι πλέον δυνατή μόλις επιτευχθεί το όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών που προβλέπει η οδηγία 96/67/ΕΚ· ήδη απαγορεύεται μεταξύ εμπορικών δραστηριοτήτων και οικονομικών δραστηριοτήτων γενικού συμφέροντος. Η Επιτροπή επιθυμεί επίσης να υπενθυμίσει ότι καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες για την επίτευξη της πραγματικής υλοποίησης της απελευθέρωσης της εξυπηρέτησης εδάφους <sup>(116)</sup>.

<sup>(113)</sup> Απολογική σκέψη 16 της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

<sup>(114)</sup> Απολογική σκέψη 23 της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

<sup>(115)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Οκτωβρίου 2003 στην υπόθεση C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH κατά Deutsche Lufthansa AG (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή).

<sup>(116)</sup> Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι προσέφυγε ενώπιον του Δικαστηρίου κατά της Γερμανίας και της Ιταλίας, αντίστοιχα στις 12 Σεπτεμβρίου 2003 και στις 19 Δεκεμβρίου 2002, επειδή τα εν λόγω κράτη μέλη δεν είχαν μεταφέρει ορθά την οδηγία 96/67/ΕΚ, με αποτέλεσμα την άμεση παρεμπόδιση της έλευσης νέων επιχειρήσεων στους κύριους αερολιμένες των χωρών αυτών.

(276) Τα καθήκοντα της BSCA ως αερολιμενικής αρχής, φορέα διαχείρισης μίας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ή παρόχου εμπορικών υπηρεσιών δεν διαχωρίζονται με σαφήνεια στο Charleroi, όπως και οι χρηματοοικονομικές ροές που συνδέονται με τα καθήκοντα αυτά. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι αδύνατο να αποκλεισθούν οι διεπιδητήσεις μεταξύ της χρηματοδότησης των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και των χρηματοδοτήσεων για άλλες μη εμπορικές δραστηριότητες, και επομένως δεν είναι δυνατό να αποκλεισθεί η ύπαρξη συναφούς ενίσχυσης.

(277) Επομένως, στο θέμα αυτό δεν φαίνεται αναγκαία κάποια δημόσια χρηματοδοτική παρέμβαση, το αντίθετο μάλιστα. Η πρόσφατη απελευθέρωση του τομέα της εξυπηρέτησης εδάφους και η αναγκαιότητα αποτελεσματικής λειτουργίας του υποχρεώνουν την Επιτροπή να θεωρήσει ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν είναι δυνατό να κηρυχθούν συμβατές με την κοινή αγορά, καθώς οι εκπτώσεις στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους θεωρούνται ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ αεροπορικής εταιρείας. Πράγματι, οι ενισχύσεις αυτές δεν φαίνονται αναγκαίες ούτε συνιστούν κίνητρο για την ανάπτυξη ενός αερολιμένα σε μία απελευθερωμένη αγορά.

### 5.3.3. ΑΛΛΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

(278) Οι ενισχύσεις που συμβάλλουν στην ανάπτυξη και στη διασφάλιση της καλύτερης εκμετάλλευσης των υποδομών των περιφερειακών αερολιμένων που υποχρησιμοποιούνται επί του παρόντος και συνιστούν έξοδο για την περιφερειακή αυτοδιοίκηση είναι δυνατό να εμφανίζουν κοινοτικό ενδιαφέρον και να εντάσσονται στους στόχους της κοινής πολιτικής των μεταφορών.

(279) 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 καθορισθεί κατά πόσον οι ενισχύσεις είναι αναγκαίες και αναλογικές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό και κατά πόσον δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό που αντικείται στο κοινό συμφέρον.

(280) Οι λειτουργικές ενισχύσεις σπάνια μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την κοινή αγορά, καθώς συνήθως νοθεύουν τους όρους του ανταγωνισμού στους τομείς στους οποίους χορηγούνται, χωρίς να είναι σε θέση, εκ της φύσης τους, να επιτύχουν έναν από τους στόχους που ορίζονται στις παρεκκλίσεις που προβλέπει η Συνθήκη. Πράγματι, καθώς

δεν συνεπάγονται καμία τεχνική ή διαρθρωτική μεταβολή της επιχείρησης και ευνοούν μόνον την εμπορική ανάπτυξη της, οι λειτουργικές ενισχύσεις επιτρέπουν απλώς στην επιχείρηση να παρέχει στους πελάτες της τεχνητά ευνοϊκούς όρους και να αυξάνει αδικαιολόγητα το περιθώριο κέρδους της.

(281) Ωστόσο, η αρχή αυτή συνοδεύεται από ορισμένες εξαιρέσεις και, στο παρελθόν, η Επιτροπή κήρυξε ενισχύσεις του είδους αυτού συμβατές, εφόσον τηρούνταν ορισμένες προϋποθέσεις. Για παράδειγμα, η Επιτροπή ενέκρινε λειτουργικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, για την έναρξη δρομολογίων μικρής απόστασης μεταξύ δύο ή περισσότερων γαλλικών λιμένων ή μεταξύ γαλλικών και κοινοτικών λιμένων<sup>(117)</sup>. Ένα γαλλικό καθεστώς αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση των οικονομικών δυσχερειών που συνδέονται με την έναρξη νέων δρομολογίων, με τη χορήγηση βαθμιαία μειούμενων ενισχύσεων για μέγιστο διάστημα τριών ετών, υποκείμενων σε ανώτατο όριο σε ποσοστό για τις επιλέξιμες δαπάνες (30 %) και σε απόλυτη αξία. Αφού κίνησε την επίσημη διαδικασία εξέτασης, η Επιτροπή κήρυξε την ενίσχυση συμβατή βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της Συνθήκης, θεωρώντας ότι η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρής απόστασης εντάσσεται στους στόχους της κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών: «Στην ανακοίνωσή της για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η Επιτροπή τονίζει τον ρόλο αυτού του τρόπου μεταφοράς στην προώθηση της διαρκούς και ασφαλούς κινητικότητας, στην ενίσχυση της συνοχής μέσα στην Ένωση και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διατροφικών μεταφορών. Αναγνωρίζει επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να προωθηθούν σε όλα τα επίπεδα, είτε αυτό είναι κοινοτικό είτε εθνικό ή περιφερειακό».

(282) Επομένως, στην προκειμένη περίπτωση, πρέπει να εξακριβωθεί κατά πόσον πληρούνται τα κριτήρια που επιτρέπουν την ενδεχόμενη συμβατότητα των ενισχύσεων αυτών, εκτός των εκπτώσεων των τελών αεροδρομίου και των τιμών της εξυπηρέτησης εδάφους.

#### 5.3.3.1. Στόχος του μέτρου και ύπαρξη κοινοτικού συμφέροντος

(283) Η πρώτη προϋπόθεση για τη χορήγηση μίας ενίσχυσης είναι να εκπληρώνει τον στόχο της, δηλαδή να εντάσσεται σε μία συνεκτική πολιτική ανάπτυξης των αερολιμένων, η οποία χαρακτηρίζεται από δεδηλωμένη πρόθεση ανάπτυξης της αποδοτικότητας υποδομών που δεν είναι πάντοτε αποδοτικές.

<sup>(117)</sup> Απόφαση 2002/610/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2002, σχετικά με το καθεστώς ενίσχυσης που προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή η Γαλλία για την έναρξη νέων θαλάσσιων δρομολογίων μικρών αποστάσεων (ΕΕ L 196 της 25.7.2002, σ. 31).

- (284) Η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης, του τουρισμού, της τοπικής οικονομίας ή της εικόνας της περιφέρειας θα είναι επομένως αποτέλεσμα αυτής της συνεκτικής πολιτικής, πρωταρχικός στόχος της οποίας είναι η βιώσιμη ανάπτυξη της δραστηριότητας των αερολιμένων.
- (285) Ενώ οι κρατικές ενισχύσεις προς τους μεγάλους αερολιμένες, ακόμη και τους αερολιμένες μεσαίου μεγέθους, δικαιολογούνται δύσκολα και κατ' εξαίρεση, οι ενισχύσεις είναι δυνατό να αποδειχθούν αναγκαίες για τους μικρούς αερολιμένες. Χωρίς δημόσια στήριξη, οι μικροί αερολιμένες που δεν έχουν επιτύχει το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσής τους δεν θα μπορούσαν να επιβιώσουν. Για να συνεχίσουν να λειτουργούν, χρειάζονται δημόσιες χρηματοδοτήσεις, ανάγκη που έχει αναγνωρίσει η Επιτροπή, ιδίως στην πρότασή της για τα τέλη αεροδρομίου<sup>(118)</sup>: «Πολλά μικρά αεροδρόμια, τα οποία συμβάλλουν ουσιαστικά στην επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ένωσης, χρειάζονται απαραίτητως σημαντικές περιοδικές οικονομικές ενισχύσεις από το κράτος ή την τοπική αυτοδιοίκηση, ή ακόμη και από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια (...)».
- (286) Επί του παρόντος δεν υπάρχει ορισμός των μεγάλων αερολιμένων, των αερολιμένων μεσαίου μεγέθους και των μικρών αερολιμένων. Η Επιτροπή των Περιφερειών πρότεινε την ταξινόμηση των ευρωπαϊκών αερολιμένων σε πέντε κατηγορίες στη γνωμοδότηση προοπτικής της 2ας Ιουλίου 2003 με θέμα τη χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων<sup>(119)</sup>:
- κατηγορία Α: περιλαμβάνει τους μεγαλύτερους κεντρικούς αερολιμένες (περισσότερα από 25 εκατομμύρια επιβάτες, 4 αερολιμένες) και αντιστοιχεί περίπου στο 30 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας·
  - κατηγορία Β περιλαμβάνει τους εθνικούς αερολιμένες (10-25 εκατομμύρια επιβάτες, 16 αερολιμένες) και αντιστοιχεί περίπου στο 35 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας·
  - κατηγορία Γ: περιλαμβάνει 15 αερολιμένες με 5-10 εκατομμύρια επιβάτες και αντιστοιχεί περίπου στο 14 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας·
  - κατηγορία Δ: περιλαμβάνει 57 αερολιμένες με 1-5 εκατομμύρια επιβάτες και αντιστοιχεί περίπου στο 17 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας·
  - κατηγορία Ε: περιλαμβάνει 67 αερολιμένες με 200 000-1 000 000 επιβάτες και αντιστοιχεί περίπου στο 4 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με την Επιτροπή των Περιφερειών, οι περιφερειακοί αερολιμένες εμπίπτουν συνήθως στις κατηγορίες Δ και Ε, αλλά ορισμένοι αερολιμένες της κατηγορίας Γ μπορούν επίσης να θεωρηθούν περιφερειακοί αερολιμένες.

(287) Οι περιφερειακοί αερολιμένες θα μπορούσαν επίσης να αποτελέσουν λύση σε ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πολιτική των μεταφορών, αυτό του κορεσμού της χωρητικότητας των μεγαλύτερων αερολιμένων.

(288) Στη Λευκή Βίβλο της με θέμα «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>(120)</sup>, η Επιτροπή τονίζει ότι «εν όψει της αύξησης της κυκλοφορίας, πρέπει να επανεξετασθεί η εκμετάλλευση των αερολιμένων με στόχο να βελτιστοποιηθεί η χρήση των υφιστάμενων υποδομών».

(289) Η ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων είναι ιδιαίτερα σημαντική, όπως εξηγεί η Επιτροπή: «Η τρέχουσα δομή του συστήματος αεροπορικών μεταφορών ωθεί τις εταιρείες να συγκεντρώνουν τις δραστηριότητές τους σε μεγάλους αερολιμένες τους οποίους χρησιμοποιούν ως βασικούς αερολιμένες για τις ενδοκοινοτικές και διεθνείς δραστηριότητές τους. Η συμφόρηση επικεντρώνεται στους μεγάλους αερολιμένες με συνέπειες σε επίπεδο οχλήσεων και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Εξάλλου, αν η συμφόρηση στον εναέριο χώρο, αποτελεί ήδη αντικείμενο ενός απτού σχεδίου δράσης, η συμφόρηση επί του εδάφους δεν έχει ακόμη προσελκύσει τη δέουσα προσοχή ή δέσμευση. Ωστόσο, οι μισοί σχεδόν από τους πενήντα κύριους ευρωπαϊκούς αερολιμένες έχουν κορεστεί ή τείνουν να αγγίξουν το μέγιστο της χωρητικότητάς τους επί του εδάφους».

(290) Στην προαναφερθείσα στην αιτιολογική σκέψη 286 γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών, η οποία εκδόθηκε κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής με σκοπό την επεξεργασία μίας πολιτικής σχετικά με τη χωρητικότητα των αερολιμένων στην Ευρώπη, εξηγούνται τα εξής:

«Ενώ οι περιφερειακοί αερολιμένες χαρακτηρίζονται από πλεονάζουσα χωρητικότητα από άποψη χώρου των αεροσταθμών και χρήσης των διαδρόμων απογείωσης/προσγείωσης, οι κεντρικοί και οι εθνικοί αερολιμένες συχνά στερούνται δυνατοτήτων περαιτέρω ανάπτυξης. Ωστόσο, όσο οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες θα συνεχίζουν τη στρατηγική των “κεντρικών αερολιμένων” και των “ακτινών”, δεν θα υπάρχει λύση σε αυτό το φαινομενικό παράδοξο”. Υπάρχουν ενδείξεις ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρείες εξετάζουν σήμερα τον συμπληρωματικό ρόλο των συνδέσεων “από σημείο σε σημείο”.

Υπάρχουν δυνατότητες ανάπτυξης των συνδέσεων “από σημείο σε σημείο” στους περιφερειακούς αερολιμένες. Το είδαμε πρόσφατα με τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, αλλά αυτό δεν είναι το μόνο τμήμα της αγοράς που μπορεί να ωφεληθεί από αυτού του είδους τα δρομολόγια. Οι περιφέρειες και οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να συνεργαστούν για να βρουν την ισορροπία μεταξύ συνδέσεων “από σημείο σε σημείο” και κεντρικών αερολιμένων/ακτινών: να προσδιορίσουν τις δυνητικές ροές κυκλοφορίας που θα μπορούσαν να ξεκινούν από τον περιφερειακό αερολιμένα χωρίς διέλευση από κεντρικό αερολιμένα. Η ΕτΠ ενθαρρύνει, συνεπώς, τη συνεργασία των αεροπορικών εταιρειών, των υπευθύνων των διάφορων αερολιμένων και των τοπικών αρχών. Η ΕτΠ δεν πιστεύει ότι χρειάζεται επίσημο πλαίσιο για αυτό, αλλά είναι υπέρ της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών σε σχέση με το θέμα.»

<sup>(118)</sup> COM(97) 154 τελικό.

<sup>(119)</sup> ΕτΠ 393/2002 τελικό.

<sup>(120)</sup> COM(2001) 370 τελικό.

- (291) Μολονότι οι δημόσιες ενισχύσεις σε ορισμένους μικρούς αερολιμένες, υπό τη μορφή ενισχύσεων για την κατασκευή υποδομών ή λειτουργικών ενισχύσεων, είναι συχνά αναγκαίες για την επιβίωσή τους, η βιώσιμη ανάπτυξη των αερολιμένων προϋποθέτει φυσικά την ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας και την αύξηση του όγκου των επιβατών. Όπως ανέφεραν στις παρατηρήσεις τους οι ενδιαφερόμενοι, οι μικροί αερολιμένες δεν διαθέτουν γενικά τους αναγκαίους όγκους επιβατών για να επιτύχουν το κρίσιμο μέγεθος και το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσής τους. Μόνον αφού αποκτήσουν κρίσιμο μέγεθος θα μπορούν να συμπεριφερθούν ως πραγματικές εμπορικές επιχειρήσεις μειώνοντας την προσφυγή στους δημόσιους πόρους.
- (292) Δεν υπάρχουν απόλυτα αριθμητικά στοιχεία όσον αφορά το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσής. Η Επιτροπή των Περιφερειών το εκτιμά σε ενάμισι εκατομμύριο επιβάτες ετησίως, ενώ από την προαναφερθείσα μελέτη του πανεπιστημίου του Cranfield, που επικαλείται τον αριθμό των 500 000 επιβατών ετησίως, η ακόμη του ενός εκατομμυρίου, προκύπτει ότι υπάρχουν διαφορές από χώρα σε χώρα και ανάλογα με τον τρόπο οργάνωσης των αερολιμένων <sup>(121)</sup>.
- (293) Η επίτευξη του κρίσιμου μεγέθους και του νεκρού σημείου της εκμετάλλευσής αποτελεί μεγάλη πρόκληση για τους μικρούς αερολιμένες, καθώς οι παραδοσιακές εταιρείες, εταιρείες χαμηλού κόστους ή εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων δεν αποφασίζουν να εγκατασταθούν σε αυτούς, όπως αποδεικνύεται σαφώς από την περίπτωση της BSCA. Οι παραδοσιακές εταιρείες προτιμούν τους καλά δοκιμασμένους κεντρικούς αερολιμένες, που είναι εγκατεστημένοι σε καλές τοποθεσίες και παρέχουν ταχείες συνδέσεις, όπου οι καταναλωτές έχουν τις συνήθειές τους και όπου διαθέτουν πολύτιμες χρονοθυρίδες. Όπως και οι παραδοσιακές εταιρείες, που προτιμούν γενικά τους γνωστούς αερολιμένες, έτσι και οι εταιρείες χαμηλού κόστους δεν είναι πάντοτε πρόθυμες, χωρίς την παροχή κινήτρων, να αναλάβουν τον κίνδυνο έναρξης δρομολογίων από άγνωστους και μη δοκιμασμένους αερολιμένες.
- (294) Κατά κάποιον τρόπο, οι περιφερειακοί αερολιμένες της Ευρώπης πάσχουν από τις πολιτικές αερολιμένων και εναέριων μεταφορών που εφαρμόστηκαν για πολλά χρόνια συγκεντρώνοντας την κυκλοφορία στις μεγάλες εθνικές μητροπόλεις. Δεν είναι εύκολο να αναπτυχθούν λόγω της δύναμης έλξης που διαθέτουν οι κεντρικοί αερολιμένες, οι οποίοι, εκτός από την περιοχή επιρροής τους και τη γεωγραφική θέση τους, επωφελήθηκαν για πολλά χρόνια από τις επενδύσεις στις υποδομές τους και από την εγκατάσταση των εθνικών εταιρειών. Ορισμένοι αερολιμένες ευελπιστούν ότι θα τα καταφέρουν, όταν οι αεροπορικές εταιρείες που εκπληρώνουν καθήκοντα δημόσιας υπηρεσίας τους φέρνουν όγκο επιβατών <sup>(122)</sup> ή όταν οι εθνικές δημόσιες αρχές θεσπίζουν καθεστώτα ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα.
- (295) Οι αερολιμένες, και ειδικότερα οι περιφερειακοί αερολιμένες, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και έχουν κίριο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο στην Ευρώπη, όπως τονίζεται σε μελέτη του 1998 της οργάνωσης ACI-Europe με τίτλο «Emploi et prospérité en Europe» <sup>(123)</sup>. Η Επιτροπή ενθαρρύνει ήδη των ανάπτυξη των αερολιμένων, και ιδίως των περιφερειακών, χορηγώντας χρηματοδοτήσεις για την ανάπτυξη αερολιμενικών υποδομών στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής, στηριζόμενη στα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.
- (296) Προκειμένου να χρησιμοποιηθούν πραγματικά οι συναφείς υποδομές και, επομένως, να είναι αποδοτική η δημόσια δημοσιονομική προσπάθεια που καταβάλλεται για τον σκοπό αυτό, η χορήγηση ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρείες από δημόσιους περιφερειακούς αερολιμένες ενδέχεται να είναι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, αναγκαίο μέσο για την προσέλκυση του όγκου των επιβατών που θα τους επιτρέψει στη συνέχεια να επιτύχουν το νεκρό σημείο της εκμετάλλευσής τους, ώστε να μην χρειάζονται δημόσιους πόρους προκειμένου να επιβιώσουν.
- (297) Στην παρούσα περίπτωση, οι ενισχύσεις εντάσσονται στο πλαίσιο της ανάπτυξης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων του Charleroi και ενός γνωστού και συνεκτικού σχεδίου. Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι αρχές της Βαλλωνίας ακολούθησαν από το τέλος της δεκαετίας του 1980 μία συνεκτική πολιτική στον τομέα των αερολιμένων, η οποία περιελάμβανε ειδικότερα την εξειδίκευση των αερολιμένων που υπάχθηκαν στη δικαιοδοσία της, την ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών και την αναζήτηση χρηστών που θα μπορούσαν να φέρουν τους αναγκαίους όγκους επιβατών για τη βιώσιμη ανάπτυξη του αερολιμένα. Πριν από μερικά χρόνια, ο αερολιμένας του Charleroi ανήκε στην κατηγορία Ε των ευρωπαϊκών περιφερειακών αερολιμένων, όπως αυτή καθορίσθηκε από την Επιτροπή των Περιφερειών (200 000 έως 1 εκατομμύριο επιβάτες). Σήμερα υπάγεται στην ανώτερη κατηγορία και η αύξηση του αριθμού των επιβατών του είναι μία από τις σημαντικότερες στην Ευρώπη. Η BSCA ανέπτυξε μία στρατηγική εξειδίκευσης, στόχος της οποίας δεν είναι η παροχή υπηρεσιών ίδιων με εκείνες που παρέχει το Εθνικό Αεροδρόμιο Βρυξελλών, αλλά η εξειδίκευση σε καλά προσδιορισμένους τομείς και στην παροχή βασικών υπηρεσιών.

### 5.3.3.2. Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

<sup>(121)</sup> Σελίδες 5.33 και 6.11 της προαναφερθείσας έκθεσης.

<sup>(122)</sup> Βλέπε σ. 5-27 της προαναφερθείσας έκθεσης του πανεπιστημίου του Cranfield, όπου εκτιμώνται τα εξής: «Σε κάποιο βαθμό, η επιδότηση των εναέριων υπηρεσιών στο πλαίσιο της παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να ερμηνευθεί ως έμμεση επιδότηση προς έναν αερολιμένα. Ορισμένοι απομακρυσμένοι αερολιμένες στη Σκωτία και την Ιρλανδία εξαρτώνται σχεδόν αποκλειστικά από επιδοτούμενους φορείς παροχής δημόσιων εναέριων υπηρεσιών». («To some extent, subsidisation of air services within the PSO framework can be interpreted as an indirect subsidy to an airport. In relation to some remote airports in Scotland and Ireland, they are almost exclusively reliant on subsidised PSO air services»).

(298) Οι όροι των συναλλαγών θα μπορούσαν να επηρεασθούν από αυτό το είδος ενισχύσεων σε δύο διαφορετικά επίπεδα.

<sup>(123)</sup> Ενώ οι αερολιμένες δημιουργούν 1 100 άμεσες θέσεις απασχόλησης για κάθε εκατομμύριο επιβατών που διακινούν ετησίως, ο συνολικός αντίκτυπος (συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων και συνεπαγόμενων θέσεων απασχόλησης) εκτιμάται σε περίπου 2 200 θέσεις απασχόλησης, δηλαδή είναι διπλάσιος. Πρόκειται για κινητήρες ανάπτυξης της οικονομίας, για «στρατηγικούς καταλύτες», που προσελκύουν ευρύ φάσμα άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Το πρώτο επίπεδο αφορά την επίδραση των συναλλαγών στην αγορά των υπηρεσιών εναέριας μεταφοράς. Οι ενισχύσεις που καταβάλλονται σε μία αεροπορική εταιρεία προκαλούν στρεβλώσεις στον ευρωπαϊκό ουρανό, ανεξάρτητα από το κατά πόσον οι εταιρείες αυτές λειτουργούν από τους ίδιους αερολιμένες ή μη, εφόσον μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα.

(299) Το δεύτερο επίπεδο αφορά τη στρέβλωση των συναλλαγών στην αγορά αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι ενισχύσεις ενδέχεται να προκαλέσουν άμεσα στρεβλώσεις μεταξύ κεντρικών αερολιμένων και περιφερειακών αερολιμένων. Οι επιδοτήσεις ενδέχεται να υποκινήσουν μία εταιρεία να μετεγκατασταθεί από έναν αερολιμένα σε έναν άλλο αερολιμένα και να μεταφέρει ένα δρομολόγιο από έναν κεντρικό αερολιμένα σε έναν δευτερεύοντα αερολιμένα. Ωστόσο, η μετεγκατάσταση αυτή δεν είναι πολύ πιθανή, καθώς το κόστος μίας τέτοιας μεταφοράς είναι δυνητικά πολύ μεγάλο και συνιστά οικονομικό κίνδυνο για την αεροπορική εταιρεία. Επιπλέον, οι εταιρείες είναι ευαίσθητες απέναντι στο είδος των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες αντιστοιχούν σε προκαθορισμένες εμπορικές στρατηγικές: οι κεντρικοί αερολιμένες και οι δευτερεύοντες αερολιμένες δεν παρέχουν το ίδιο είδος αερολιμενικών υπηρεσιών στις αεροπορικές εταιρείες, καθώς οι μεν πρώτοι παρέχουν πλήρη γκάμα υπηρεσιών («full-services»), ενώ οι δεύτεροι παρέχουν γενικά πιο στοιχειώδεις υπηρεσίες.

(300) Η έναρξη ενός δρομολογίου από έναν περιφερειακό αερολιμένα είναι δυνατό να προσελκύσει επιβάτες που προσανατολιζόνταν αρχικά σε έναν κεντρικό αερολιμένα. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα εκτροπή της κυκλοφορίας, και κατά συνέπεια εκτροπή των εσόδων που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα. Ωστόσο, αυτό το είδος στρεβλώσεων είναι σχετικό. Οι δευτερεύοντες αερολιμένες εμφανίζουν μειονεκτήματα για τους επιβάτες σε σύγκριση με τους κεντρικούς αερολιμένες (απόσταση από τις μητροπόλεις-προβλήματα συνδέσεων των μητροπόλεων αυτών με τους δευτερεύοντες αερολιμένες-απουσία συνδέσεων όσον αφορά τα αεροπορικά δρομολόγια), και ως εκ τούτου οι επιβάτες δεν προσελκύνονται αυτομάτως από τους δευτερεύοντες αερολιμένες. Επιπλέον, φαίνεται ότι η εγκατάσταση μίας αεροπορικής εταιρείας σε έναν δευτερεύοντα αερολιμένα δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη εκτροπή του όγκου των επιβατών από τον κεντρικό αερολιμένα προς τον δευτερεύοντα αερολιμένα. Φαίνεται ότι, αντιθέτως, μπορεί να αποτελέσει παράγοντα τόνωσης της αγοράς και για τους δύο αερολιμένες. Από την άποψη αυτή, η έλευση της Ryanair στο δρομολόγιο Charleroi/Βρυξέλλες-Δουβλίνο το 1997 αποτελεί ενδιαφέρον παράδειγμα. Η συνολική τακτική κυκλοφορία, δηλαδή από το Εθνικό Αεροδρόμιο Βρυξελλών και το Charleroi με προορισμό το Δουβλίνο, διπλασιάστηκε πολύ γρήγορα και συνέχισε να αυξάνει με διαρκή τρόπο για επτά χρόνια. Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία που παρέσχε η Ryanair, οι παραδοσιακές εταιρείες που λειτουργούν με αφετηρία τον κεντρικό αερολιμένα (Aer Lingus και Sabena, έως το 2001) δεν απώλεσαν επιβάτες μετά την έλευση της Ryanair: μείωσαν τις τιμές τους υπό την επίδραση των ανταγωνιστικών πιέσεων της ιρλανδικής εταιρείας, γεγονός που τόνωσε την αγορά και δημιούργησε πρόσθετη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών.

(301) Στρεβλώσεις στην αγορά των αερολιμενικών υπηρεσιών είναι δυνατό να εμφανισθούν μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων, και αυτό το είδος στρεβλώσεων είναι πολύ πιο κρίσιμο. Ο

αριθμός των μικρών αερολιμένων που προσπαθούν να αναπτυχθούν είναι υψηλός στην Ευρώπη, ενώ ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών που είναι επί του παρόντος έτοιμες να αναλάβουν τον κίνδυνο έναρξης νέων δρομολογίων είναι σχετικά περιορισμένος. Επομένως, οι ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες βρίσκονται σε ευνοϊκή θέση σε σχέση με τους περιφερειακούς αερολιμένες και μπορούν εύκολα να δημιουργήσουν ανταγωνισμό μεταξύ τους. Η Ryanair αξιοποιεί τον ανταγωνισμό μεταξύ αερολιμένων που απέχουν μερικά χιλιόμετρα μεταξύ τους, όπως έκανε στη Γαλλία, όπου αξιοποίησε την πιθανή αντιπαλότητα των αερολιμένων του Pau και του Tarbes, που απέχουν μεταξύ τους τριάντα περίπου χιλιόμετρα. Το ίδιο μπορεί επίσης να πράξει μεταξύ αερολιμένων που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη.

(302) Η διαχείριση των περιφερειακών αερολιμένων δεν υπακούει πάντα στους κανόνες διαχείρισης των επιχειρήσεων, αλλά σε αυτούς των δημόσιων υποδομών που εκπληρώνουν καθήκοντα που συνδέονται με την πολιτική των μεταφορών, τη χωροταξία ή την τοπική ανάπτυξη. Δεν είναι σπάνιο οι δημόσιες τοπικές αρχές να συμφωνούν με την καταβολή ενισχύσεων, οι οποίες μεταβιβάζονται, για παράδειγμα, μέσω της εταιρείας διαχείρισης του αερολιμένα. Οι δημόσιοι πόροι είναι τότε δυνατόν να διατίθενται σε εταιρείες για λόγους άλλους από τη βιώσιμη ανάπτυξη του αερολιμένα, για παράδειγμα για την ανάπτυξη της περιφερειακής δραστηριότητας, τη βελτίωση του τουρισμού ή της εικόνας μίας περιφέρειας. Εάν δεν ρυθμίζονται, οι επιδοτήσεις αυτές είναι δυνατό να φθάσουν σε παράλογα επίπεδα και να μην υποστηρίζουν κατ' ανάγκη τον επιδιωκόμενο σκοπό, δηλαδή τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων.

(303) Η δεύτερη προϋπόθεση είναι επομένως ότι οι καταβαλλόμενες ενισχύσεις πρέπει να αφορούν μόνον την έναρξη νέων δρομολογίων ή νέων συχνοτήτων, με αποτέλεσμα την αύξηση του καθαρού όγκου των επιβατών που αναχωρούν από τον περιφερειακό αερολιμένα, ώστε να καλύπτεται μέρος του κινδύνου που αναλαμβάνει η εταιρεία.

(304) Καταρχήν, οι ενισχύσεις δεν πρέπει να καταβάλλονται όταν το δρομολόγιο εκτελείται ήδη: η εταιρεία αναλαμβάνει μικρότερο, ή και κανέναν, κίνδυνο στην περίπτωση αυτή, και η αναγκαιότητα της ενίσχυσης δεν δικαιολογείται. Έτσι, όταν μία εταιρεία εκτελεί ήδη κάποιο δρομολόγιο από έναν αερολιμένα, δεν μπορεί να αξιώσει δημόσια στήριξη.

(305) Επίσης, οι ενισχύσεις δεν πρέπει να καταβάλλονται σε μία αεροπορική εταιρεία για ένα νέο δρομολόγιο που αποφασίζει να εκτελέσει σε αντικατάσταση ενός παλαιότερου δρομολογίου που διέκοψε, για το οποίο επωφελήθηκε ήδη ενισχύσεων εκκίνησης· πράγματι, στην περίπτωση αυτή και υπό όμοιες κατά τα άλλα συνθήκες, ο αερολιμένας δεν θα είχε καθαρές θετικές συνέπειες όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που θα υποδεχόταν στις εγκαταστάσεις του. Αντίθετα, η απλή αντικατάσταση ενός δρομολογίου με ένα άλλο δρομολόγιο, κατά το διάστημα που χορηγείται η ενίσχυση,

με αφετηρία πάντα το Charleroi, η οποία θα παρήγαγε για τον αερολιμένα τουλάχιστον ίσο αριθμό επιβατών, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τη συνέχιση της καταβολής της ενίσχυσης για όλο το χρονικό διάστημα.

- (306) Στο μέλλον, επίσης, οι ενισχύσεις δεν θα είναι δυνατό να χορηγούνται για ένα δρομολόγιο το οποίο θα αναλάβει να εκτελεί η Ryanair σε αντικατάσταση ενός δρομολογίου που εκτελούσε παλαιότερα από άλλον αερολιμένα εγκατεστημένο στην ίδια ζώνη οικονομικής έλξης ή στην ίδια ζώνη πληθυσμού. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό οι ενισχύσεις εκκίνησης να μην προκαλέσουν αύξηση των επιδοτήσεων, για παράδειγμα με τη μετεγκατάσταση δρομολογίων, μόλις χορηγηθεί η μέγιστη ενίσχυση. Πράγματι, μία τέτοια πρακτική θα αντέβαινε στον ίδιο τον σκοπό των ενισχύσεων εκκίνησης, δηλαδή την ανάπτυξη του οικείου αερολιμένα σύμφωνα με το κοινό συμφέρον.
- (307) Εξάλλου, σκοπός των ενισχύσεων δεν πρέπει να είναι η ενίσχυση μίας νεοεισερχόμενης εταιρείας ώστε να εγκαινιάσει συνδέσεις που ήδη υπάρχουν και να ξεκινήσει έναν άμεσο ανταγωνισμό με μία ήδη υπάρχουσα εταιρεία που ήδη εκμεταλλεύεται το δρομολόγιο αυτό από τον αερολιμένα. Προκειμένου να αντιμετωπίσει μία ήδη υπάρχουσα εταιρεία, η νεοεισερχόμενη εταιρεία πρέπει να στηριχθεί αποκλειστικά στις δυνάμεις της, και όχι σε δημόσιες ενισχύσεις.
- (308) Στην προκειμένη περίπτωση, οι ενισχύσεις καταβλήθηκαν στη Ryanair σε αντιστάθμιση του κινδύνου που ανέλαβε η εταιρεία σταθμεύοντας έως τέσσερα αεροσκάφη που θα εκτελούσαν τουλάχιστον τρεις πτήσεις μετ' επιστροφής ημερησίως για διάρκεια 15 ετών, γεγονός που αντιπροσωπεύει ελάχιστη υποχρέωση εκτέλεσης 12 νέων δρομολογίων ή συχνοτήτων από το Charleroi. Τα δρομολόγια που εγκαινιάστηκαν από την υπογραφή των συμφωνιών με τη BSCA το 2001 είναι τα εξής: Λονδίνο, Μιλάνο, Λίβερπουλ, Ρώμη, Carcassonne, Βαρκελώνη/Χιρόνα, Βενετία, Πίζα, Shannon, Γλασκόβη. Καθώς κανένας μεταφορέας δεν εκτελούσε τα προαναφερθέντα δρομολόγια από το Charleroi, οι ενισχύσεις εκ μέρους της Βαλλωνίας δεν χρησιμοποιούσαν για την ανάπτυξη άμεσου ανταγωνισμού με ήδη υπάρχουσα εταιρεία με αφετηρία το Gosselies.
- (309) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι η εταιρεία Ryanair δεν κατήγγειλε στο μεταξύ άλλα δρομολόγια τα οποία εκτελούσε από το Charleroi· εάν γινόταν πραγματικότητα, ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη από τις βελγικές αρχές στον υπολογισμό του ανώτατου ορίου της ενίσχυσης που θα μπορούσε ενδεχομένως να χορηγηθεί.
- (310) Αντίθετα, η αναγκαιότητα της ενίσχυσης δεν καταδεικνύεται καθόλου στην περίπτωση του δρομολογίου Charleroi-Δουβλίνου: το δρομολόγιο αυτό προϋπήρχε κατά τέσσερα σχεδόν χρόνια της υπογραφής των συμφωνιών του 2001. Η

οικονομική βιωσιμότητά του ήταν ήδη αποδεδειγμένη: επομένως, οι λειτουργικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν για τη λειτουργία του εν λόγω δρομολογίου δεν ήταν αναγκαίες.

### 5.3.3.3. Χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

- (311) Η ενίσχυση πρέπει να αποτελεί κίνητρο: πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα σε μία επιχείρηση να αναπτύξει μία δραστηριότητα την οποία δεν θα είχε αναλάβει χωρίς δημόσια στήριξη. Ωστόσο, η δραστηριότητα αυτή πρέπει να αποδεικνύεται αποδοτική στο μέλλον χωρίς τη χορήγηση ενισχύσεων. Για τον λόγο αυτό, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων συνδέσεων ή την αύξηση των συχνοτήτων πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένες. Η ενίσχυση χρησιμεύει για την έναρξη ενός νέου δρομολογίου, αλλά δεν είναι δυνατό να συντηρεί με τεχνητό τρόπο το δρομολόγιο αυτό: τα δρομολόγια πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμα. Επίσης είναι δυνατό να απαιτηθεί βαθμιαία μείωση των ενισχύσεων με την πάροδο του χρόνου, ώστε να ενισχύεται ο χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης. Οι βαθμιαία μειούμενες ενισχύσεις παρέχουν συνδρομή σε έναν μεταφορέα κατά την έναρξη ενός δρομολογίου, παροτρύνοντάς τον να στηριχθεί μόνον στις δικές του δυνάμεις στη συνέχεια. Η μείωση των ενισχύσεων είναι επίσης δυνατό να πραγματοποιείται σε συνάρτηση με το μέγεθος του αερολιμένα, ώστε η ενίσχυση να είναι μεγαλύτερη κατά τα πρώτα στάδια ανάπτυξης των αερολιμένων των μικρότερων κατηγοριών και να μειώνεται όταν αυξηθεί η φήμη τους και επομένως η δύναμη έλξης τους.
- (312) Οι ενισχύσεις «μάρκετινγκ» καταβάλλονται καθ' όλη τη 15ετή διάρκεια της σύμβασης. Αντιστοιχούν σε 4 ευρώ ανά επιβάτη και δεν μειώνονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Επομένως, δεν έχουν χαρακτήρα κινήτρου για την έναρξη νέων δρομολογίων, αλλά αποτελούν απλή κάλυψη, με διαρκή χαρακτήρα, λειτουργικών δαπανών. Επομένως, πρέπει να αφορούν μικρότερο χρονικό διάστημα και να συνδέονται με πραγματικά έξοδα της περιόδου εκκίνησης· εν όψει της πρακτικής που θέσπισε η Επιτροπή στο πλαίσιο των ενισχύσεων εκκίνησης θαλάσσιων υπηρεσιών και της ομοιότητας με σχέδια υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή θεωρεί εύλογη μία μέγιστη περίοδο πέντε ετών από την έναρξη κάθε δρομολογίου, ιδίως για τις ενδοευρωπαϊκές συνδέσεις από «σημείο σε σημείο». Πράγματι, μολονότι είναι αναγκαία η φήμη του δρομολογίου και του οικείου αερολιμένα, και μολονότι η ενίσχυση εκκίνησης είναι δυνατό να δικαιολογείται για τον λόγο αυτό, πρέπει επίσης να προστατεύεται το συνολικό περιβάλλον του ανταγωνισμού των εναέριων μεταφορών.
- (313) Η Επιτροπή σημειώνει ότι στον τομέα των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων επιλέχθηκε περίοδος διάρκειας τριών ετών. Στις εναέριες μεταφορές, και ιδίως για τις εταιρείες χαμηλού κόστους, είναι δυνατό να εφαρμοσθεί μέγιστη περίοδος διάρκειας πέντε ετών. Ο τομέας αυτός εμφανίζει αναμφισβήτητο δυναμισμό στην Ευρώπη, ο οποίος χαρα-

κτηρίζεται από γεωμετρική ανάπτυξη του κύκλου εργασιών. Έκθεση του πανεπιστημίου του Cranfield (124) εκτιμά ότι το μερίδιο αγοράς των εταιρειών χαμηλού κόστους, που μεταφέρουν επί του παρόντος περίπου 4 % των επιβατών στην Ευρώπη, θα ανέλθει σε 12 έως 15 % της αγοράς το 2010. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης, ιδίως εν όψει των συνθηκών της παρούσας περίπτωσης και των παρατηρήσεων ορισμένων τρίτων ενδιαφερόμενων, όπως η HRL Morrison, ότι είναι εύλογα αναγκαίο ένα διάστημα διάρκειας έως πέντε ετών για την εκκίνηση της δραστηριότητας από έναν αερολιμένα, καθώς και ένα διάστημα διάρκειας έως πέντε ετών για την εμφάνιση των πρώτων κερδών. Ο περιορισμός αυτός επιβάλλεται προκειμένου να διατηρηθεί ο χαρακτήρας ενισχύσεων εκκίνησης νέων δρομολογίων στην προκειμένη περίπτωση, κάτι που δεν θα ίσχυε για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα ή για μη καθορισμένα χρονικά διαστήματα.

- (314) Κανονικά, η κερδοφορία των αεροπορικών εταιρειών επιτυγχάνεται ταχύτερα: συγκεκριμένα, η ενδιαφερόμενη στην προκειμένη περίπτωση εταιρεία Ryanair παρουσίασε αύξηση του κύκλου εργασιών της από λιγότερα από 300 εκατομμύρια ευρώ για το οικονομικό έτος 1999 σε περισσότερα από 840 εκατομμύρια ευρώ για το οικονομικό έτος 2003. Στο ίδιο διάστημα η δραστηριότητά της αυξήθηκε από 5,3 σε 15,7 εκατομμύρια επιβάτες. Τα κέρδη της εταιρείας ακολούθησαν παρόμοιες τάσεις και αυξήθηκαν από περίπου 57 εκατομμύρια ευρώ σε περισσότερα από 239 εκατομμύρια ευρώ. Έτσι, η επίτευξη της κερδοφορίας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους αποδεικνύεται εξαιρετικά ταχεία: εξάλλου, στην έκθεση δραστηριοτήτων της Ryanair για το τρίτο τρίμηνο του οικονομικού έτους 2003-2004, που δημοσιεύθηκε στις 28 Ιανουαρίου 2004, αναφέρεται ότι 73 από τα 146 δρομολόγια που εκτελεί η εταιρεία πραγματοποιούνται εδώ και λιγότερο από 12 μήνες. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, παρά το γεγονός αυτό, η Ryanair καταφέρνει να εμφανίζει καθαρό περιθώριο κέρδους μετά φόρους της τάξης του 19 έως 25 %, ανάλογα με το τρίμηνο, και 28 % για το τελευταίο οικονομικό έτος, το οικονομικό έτος 2002, που έληξε στις 31 Μαρτίου 2003.
- (315) Είναι επομένως προφανές ότι η κερδοφορία των δρομολογίων που ξεκίνησε η Ryanair είναι σχεδόν άμεση και ότι πολύ γρήγορα αποκτά συντελεστή πληρότητας της τάξης του 80 %, παρά το γεγονός ότι προβλέπεται πλέον μικρή πτώση. Η εταιρεία επιβεβαιώνει το γεγονός αυτό στην έκθεση δραστηριοτήτων του πρώτου τριμήνου του 2003-2004 που δημοσιεύθηκε στις 3 Νοεμβρίου 2003, επισημαίνοντας ότι για όλα τα δρομολόγια που ξεκίνησαν την άνοιξη του 2003, για παράδειγμα στη Σουηδία, τις Κάτω Χώρες ή τη Γαλλία και έχουν συντελεστή πληρότητας χαμηλότερο από τον αναμενόμενο, σχεδιάζεται ήδη αντικατάσταση των δρομολογίων αυτών, καθώς δεν υπήρξε αισθητή βελτίωση από τον χειμώνα του ίδιου έτους.
- (316) Ωστόσο, η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι, στην προκειμένη περίπτωση, εκδίδει για πρώτη φορά μία απόφαση σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μία αεροπορική εταιρεία για την έναρξη δρομολογίων. Θεωρεί ότι ο χαρακτήρας κινήτρου των ενισχύσεων καθώς και η αναλογι-

κότητά τους πρέπει να αξιολογηθούν σε συνάρτηση με τρεις διαφορετικές παραμέτρους, που ήδη αναφέρθηκαν, οι οποίες συγκλίνουν στο κοινό συμφέρον. Πρόκειται για τη γενική καταπολέμηση της συμφόρησης των εναέριων μεταφορών λόγω της ανάπτυξης της προσφοράς, που αφορά κυρίως τις πυκνοκατοικημένες περιοχές, για τη γενική οικονομική κατάσταση της εξεταζόμενης περιφέρειας και το επίπεδο της ανάπτυξής της, και τέλος για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που διευκολύνουν οι εξεταζόμενες ενισχύσεις. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η πόλη του Charleroi βρίσκεται μεν σε μία επαρχία, το Hainaut, με πλούτο ανά κάτοικο σημαντικά χαμηλότερο από τον μέσο κοινοτικό όρο, αλλά βρίσκεται επίσης σε μία ευρεία περιοχή οικονομικού πλούτου και πληθυσμού, κοντά τόσο στις Βρυξέλλες όσο και στη Λίλλη, με καλές οδικές συνδέσεις για τη μετακίνηση των ταξιδιωτών. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η αρχική σύμβαση επέτρεπε τις επιδοτήσεις για διάστημα 15 ετών. Επομένως, προκειμένου να προσαρμοσθεί σταδιακά η διαχείριση των οικείων δρομολογίων και να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση του αερολιμένα, τόσο όσον αφορά την περιφερειακή θέση του όσο και την πολύ μικρή αρχική δραστηριότητά του, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο, για την πρώτη αυτή απόφαση, να λάβει υπόψη το χρονικό διάστημα των πέντε ετών, που ήδη αναφέρθηκε, για την έγκριση της χορήγησης ενισχύσεων εκκίνησης.

- (317) Όσον αφορά τις εφάπαξ συνεισφορές, και ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη αναλογικότητά τους, ο κατ' αποκοπή και μοναδικός χαρακτήρας τους και η απουσία συνδέσμου με τα πραγματικά έξοδα που βαρύνουν τη Ryanair δεν επιτρέπουν, με την επιφύλαξη αντίθετων αποδείξεων από τις βελγικές αρχές, να θεωρηθεί ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου για την αποδοτική ανάπτυξη των δρομολογίων που ενισχύονται κατά τον τρόπο αυτό. Σε κάθε περίπτωση, οι ενδεχόμενες εφάπαξ συνεισφορές καθώς και εκείνες για τα έξοδα εμπορικής προώθησης πρέπει να εκτιμηθούν συνολικά σε σχέση με τα έξοδα εκκίνησης κάθε νέου δρομολογίου, προκειμένου να αποφεύγεται κάθε σώρευση των ενισχύσεων πέρα από το επιτρεπόμενο όριο.

#### 5.3.3.4. Αναλογικότητα της ενίσχυσης

- (318) Πρέπει να υπάρχει ένας διττός σύνδεσμος αναλογικότητας μεταξύ της ενίσχυσης και του πλαισίου της. Κατά πρώτον, πρέπει να υπάρχει στενός σύνδεσμος μεταξύ του στόχου της ανάπτυξης του αερολιμένα, που προϋποθέτει την καθαρή αύξηση του όγκου των επιβατών, και του επιπέδου της ενίσχυσης που καταβάλλεται στην αεροπορική εταιρεία. Επομένως, το ύψος της ενίσχυσης πρέπει να υπολογίζεται ανά επιβάτη. Με τον τρόπο αυτό, μία αεροπορική εταιρεία που δεν μπορεί να παράσχει σε έναν αερολιμένα τους αναγκαίους όγκους επιβατών για την ανάπτυξή του δεν θα ευνοείται αδικαιολόγητα. Αντίθετα, μία εταιρεία που πληροί τους στόχους που καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη του αερολιμένα θα επωφεληθεί ανάλογα. Στην περίπτωση της BSCA, οι ενισχύσεις εμπορικής προώθησης υπολογίζονται ανά επιβαζόμενο επιβάτη. Επομένως, υπάρχει σύνδεσμος αναλογικότητας μεταξύ της ενίσχυσης και της αύξησης του όγκου των επιβατών που είναι αναγκαία για την ανάπτυξη της δραστηριότητας του αερολιμένα. Αντίθετα, οι ενισχύσεις υπό μορφή εφάπαξ κινήτρων δεν υπολογίζονται ανά

(124) «Europe's Low Cost Airlines — An analysis of the economics and operating characteristics of Europe's charter and low cost scheduled carriers»: Air Transport Research Report 7, Cranfield.

επιβιβαζόμενο επιβάτη, και επομένως δεν εμφανίζουν αυτή τη σχέση αναλογικότητας. Το συνολικό ύψος τους, σε περίπτωση έναρξης 12 δρομολογίων, θα ήταν περίπου 2,9 εκατομμύρια ευρώ <sup>(125)</sup>. Σε σχέση με τον αναμενόμενο όγκο επιβιβαζόμενων επιβατών στα 12 αυτά δρομολόγια, δηλαδή 600 000 επιβάτες ετησίως <sup>(126)</sup>, το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε περίπου 4,8 ευρώ ανά επιβάτη για ένα έτος και, για παράδειγμα, σε περίπου 1,3 ευρώ ανά επιβάτη σε διάστημα τριών ετών. Επομένως, ο οριστικά αναλογικός χαρακτήρας των ενισχύσεων πρέπει να αποδειχθεί ως προς το δεύτερο κριτήριο.

- (319) Ο δεύτερος σύνδεσμος αναλογικότητας πρέπει να αξιολογηθεί μεταξύ της ενίσχυσης και των εξόδων που αναλαμβάνει ο δικαιούχος της. Όσον αφορά το ποσό των 4 ευρώ ανά επιβάτη για ενισχύσεις εμπορικής προώθησης, πρόκειται για κάλυψη 50 % των εν λόγω εξόδων, ποσοστό που φαίνεται υψηλό. Σε κάθε περίπτωση, η αξιολόγηση αυτού του συνδέσμου αναλογικότητας πρέπει να ελεγχθεί και να αναλυθεί από το Βέλγιο ως προς τα πρόσθετα έξοδα εμπορικής προώθησης που αναλήφθηκαν πραγματικά για την προώθηση, σε διάστημα πέντε ετών, κάθε αεροπορικού δρομολογίου επιλέξιμου για τη χορήγηση της ενίσχυσης. Επί του παρόντος, τα έξοδα εμπορικής προώθησης φαίνονται μάλλον καθορισμένα εκ των υστέρων, όπως η χρησιμοποίηση από την Promocy του ποσού των 8 ευρώ, που καταβάλλεται σε ποσοστό 50 % από τη BSCA και τη Ryanair, γεγονός που δεν φαίνεται να μπορεί να διασφαλίσει οριστικά την αναλογικότητα. Ειδικότερα, η συνεκτίμηση στα έξοδα αυτά των εισιτηρίων μειωμένου ναύλου καθώς και η επιστροφή από την Promocy στη Ryanair της διαφοράς σε σχέση με την κανονική τιμή ενδέχεται να συνιστούν δαπάνη καταρχήν απεριόριστη.
- (320) Έτσι, η κάλυψη κατά 50 % των εξόδων εκκίνησης για χρονικό διάστημα διάρκειας έως πέντε ετών στο ταχέως εξελισσόμενο περιβάλλον που περιγράφηκε ανωτέρω αποτελεί ήδη, κατά την άποψη της Επιτροπής, έναν σημαντικό συνδυασμό διάρκειας/έντασης της ενίσχυσης για τις ενισχύσεις εκκίνησης. Ειδικότερα, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, το πλαίσιο αυτό δύσκολα θα επέτρεπε την εκπόνηση επιχειρηματικών σχεδίων σχετικά με την ανάπτυξη κάθε δρομολογίου για διάστημα μεγαλύτερο του προαναφερθέντος. Η ενίσχυση που προβλέπεται στην προκειμένη περίπτωση θα συμβάλει οπωδήποτε στην επίτευξη της φήμης της εταιρείας και συνιστά, κατά την Επιτροπή, ενδεδειγμένο συμβιβασμό ανάμεσα στην απαίτηση αυτή και σε εκείνη του σεβασμού του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της 15ετούς συμβατικής περιόδου, κάθε νέο πρόσθετο δρομολόγιο θα μπορεί να επωφελείται αυτής της ενίσχυσης εκκίνησης.
- (321) Όσον αφορά τα εφάπαξ κίνητρα, μολονότι θεωρητικά ορισμένα καθεαυτό έξοδα εγκατάστασης της Ryanair στο Charleroi, όπως η κατάρτιση του προσωπικού εδάφους, οι επενδύσεις στον χώρο κ.λπ., θα μπορούσαν να αποδειχθούν επίσης επιλέξιμα, άλλα γενικότερα έξοδα, με αντίκτυπο που υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό το πλαίσιο της BSCA, όπως η κατάρτιση των πιλότων, δεν φαίνεται να παρουσιάζουν την ίδια αναλογικότητα ούτε να έχουν χαρακτήρα κινήτρου. Επί

του παρόντος, ο εφάπαξ χαρακτήρας των ενισχύσεων αυτών, οι οποίες δεν υποστηρίζονται από συγκεκριμένες δαπάνες, δεν επιτρέπει στην Επιτροπή να λάβει θετική απόφαση σχετικά με αυτές.

- (322) Και στις δύο περιπτώσεις, εξυπακούεται ότι η Επιτροπή αποκλείει τη σώρευση ενισχύσεων: έτσι, ακόμη και εάν τα έξοδα εκκίνησης ενός δρομολογίου στο πλαίσιο της εμπορικής προώθησης ή της αρχικής επένδυσης («εφάπαξ») αποδεικνύονται συμβατά, η συνεκτίμηση των κοινών εξόδων δεν είναι δυνατό να γίνει στα δύο άκρα του δρομολογίου, όπου και αν βρίσκονται αυτά, γεγονός που θα ισοδυναμούσε με την έγκριση μίας ενίσχυσης εκκίνησης συνολικής έντασης που θα υπερέβαινε ενδεχομένως το 50 %.
- (323) Όσον αφορά την ένταση της ενίσχυσης, η οποία περιορίζεται σε 50 % στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν εφαρμόζεται φυσικά στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων, πλην εσόδων, των οικείων δρομολογίων. Έτσι, επιλέξιμα για ενίσχυση εκκίνησης, έντασης 50 % και μέγιστης διάρκειας πέντε ετών, είναι μόνον τα πρόσθετα έξοδα εκκίνησης, τα οποία δεν θα βάρυναν την αεροπορική εταιρεία σε κανονικό ρυθμό λειτουργίας και που απαιτούν δημόσια συνεισφορά, προκειμένου να καταναμηθεί ο κίνδυνος μη βιωσιμότητας που συνδέεται με την περίοδο εκκίνησης. Τα έξοδα αυτά αφορούν, για παράδειγμα, τα έξοδα εμπορικής προώθησης και διαφήμισης που πρέπει να πραγματοποιηθούν στην αρχή προκειμένου να γίνει γνωστή η σύνδεση, τα έξοδα εγκατάστασης που βαρύνουν τη Ryanair στον χώρο του Charleroi, τις εξαιρετικές εκπτώσεις σε σχέση με τη δημόσια τιμή που χορηγήθηκαν επί των τελών αεροδρομίου, τα οποία είναι απαραίτητα για την έναρξη του δρομολογίου. Αντίθετα, η ενίσχυση δεν είναι δυνατό να αφορά τα τακτικά λειτουργικά έξοδα, όπως τη μίσθωση ή την απόσβεση αεροσκαφών, τα καύσιμα, τους μισθούς των πληρωμάτων, τα έξοδα τροφοδοσίας («catering»).
- (324) Η Επιτροπή θεωρεί πάντοτε προτιμότερο, κατά την αξιολόγηση των λειτουργικών ενισχύσεων, να διασφαλίζεται ότι αυτές μειώνονται με την πάροδο του χρόνου ώστε να εξασφαλίζεται η προοδευτική βιωσιμότητα της υποστηριζόμενης δραστηριότητας. Η παρούσα περίπτωση διαφέρει ελαφρώς, καθώς δεν συνδέεται άμεσα με την αποδοτικότητα κάθε δρομολογίου για τον αερομεταφορέα, τη Ryanair, αλλά με την έλλειψη φήμης και ελκυστικότητας του αερολιμένα που βρίσκεται στο ένα άκρο των δρομολογίων αυτών, δηλαδή του Charleroi. Επομένως, ο φθίνων χαρακτήρας της ενίσχυσης είναι λιγότερο αναγκαίος, καθώς η βάση της ενίσχυσης, δηλαδή το επιχειρηματικό σχέδιο κάθε δρομολογίου, θα έπρεπε να περιέχει μειούμενα κίνητρα: παραδείγματος χάρι, η διαφήμιση για την έναρξη ενός δρομολογίου πρέπει κατά πάσα πιθανότητα να είναι μέγιστη το έτος έναρξης και να μειωθεί αισθητά από τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, το Βέλγιο θα μπορούσε να προβλέψει τη σταδιακή αυτή μείωση με βάση το κεντρικό ποσοστό του 50 % που προαναφέρθηκε, χωρίς η συνολική ενίσχυση να υπερβεί το ποσό του 50 % των επιλέξιμων εξόδων σε διάρκεια πέντε ετών.
- (325) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι, πριν από την υπογραφή της σύμβασης με τη Ryanair, ο αερολιμένας του Charleroi ανήκε στην κατηγορία Ε των αερολιμένων, σύμφωνα με την

<sup>(125)</sup> Το ποσό αυτό περιλαμβάνει 250 000 ευρώ για έξοδα διαμονής σε ξενοδοχείο, 1 920 000 ευρώ — ήτοι 160 000 ευρώ για καθένα από τα 12 δρομολόγια —, 768 000 ευρώ για την κατάρτιση των πιλότων και 4 000 ευρώ για εξοπλισμό γραφείου.

<sup>(126)</sup> Κάθε πτήση μεταφέρει επιστροφής της Ryanair συνεισφέρει περίπου 100 000 επιβάτες ή 50 000 επιβιβαζόμενους επιβάτες.



ταξινόμηση της Επιτροπής των Περιφερειών, δηλαδή σε εκείνη με τον χαμηλότερο όγκο δραστηριότητας, με πολύ λιγότερο από ένα εκατομμύριο επιβάτες ετησίως. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί προσήκον το γεγονός ότι ο αερολιμένας του Charleroi μπόρεσε να χορηγήσει ενισχύσεις μέγιστης έντασης 50 %· πράγματι, στην περίπτωση αυτή, το κοινό συμφέρον της ανάπτυξης των περιφερειακών αερολιμένων συνεπάγεται τη δυναμική καταπολέμηση όλων των μειονεκτημάτων τους, για παράδειγμα ως προς τη φήμη του. Έτσι, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η επίδραση στον ανταγωνισμό λόγω της ενίσχυσης είναι υπερβολική σε σχέση με αυτό το κοινό συμφέρον. Η Επιτροπή θεωρεί αντίθετα ότι ένας αερολιμένας που διακινεί ήδη σημαντικότερο όγκο επιβατών δεν χρειάζεται να χορηγεί το ίδιο επίπεδο ενισχύσεων εκκίνησης. Πράγματι, η έναρξη ενός νέου δρομολογίου από έναν αερολιμένα ήδη περισσότερο γνωστό και καλύτερα εξυπηρετούμενο φαίνεται να εμφανίζει λιγότερους κινδύνους λειτουργίας και βιωσιμότητας από όσους στην παρούσα περίπτωση το Charleroi, και τέτοιου είδους αερολιμένες πρέπει να είναι σε θέση να εδραιώσουν την ανάπτυξή τους καταβάλλοντας ενισχύσεις εκκίνησης χαμηλότερης έντασης.

#### 5.3.3.5. Διαφάνεια, ισότιμη μεταχείριση των επιχειρήσεων και απαγόρευση διακρίσεων κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων

- (326) Το ύψος της ενίσχυσης που χορηγείται σε μία αεροπορική εταιρεία για την ανάπτυξη υπηρεσιών εναέριων μεταφορών πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια. Πρέπει να υπολογίζεται ανά επιβιβαζόμενο επιβάτη, ώστε να προσδιορίζεται εύκολα.
- (327) Το γεγονός ότι ένας αερολιμένας είναι πρόθυμος να χορηγήσει ενισχύσεις με αντάλλαγμα οικονομικές παροχές, όπως η έναρξη νέων δρομολογίων, πρέπει να δημοσιοποιείται, ώστε οι ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να είναι σε θέση να εκδηλώσουν ενδιαφέρον και να επιλεγούν. Επομένως, πρέπει ενδεχομένως να τηρούνται οι κανόνες και οι αρχές που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης. Ορισμένοι αερολιμένες χρησιμοποίησαν, για παράδειγμα, την *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* — σειρά S — ως μέσο δημοσιότητας <sup>(127)</sup>.
- (328) Ο αερολιμένας που επιθυμεί να ενθαρρύνει την ανάπτυξη υπηρεσιών εναέριων μεταφορών πρέπει να επεξεργασθεί αντικειμενικά κριτήρια όσον αφορά το μέγιστο ύψος και τη διάρκεια των ενισχύσεων, προκειμένου να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών.
- (329) Πρέπει να προβλέπονται μηχανισμοί προσφυγής σε επίπεδο κρατών μελών, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν θα γίνεται καμία διάκριση κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων και ότι

δεν θα ευνοείται αδικαιολόγητα καμία αεροπορική εταιρεία σε συγκεκριμένο αερολιμένα.

- (330) Επί του παρόντος, το Βέλγιο δεν έχει θεσπίσει ένα σύστημα διαφάνειας που να επιτρέπει στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς να ξεκινήσουν νέα δρομολόγια από το Charleroi. Δεν έχει προβλέψει ένα σύστημα που να διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των επιχειρήσεων κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων, με την επεξεργασία αντικειμενικών κριτηρίων για την ενίσχυση, γνωστοποιώντας το ανώτατο ύψος και τη διάρκεια της. Επίσης, δεν διαθέτει μηχανισμό προσφυγής που να διασφαλίζει ότι δεν γίνεται καμία διάκριση μεταξύ επιχειρήσεων.

#### 5.3.3.6. Κύρωση και μηχανισμός επιστροφής

- (331) Πρέπει να θεσπισθούν μηχανισμοί κύρωσης για το ενδεχόμενο μη τήρησης από έναν μεταφορέα των υποχρεώσεων που ανέλαβε έναντι του αερολιμένα κατά τη στιγμή της καταβολής της ενίσχυσης. Ένα σύστημα επιστροφής της ενίσχυσης ή κατάσχεσης της εγγύησης που κατέβαλε αρχικά ο μεταφορέας μπορεί να εξασφαλίζει τον αερολιμένα ότι η αεροπορική εταιρεία θα τηρήσει τις υποχρεώσεις της.
- (332) Η σύμβαση που συνάφθηκε μεταξύ της Ryanair και της BSCA περιλαμβάνει πράγματι έναν μηχανισμό επιστροφής των ενισχύσεων σε περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεων του εκ μέρους του μεταφορέα. Η Επιτροπή σημειώνει σχετικά ότι η σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ της Ryanair και της BSCA περιλαμβάνει αρκετές διατάξεις στο σημείο II-2, «Υπαίτια μη εκτέλεση εκ μέρους της Ryanair», οι οποίες προστατεύουν μερικώς τουλάχιστον τον αερολιμένα σε περίπτωση αναχώρησης της εταιρείας από εκεί. Πράγματι, στην ουσία, εάν η Ryanair μειώσει κατά περισσότερο από 50 % τη δραστηριότητά της από το Charleroi σε σχέση με τη δραστηριότητά της κατά τα πρώτα πέντε έτη ή εάν μειώσει σε λιγότερα από δύο τα αεροσκάφη που σταθμεύει στο Charleroi οφείλει να επιστρέψει το σύνολο της χορηγηθείσας ενίσχυσης. Η ποινική αυτή ρήτρα θα ανέρχεται σε 66 % των χορηγηθέντων ποσών το έκτο έτος και θα μειώνεται βαθμιαία κατά 6,66 % ετησίως ώστε να καταργηθεί τελείως ύστερα από δέκα πλήρη έτη.
- (333) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμβατική αυτή ρήτρα είναι επαρκώς προσαρμοσμένη στον επιδιωκόμενο στόχο διασφάλισης της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης του αερολιμένα για το κοινό συμφέρον, και επομένως διασφάλισης επαρκούς αριθμού επιβατών για την επίτευξη της κερδοφορίας. Επομένως, θεωρεί ότι η ρήτρα αυτή αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί ένα μέρος των ενισχύσεων ως αναλογικό και, ως εκ τούτου, συμβατό με την κοινή αγορά.

<sup>(127)</sup> Βλέπε, παραδείγματος χάρι, ΕΕ S 219 της 14.11.2001, σ. 150993, και ΕΕ S 240 της 11.12.2002, σ. 191371.

## 5.3.3.7. Σώρευση

- (334) Οι χορηγηθείσες ενισχύσεις δεν είναι καταρχήν δυνατό να σωρευθούν με άλλες επιδοτήσεις που λαμβάνουν οι αερομεταφορείς, εάν πρόκειται για ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα ή για αντισταθμίσεις δημόσιων υπηρεσιών, εφόσον αυτές χαρακτηρισθούν ενισχύσεις. Επίσης, σύμφωνα με τους κανόνες της αναλογικότητας που αναφέρονται ανωτέρω, δεν είναι δυνατό να σωρευθούν με άλλες ενισχύσεις για τα ίδια έξοδα, ακόμη και αν καταβάλλονται σε άλλο κράτος. Το σύνολο των ενισχύσεων που χορηγούνται σε ένα νέο δρομολόγιο δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει το 50 % των εξόδων εκκίνησης, εμπορικής προώθησης και των εφάπαξ εξόδων, σωρευμένων στους δύο υπό εξέταση προορισμούς. Ομοίως, οι συνεισφορές που καταβάλλονται για έναν προορισμό δεν είναι δυνατό να υπερβαίνουν το 50 % των εξόδων του εν λόγω προορισμού.
- (335) Προκειμένου να διατηρηθεί ο χαρακτήρας κινήτρου των ενισχύσεων εκκίνησης αεροπορικών συνδέσεων ως μέσου ανάπτυξης μόνον των περιφερειακών αερολιμένων, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να διασφαλίζεται ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν θα παρέχουν κανένα έμμεσο πλεονέκτημα σε μεγάλους αερολιμένες, οι οποίοι είναι ήδη εξαιρετικά ανοικτοί στη διεθνή κυκλοφορία και στον ανταγωνισμό. Επομένως, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στους περιορισμούς των επιλέξιμων δαπανών, όταν ένα δρομολόγιο συνδέει το Charleroi, στην προκειμένη περίπτωση, με μεγάλους αερολιμένες, όπως αυτούς που εμπίπτουν στις κατηγορίες Α και Β της Επιτροπής των Περιφερειών ή/και με συντονισμένο ή πλήρως συντονισμένο αερολιμένα <sup>(128)</sup>.
- (336) Τέτοιου είδους ενισχύσεις δεν είναι επίσης δυνατό να χορηγούνται όταν η πρόσβαση σε ένα δρομολόγιο έχει χορηγηθεί σε έναν μόνον μεταφορέα, δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, και ιδίως της παραγράφου 1, στοιχείο δ), του εν λόγω άρθρου.
- (337) Η Ryanair δεν επωφελείται για τα δρομολόγια της από το Charleroi επιδοτήσεων υπό μορφή κοινωνικών ενισχύσεων ή αντισταθμίσεων δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης, η πρόσβαση στα δρομολόγια που εκτελεί η Ryanair από το Charleroi δεν έχει ανατεθεί μόνον στον συγκεκριμένο μεταφορέα.

## 5.4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΒΕΙ ΤΟ ΟΙΚΕΙΟ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ, ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΕΙ ΣΥΜΒΑΤΗ

- (338) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι ενισχύσεις που κατέβαλε η BSCA στη Ryanair πληρούν ορισμένες από τις προϋποθέσεις που ισχύουν για τις παροχές που προορίζονται για την προώθηση των αεροπορικών υπηρεσιών από περιφερειακούς αερολιμένες, ενώ άλλες προϋποθέσεις δεν πληρούνται, και ότι επομένως πρέπει να επιβληθούν όροι σε ορισμένες περιπτώσεις προκειμένου να υπάρξει συμβατότητα.

## 5.4.1. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

- (339) Κανένα μέτρο δεν είναι δυνατό να καταστήσει συμβατές με την κοινή αγορά τις εκπτώσεις επί των τελών αεροδρομίου που ήδη χορήγησε η περιφέρεια της Βαλλονίας στη Ryanair. Το Βέλγιο θα υπολογίσει το ύψος των ενισχύσεων που πρέπει να ανακτηθούν λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη του γενικού συστήματος εκπτώσεων που προβλέπεται στη ρύθμιση της Βαλλονίας, και ειδικότερα στο άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 2, της απόφασης του 1998, το οποίο θα μπορούσε να εφαρμοσθεί στη Ryanair, και αυτό για το σύνολο της περιόδου εφαρμογής του ειδικού τέλους που θεσπίστηκε συμβατικά με τη Ryanair.
- (340) Στο μέλλον, εάν επιθυμεί να προσαρμόσει τις τιμές της κατά τρόπον ώστε να είναι ελκυστικότερες, η περιφέρεια της Βαλλονίας θα πρέπει να δημοσιεύσει ένα νέο δημόσιο τιμολόγιο που θα προορίζεται για όλες τις αεροπορικές εταιρείες· μπορεί επίσης, σύμφωνα με την πρακτική που ήδη γίνεται αποδεκτή από την Επιτροπή, να θεσπίσει εκπτώσεις περιορισμένης διάρκειας, οι οποίες θα είναι διαθέσιμες και θα χορηγούνται χωρίς διακρίσεις μεταξύ των χρηστών του αερολιμένα.

## 5.4.2. ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΒΑΛΛΟΝΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ CHARLEROI

- (341) Κανένα μέτρο δεν είναι δυνατό να καταστήσει συμβατές με την κοινή αγορά τις εγγυήσεις αποζημίωσης σε περίπτωση οικονομικών ζημιών για τη Ryanair, λόγω άσκησης των ρυθμιστικών εξουσιών της από την περιφέρεια της Βαλλονίας. Το Βέλγιο θα μεριμνήσει για την ακύρωση των εγγυήσεων αυτών.

## 5.4.3. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΛΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ BSCA

- (342) Απουσία αιτιολόγησης της αμιγώς εμπορικής προέλευσης των πόρων που χρησιμοποίησε η BSCA για τη χορήγηση

<sup>(128)</sup> Σύμφωνα με τους ορισμούς και την ταξινόμηση που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1554/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 221 της 4.9.2003, σ. 1).

εκπτώσεων, τα ποσά που χορηγήθηκαν με τον τρόπο αυτό στη Ryanair συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο της προσεχούς απελευθέρωσης του αερολιμένα του Charleroi, οι ενισχύσεις αυτές είναι δυνατό να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Ως εκ τούτου, κανένα μέτρο δεν είναι δυνατό να καταστήσει συμβατές με την κοινή αγορά τις εκπτώσεις επί της τιμής των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους που χορήγησε η BSCA στη Ryanair. Το Βέλγιο θα υπολογίσει το ύψος των ενισχύσεων που πρέπει να ανακληθούν βάσει της διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών εξόδων που βαρύνουν τη BSCA και συνδέονται με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους που παρέχει στη Ryanair και της τιμής που χρεώνει στην αεροπορική εταιρεία. Καθώς το όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών που προβλέπεται στην οδηγία 96/67/EK δεν έχει ακόμη επιτευχθεί, το Βέλγιο μπορεί να αφαιρέσει από το εν λόγω ποσό τα τυχόν κέρδη που αποκομίζει η BSCA από τις λοιπές αμιγώς εμπορικές δραστηριότητές της.

#### 5.4.4. ΑΛΛΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

(343) Οι λοιπές παροχές που χορήγησε η BSCA, μεταξύ άλλων υπό τη μορφή της συνεισφοράς εμπορικής προώθησης, εφάπαξ κινήτρων και της διάθεσης γραφείων, στο πλαίσιο των συμφωνιών που υπογράφηκαν μεταξύ των μερών και αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, θεωρούνται συμβατές με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις εκκίνησης νέων δρομολογίων, υπό την επιφύλαξη των ακόλουθων όρων:

- Όλες οι συνεισφορές θα έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια. Λόγω των καλυπτόμενων ενδοευρωπαϊκών προορισμών, η διάρκεια αυτή δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την έναρξη του νέου δρομολογίου. Οι συνεισφορές δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται εάν η έναρξη του δρομολογίου γίνεται σε αντικατάσταση άλλου δρομολογίου που κατέργησε η Ryanair κατά τα προηγούμενα πέντε έτη. Στο μέλλον, οι ενισχύσεις δεν θα χορηγούνται επίσης για δρομολόγιο το οποίο αναλαμβάνει η Ryanair σε αντικατάσταση άλλου δρομολογίου που εκτελούσε προηγουμένως από άλλο αερολιμένα ευρισκόμενο στην ίδια περιοχή οικονομικής έλξης ή πληθυσμού.
- Οι συνεισφορές «μάρκετινγκ», που καθορίζονται επί του παρόντος σε 4 ευρώ ανά επιβάτη, πρέπει να δικαιολογούνται από ένα σχέδιο ανάπτυξης που θα εκπονεί η Ryanair και θα επικυρώνει εκ των προτέρων η BSCA για κάθε οικείο δρομολόγιο. Στο σχέδιο θα διευκρινίζονται οι αναληφθείσες και επιλέξιμες δαπάνες, οι οποίες θα αφορούν άμεσα την προώθηση του δρομολογίου, με σκοπό να καταστεί βιώσιμο χωρίς ενισχύσεις ύστερα από περίοδο διάρκειας πέντε ετών. Η BSCA θα επικυρώνει επίσης εκ των υστέρων τις δαπάνες εκκίνησης που πραγματοποιήθηκαν πραγματικά για κάθε

δρομολόγιο μετά την πενταετή περίοδο· εφόσον είναι αναγκαίο, η BSCA θα ζητήσει για τον σκοπό αυτό τη συνδρομή ανεξάρτητου λογιστικού ελεγκτή.

- Όσον αφορά το μέρος των συνεισφορών που ήδη κατέβαλε η BSCA, πρέπει να αναληφθούν παρόμοιες ενέργειες προκειμένου να επικυρωθούν οι ενισχύσεις αυτές σύμφωνα με τις ίδιες αρχές.
  - Οι εφάπαξ συνεισφορές για την έναρξη του δρομολογίου δεν φαίνεται επί του παρόντος να ανταποκρίνονται στην ίδια λογική και πρέπει να ανακτηθούν, με εξαίρεση το μέρος εκείνο για το οποίο το Βέλγιο μπορεί να αποδείξει ότι συνδέεται άμεσα με τις αναληφθείσες δαπάνες της Ryanair στον αερολιμένα του Charleroi, και εμφανίζει αναλογικό χαρακτήρα και χαρακτήρα κινήτρου.
  - Το σύνολο των ενισχύσεων που χορηγούνται σε ένα νέο δρομολόγιο δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 50 % των εξόδων εκκίνησης, εμπορικής προώθησης και των εφάπαξ εξόδων, σωρευτικά στους δύο εξεταζόμενους προορισμούς, ένας εκ των οποίων είναι το Charleroi. Ομοίως, οι συνεισφορές που καταβάλλονται για έναν προορισμό δεν είναι δυνατό να υπερβαίνουν το 50 % των πραγματικών εξόδων του προορισμού αυτού. Κατά τις συναφείς αξιολογήσεις θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα δρομολόγια που συνδέουν το Charleroi με μεγάλους αερολιμένες, όπως αυτούς που εμπίπτουν στις κατηγορίες Α και Β της Επιτροπής των Περιφερειών ή/και με συντονισμένους ή πλήρως συντονισμένους αερολιμένες.
  - Οι συνεισφορές που κατέβαλε η BSCA και που, στο τέλος της πενταετούς περιόδου εκκίνησης, αποδεικνύεται ότι υπερβαίνουν τα καθορισμένα κριτήρια πρέπει να επιστραφούν από τη Ryanair.
  - Οι παροχές που τυχόν καταβλήθηκαν για το δρομολόγιο Δουβλίνο-Charleroi, δυνάμει των συμβάσεων του Νοεμβρίου του 2001 που εξετάζονται στην παρούσα, πρέπει να ανακτηθούν.
  - Το Βέλγιο θα θεσπίσει ένα μη διακριτικό καθεστώς ενισχύσεων, με σκοπό να διασφαλίζεται η ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών που επιθυμούν να αναπτύξουν νέες αεροπορικές υπηρεσίες από τον αερολιμένα του Charleroi, σύμφωνα με τα αντικειμενικά κριτήρια που θεσπίζονται στην παρούσα απόφαση.
- (344) Εάν οι όροι αυτοί δεν πληρούνται για μέρος των ενισχύσεων, είτε αυτό αφορά μία κατηγορία ενισχύσεων είτε ένα υποστηριζόμενο δρομολόγιο, ή εάν οι όροι της ισορροπίας των συμφωνιών που συνάφθηκαν μεταξύ της Ryanair και της BSCA μεταβληθούν ουσιαστικά, το Βέλγιο οφείλει να ανακτήσει το σύνολο των ενισχύσεων που αναφέρονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη.

5.5. ΥΠΕΝΘΥΜΙΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ

- (345) Προτού διατυπώσει τα συμπεράσματά της, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει το γενικό πλαίσιο και τους περιορισμούς του. Επιθυμεί επίσης, με τον τρόπο αυτό, να παράσχει τις προκαταρκτικές ενδείξεις, τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς παράγοντες, σχετικά με την πολιτική συνέχεια που θα προτείνει να δοθεί προκειμένου να διασαφηνισθούν περαιτέρω τα δύο αυτά θέματα της χρηματοδότησης των αερολιμένων και των ενισχύσεων εκκίνησης εναέριων συνδέσεων.
- (346) Γενικό πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης είναι η απελευθέρωση του ευρωπαϊκού ουρανού, τομέας στον οποίο η Επιτροπή καταβάλλει προσπάθειες εδώ και περισσότερα από δέκα χρόνια. Το τρίτο αεροπορικό πακέτο, που τέθηκε σε ισχύ το 1993, δημιούργησε νέες δυνατότητες εκμετάλλευσης με τη θέσπιση της κοινοτικής άδειας, τη χωρίς περιορισμούς πρόσβαση, από τον Απρίλιο του 1997, στην ενδοκοινοτική αγορά και την ελεύθερη θέσπιση των τιμών. Ως επιστέγασμα, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας παρέσχον τη δυνατότητα στα κράτη μέλη που το επιθυμούσαν να θεσπίσουν μέσα ανάπτυξης της επικράτειάς τους.
- (347) Πέρα από το πλαίσιο αυτό, οι στοχοθετημένες δράσεις για τη ρύθμιση της απελευθέρωσης αυτής, ορισμένες εκ των οποίων ήδη αναφέρθηκαν, αφορούσαν μεταξύ άλλων την απονομή χρονοθυρίδων, ιδίως στους κορεσμένους αερολιμένες, την απελευθέρωση των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και την ισότιμη πρόσβαση στις ηλεκτρονικές υπηρεσίες κράτησης.
- (348) Ομοίως, το άνοιγμα του τομέα, που είχε φυσικά σημαντικό αντίκτυπο στη δραστηριότητα και στη συμπεριφορά των παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών («flag carriers»), συνοδεύθηκε από αυστηρούς κανόνες όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Η εφαρμογή της αρχής της «μίας και τελευταίας φοράς» για τη χορήγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης («one time-last time») είχε ως αποτέλεσμα οι πιο απρόθυμες εκ των αεροπορικών εταιρειών να μεταβούν από έναν σχετικά προστατευμένο τρόπο λειτουργίας σε μία φυσιολογική συμπεριφορά οικονομικού παράγοντα.
- (349) Οι πρόσφατες εξελίξεις σε συνέχεια των λεγόμενων αποφάσεων Open skies<sup>(129)</sup> του Δικαστηρίου θα ευνοήσουν επίσης την εδραίωση των ευρωπαϊκών παραγόντων και θα βελτιώσουν την ικανότητά τους όσον αφορά την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού από αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών σε κοινοτική βάση.
- (350) Και άλλες σημαντικές εξελίξεις έλαβαν χώρα στην ευρωπαϊκή αγορά των αερομεταφορών τα τελευταία χρόνια: μία εξ αυτών είναι η ανάδειξη μερικών νέων εταιρειών κοινοτικού μεγέθους, οι οποίες προσφέρουν ελκυστικές τιμές και διαθέτουν δομή χαμηλού κόστους, που τους επιτρέπει να σπνρίζουν τις τιμές αυτές. Η Ryanair είναι ένας από τους κυριότερους παράγοντες στο τμήμα αυτό της αγοράς που εμφανίζει έντονη ανάπτυξη, και η επιτυχία της είναι εξακριβωμένη. Η Επιτροπή επικροτεί την κατάσταση αυτή και εκτιμά τη συμβολή των παραγόντων αυτών στη γενική μείωση των τιμών των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη και στη δημοκρατική πρόσβαση σε αυτό το μέσο μεταφοράς. Ως θεματοφύλακας της Συνθήκης, πρέπει ωστόσο να μεριμνά για την τήρηση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς και ειδικότερα να διασφαλίζει ότι οι κανόνες που εγγυώνται τον ισότιμο ανταγωνισμό εφαρμόζονται ορθά, ιδίως στην περίπτωση κρατικών ενισχύσεων που αποδεικνύονται ασυμβίβαστες. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες εναέριες συνδέσεις ενδέχεται να συνιστούν παροδικά μόνον όφελι και να μην αποτελούν διαρκή προσφορά για τους επιβάτες.
- (351) Ομοίως, οι αερολιμένες, που συχνά υπακούουν σε μία αμιγώς εδαφική λογική και πολλές φορές ιδρύθηκαν στην Ευρώπη καταρχάς ως στρατιωτικά αεροδρόμια, πέρασαν σε πολλές περιπτώσεις από την κρατική δικαιοδοσία σε εκείνη περιφερειών, δημόσιων εταιρειών ή μεταβιβάσθηκαν στον ιδιωτικό τομέα. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν γνωρίζει καμία περίπτωση δημιουργίας ιδιωτικού αερολιμένα εκ του μηδενός, χωρίς τη συμμετοχή δημόσιων πόρων. Η διαδικασία ανάθεσης στον ιδιωτικό τομέα έλαβε συνήθως τη μορφή ιδιωτικοποίησης ή βαθμιαίου ανοίγματος του κεφαλαίου.
- (352) Ωστόσο, ένα μέρος από τις επιβαρύνσεις των αερολιμένων αυτών, ιδιωτικών ή δημοσίων, αποτελεί συχνά αντικείμενο αντισταθμίσεων δημόσιας υπηρεσίας, λόγω υποχρεώσεων που απορρέουν από επιταγές εθνικής ή εσωτερικής ασφάλειας ή άλλων συνεισφορών σε έξοδα, οι οποίες δεν εμφανίζουν οικονομική βιωσιμότητα αφραυτές, αλλά είναι αναγκαίες για την εκμετάλλευση των εν λόγω αερολιμένων. Πρόκειται ενδεχομένως για παροχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, αστυνομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες πυρόσβεσης κ.λπ. Ομοίως, η χρηματοδότηση των υποδομών ή η συντήρησή τους διασφαλίζονται σε μεγάλο βαθμό με δημόσιους πόρους.
- (353) Όπως ήδη αναφέρθηκε, δεν υπάρχει επί του παρόντος κοινοτική βλέψη για τη χρηματοδότηση ορισμένων από τις επιβαρύνσεις αυτές από το Δημόσιο και, επομένως, δεν υπάρχει ούτε κοινό πλαίσιο τιμολόγησης της χρήσης των αερολιμενικών υποδομών. Ωστόσο, η Επιτροπή επιθυμεί να προτείνει σύντομα ένα τέτοιο πλαίσιο, παραδείγματος χάρι υπό τη μορφή ανακοίνωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των αερολιμένων, ώστε οι σχέσεις των κρατών μελών, των δημόσιων φορέων και των ιδιωτικών ή δημοσίων διαχειριστών αερολιμένων να ενταχθούν σε ένα συνεκτικό ανταγωνιστικό περιβάλλον σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θα μεριμνήσει ώστε να ενσωματωθούν στην ανακοίνωση η πρακτική των εκπτώσεων επί των τελών αεροδρομίου, αλλά και ο σαφής καθορισμός των τελών που είναι δυνατό να καλύπτονται από δημόσιους πόρους και εκείνων

<sup>(129)</sup> Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 5ης Δεκεμβρίου 2002 στις υποθέσεις C-466 έως C-469/98 και C-470 έως C-472/98, Επιτροπή κατά αντίστοιχα Ηνωμένου Βασιλείου, Δανίας, Σουηδίας, Φινλανδίας, Βελγίου, Λουξεμβούργου, Συλλογή σ. I — 9427 έως 9741.

που πρέπει να αναλαμβάνονται από τον διαχειριστή του αερολιμένα από τους ίδιους πόρους του. Θα καταδείξει με τον τρόπο αυτό ότι η αντιπαράθεση δημόσιων και ιδιωτικών αερολιμένων όσον αφορά τον καθορισμό των τελών αεροδρομίου αποτελεί εσφαλμένη απλούστευση μίας πολύ πιο σύνθετης πραγματικότητας.

- (354) Επίσης, οι αερολιμένες αναγκάστηκαν, είτε για να αξιοποιήσουν καλύτερα και να καταστήσουν επικερδείς τις υπάρχουσες δημόσιες υποδομές είτε για να τηρήσουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το επιχειρησιακό καθεστώς τους, να αναπτύξουν την προσφορά τους, δηλαδή τις εναέριες συνδέσεις που επιτρέπουν. Έτσι, οι δευτερεύοντες ή περιφερειακοί αερολιμένες όπως το Charleroi αντιμετωπίζουν μία διαφορετική κατάσταση από εκείνη που αντιμετωπίζουν οι μεγάλοι ευρωπαϊκοί κεντρικοί αερολιμένες, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι ή η Φραγκφούρτη. Όπως και άλλοι ενδιάμεσοι αερολιμένες, δεν διαθέτουν μία μεγάλη αεροπορική εταιρεία αναφοράς, η οποία να συγκεντρώνει εκεί τις δραστηριότητές της, ώστε να παρέχουν τον μέγιστο αριθμό ανταποκρίσεων στους επιβάτες της και να επωφελούνται των μεγάλων οικονομικών κλίμακας που προσφέρει η δομή αυτή. Ένας περιφερειακός αερολιμένας όπως το Charleroi πρέπει επίσης να αντισταθμίζει τη μικρότερη φήμη και τη λιγότερο καλή εικόνα του σε σχέση με έναν μεγαλύτερο αερολιμένα.
- (355) Όσον αφορά τη Ryanair, η Επιτροπή σημειώνει ότι επέλεξε, σε αντίθεση με άλλες χαμηλού κόστους εταιρείες, να εξυπηρετεί σχεδόν αποκλειστικά δευτερεύοντες αερολιμένες. Η επιλογή αυτή χαρακτηρίζει σε μεγάλο βαθμό την ίδια και δεν είναι κατ' ανάγκη αντιπροσωπευτική της τάσης των ανταγωνιστών της, δηλαδή των άλλων εταιρειών χαμηλού κόστους, που εξυπηρετούν συχνά τους κεντρικούς αερολιμένες ή καθιερωμένους περιφερειακούς αερολιμένες.
- (356) Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί, όπως τονίζεται στην παρούσα απόφαση, ότι η αυξημένη αυτή χρήση των δευτερευόντων αερολιμένων είναι θετική για την καταπολέμηση της συμφόρησης των εναέριων μεταφορών στους κυριότερους ευρωπαϊκούς κεντρικούς αερολιμένες. Η αύξηση των σημείων πρόσβασης σε ενδοευρωπαϊκές πτήσεις αποτελεί επομένως θετικό στοιχείο, αλλά οι αερολιμένες αυτοί συχνά μπορούν να αναπτυχθούν μόνον με αρχική δημόσια στήριξη. Η διαφάνεια, η απαγόρευση των διακρίσεων και η αναλογικότητα όσον αφορά τις χρηματοδοτήσεις που παρέχονται στους αερολιμένες, και η ύπαρξη κοινού συμφέροντος όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες θα καταστήσουν δυνατή την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των αερολιμένων σύμφωνα με τους κανόνες της Συνθήκης. Στο πνεύμα αυτό, η παρούσα απόφαση δέχεται, για πρώτη φορά στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, την αρχή της ενίσχυσης εκκίνησης, με παράλληλη τήρηση των συνήθων κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (357) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το Βέλγιο έδωσε επίσης σε εφαρμογή ενισχύσεις υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Ryanair κατά παράβαση του άρθρου 88, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Ωστόσο, ενόψει της συμβολής των ενισχύσεων αυτών στην έναρξη νέων υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και στη βιώσιμη ανάπτυξη ενός περιφερειακού αερολιμένα, μέρος των εν λόγω ενισχύσεων είναι δυνατό να κηρυχθεί συμβατό με την κοινή αγορά, υπό την επιφύλαξη των όρων που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 338 έως 344,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### Άρθρο 1

Κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η ενίσχυση που έδωσε σε εφαρμογή το Βέλγιο, με τη σύμβαση της 6ης Νοεμβρίου 2001 που συνάφθηκε μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της Ryanair, υπό μορφή μείωσης των τελών αεροδρομίου για την προσγείωση, κατά παράβαση της επίσημης τιμής που ορίζεται στο άρθρο 3 της απόφασης της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 16ης Ιουλίου 1998 σχετικά με τον καθορισμό των τελών που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση των αερολιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία της περιφέρειας της Βαλλονίας, και κατά παράβαση των γενικών εκπτώσεων που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2 της εν λόγω απόφασης.

### Άρθρο 2

Κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η ενίσχυση που έδωσε σε εφαρμογή το Βέλγιο, με τη σύμβαση της 2ας Νοεμβρίου 2001 που συνάφθηκε μεταξύ της επιχείρησης Brussels South Charleroi Airport (BSCA) και της αεροπορικής εταιρείας Ryanair, υπό μορφή εκπτώσεων επί των τιμών των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους σε σχέση με την επίσημη τιμή του αερολιμένα.

Το Βέλγιο υποχρεούται να καθορίσει το ύψος των ενισχύσεων που πρέπει να ανακτηθούν υπολογίζοντας τη διαφορά μεταξύ των λειτουργικών εξόδων που βαρύνουν τη BSCA και συνδέονται με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους που παρέχει η Ryanair και της τιμής που χρεώνεται στην αεροπορική εταιρεία. Για όσο διάστημα δεν έχει επιτευχθεί το όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών που προβλέπει η οδηγία 96/67/ΕΚ, το Βέλγιο δύναται να αφαιρεί από το ποσό αυτό τα τυχόν κέρδη που αποκομίζει η BSCA από τις άλλες αμιγώς εμπορικές δραστηριότητές της.

### Άρθρο 3

Το Βέλγιο διασφαλίζει την ακύρωση των εγγυήσεων αποζημίωσης που χορήγησε η περιφέρεια της Βαλλονίας στη Ryanair, με σύμβαση της 6ης Νοεμβρίου 2001, σε περίπτωση ζημιών λόγω άσκησης των ρυθμιστικών εξουσιών της, εκ μέρους της περιφέρειας της Βαλλονίας. Η περιφέρεια της Βαλλονίας διαθέτει έναντι της Ryanair, καθώς και των λοιπών αεροπορικών εταιρειών, κάθε διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τον καθορισμό των τελών αεροδρομίου, των ωραρίων λειτουργίας του αερολιμένα και άλλων διατάξεων ρυθμιστικής φύσης.

### Άρθρο 4

Οι λοιπές ενισχύσεις που χορήγησε η BSCA, μεταξύ άλλων υπό μορφή συνεισφορών εμπορικής προώθησης, εφάπαξ κινήτρων και διάθεσης γραφείων, κηρύσσονται συμβατές με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις εκκίνησης νέων δρομολογίων υπό την επιφύλαξη των ακόλουθων όρων:

1. οι συνεισφορές πρέπει να αφορούν την έναρξη ενός νέου δρομολογίου και να έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια. Λόγω των ενδοευρωπαϊκών προορισμών που καλύπτονται, η διάρκεια

- αυτή δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την έναρξη του δρομολογίου. Οι εν λόγω συνεισφορές δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται για ένα δρομολόγιο που εγκαινιάζεται σε αντικατάσταση άλλου δρομολογίου που καταργήθηκε από τη Ryanair κατά τα πέντε προηγούμενα έτη. Στο μέλλον, οι ενισχύσεις δεν θα είναι επίσης δυνατό να χορηγούνται για ένα δρομολόγιο που αναλαμβάνει η Ryanair σε αντικατάσταση άλλου δρομολογίου που εκτελούσε προηγουμένως από άλλον αερολιμένα ευρισκόμενο στην ίδια περιοχή οικονομικής έλξης ή πληθυσμού·
2. οι συνεισφορές εμπορικής προώθησης, που επί του παρόντος καθορίζονται σε 4 ευρώ ανά επιβάτη, πρέπει να δικαιολογούνται από ένα σχέδιο ανάπτυξης που θα εκπονεί η Ryanair και θα επικυρώνει η BSCA για κάθε συναφές δρομολόγιο. Στο σχέδιο θα προσδιορίζονται οι αναληφθείσες και επιλέξιμες δαπάνες, οι οποίες πρέπει να αφορούν άμεσα την προώθηση του δρομολογίου, με σκοπό να καταστεί βιώσιμο χωρίς ενισχύσεις μετά την πάροδο πενταετούς περιόδου. Η BSCA θα επικυρώνει επίσης εκ των υστέρων τις δαπάνες εκκίνησης που πραγματικά αναλήφθηκαν για κάθε δρομολόγιο μετά το πέρας της πενταετούς περιόδου· εφόσον είναι αναγκαίο, η BSCA θα ζητήσει για τον σκοπό αυτό τη συνδρομή ανεξάρτητου λογιστικού ελεγκτή·
  3. όσον αφορά το μέρος των συνεισφορών που ήδη κατέβαλε η BSCA, πρέπει να αναληφθούν παρόμοιες ενέργειες προκειμένου να επικυρωθούν οι ενισχύσεις αυτές σύμφωνα με τις ίδιες αρχές·
  4. οι εφάπαξ συνεισφορές που καταβλήθηκαν κατ' αποκοπή κατά την εγκατάσταση της Ryanair στο Charleroi ή την έναρξη κάθε δρομολογίου πρέπει να ανακτηθούν, με εξαίρεση το μέρος εκείνο για το οποίο το Βέλγιο μπορεί να αποδείξει ότι συνδέεται άμεσα με τις αναληφθείσες δαπάνες της Ryanair στον αερολιμένα του Charleroi, και εμφανίζει αναλογικό χαρακτήρα και χαρακτηρισμό κινήτρου·
  5. το σύνολο των ενισχύσεων που χορηγούνται σε ένα νέο δρομολόγιο δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 50 % των εξόδων εκκίνησης, εμπορικής προώθησης και των εφάπαξ εξόδων, σωρευτικά στους δύο εξεταζόμενους προορισμούς, ένας εκ των οποίων είναι το Charleroi. Ομοίως, οι συνεισφορές που καταβάλλονται για έναν προορισμό δεν είναι δυνατό να υπερβαίνουν το 50 % των πραγματικών εξόδων του προορισμού αυτού. Κατά τις συναφείς αξιολογήσεις θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα δρομολόγια που συνδέουν το Charleroi με μεγάλους αερολιμένες, όπως αυτούς που εμπίπτουν στις κατηγορίες Α και Β που ορίζονται στη γνωμοδότηση προοπτικής της Επιτροπής των Περιφερειών της 2ας Ιουλίου 2003 με θέμα τη χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων, και όπως προσδιορίζονται στην παρούσα απόφαση, ή/και με συντονισμένους ή πλήρως συντονισμένους αερολιμένες, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93·
  6. οι συνεισφορές που κατέβαλε η BSCA και που, στο τέλος της πενταετούς περιόδου εκκίνησης, αποδεικνύεται ότι υπερβαίνουν τα καθορισμένα κριτήρια πρέπει να επιστραφούν από τη Ryanair·
  7. οι παροχές που τυχόν καταβλήθηκαν για το δρομολόγιο Δουβλίνο-Charleroi, δυνάμει των συμβάσεων του Νοεμβρίου του 2001 που εξετάζονται στην παρούσα, πρέπει να ανακτηθούν·
  8. το Βέλγιο θα θεσπίσει ένα μη διακριτικό καθεστώς ενισχύσεων, με σκοπό να διασφαλίζεται η ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών που επιθυμούν να αναπτύξουν νέες αεροπορικές υπηρεσίες από τον αερολιμένα του Charleroi, σύμφωνα με τα αντικειμενικά κριτήρια που θεσπίζονται στην παρούσα απόφαση.

#### Άρθρο 5

1. Το Βέλγιο υποχρεούται να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει από τη δικαιούχο τις ενισχύσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 και 2, οι οποίες τέθηκαν παράνομα στη διάθεση της. Ωστόσο, οι ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 είναι δυνατό να μην ανακτηθούν πλήρως, όσον αφορά το μέρος τους που δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο και πληροί τους όρους που αναφέρονται στο άρθρο 4. Η ανάκτηση πρέπει να γίνει χωρίς καθυστέρηση βάσει των διαδικασιών του εθνικού δικαίου, υπό τον όρο ότι επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης. Οι ενισχύσεις που πρέπει να ανακτηθούν πρέπει να περιλαμβάνουν τους τόκους από την ημέρα που τέθηκαν στη διάθεση της δικαιούχου μέχρι την ημερομηνία της ανάκτησής τους. Οι τόκοι υπολογίζονται με το βασικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιδότησης των περιφερειακών ενισχύσεων. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού.

2. Εάν δεν πληρούνται οι όροι που αναφέρονται στο άρθρο 4, για μέρος των εν λόγω ενισχύσεων, είτε αυτό αφορά μία κατηγορία ενισχύσεων είτε ένα υποστηριζόμενο δρομολόγιο, ή εάν οι όροι της ισορροπίας των συμφωνιών που συνάφθηκαν μεταξύ της Ryanair και της BSCA μεταβληθούν ουσιωδώς, το Βέλγιο οφείλει να ανακτήσει το σύνολο των αντίστοιχων ενισχύσεων που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο.

#### Άρθρο 6

Το Βέλγιο υποχρεούται να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς αυτήν.

#### Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 12 Φεβρουαρίου 2004.

Για την Επιτροπή  
Loyola DE PALACIO  
Αντιπρόεδρος της Επιτροπής