

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/1226 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιουλίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33963 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême, την SNC-Lavalin, τη Ryanair και την Airport Marketing Services

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 5080]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 26ης Ιανουαρίου 2010, η αεροπορική εταιρεία Air France υπέβαλε καταγγελία σχετικά με τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνει η αεροπορική εταιρεία Ryanair σε ένα σύνολο περιφερειακών και τοπικών γαλλικών αερολιμένων. Όσον αφορά τον αερολιμένα Angoulême Brie Champniers (στο εξής «αερολιμένας Angoulême»), η καταγγελία αυτή αναφέρεται επίσης σε χρηματοδοτικές συνεισφορές που εικάζεται ότι έλαβε ο φορέας εκμετάλλευσης αυτού του αερολιμένα, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême (στο εξής «ΕΒΕΑ»).
- (2) Με επιστολή της 16ης Μαρτίου 2010, η Επιτροπή διαβίβασε στις γαλλικές αρχές μη εμπιστευτική έκδοση της καταγγελίας και τις κάλεσε να υποβάλουν διευκρινίσεις ως προς τα καταγγελλόμενα μέτρα. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 31ης Μαΐου και 7ης Ιουνίου 2010.
- (3) Με επιστολή της 2ας Νοεμβρίου 2011, η εταιρεία Air France διαβίβασε συμπληρωματικές πληροφορίες για να τεκμηριώσει την καταγγελία της. Η Επιτροπή διαβίβασε τα στοιχεία αυτά και ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γαλλία με επιστολή της 5ης Δεκεμβρίου 2011. Οι γαλλικές αρχές ζήτησαν, στις 22 Δεκεμβρίου 2011, παράταση της προθεσμίας απάντησης, την οποία η Επιτροπή αποδέχτηκε με επιστολή της 4ης Ιανουαρίου 2012. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους και τις απαντήσεις τους με επιστολή της 20ης Ιανουαρίου 2012.
- (4) Με επιστολή της 21ης Μαρτίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γαλλία την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με ενδεχόμενες ενισχύσεις υπέρ του αερολιμένα Angoulême και της αεροπορικής εταιρείας Ryanair. Η απόφαση της Επιτροπής (στο εξής «απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽³⁾ στις 25 Μαΐου 2012.
- (5) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους και τις απαντήσεις τους στις ερωτήσεις που περιείχε η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας και στις συνακόλουθες ερωτήσεις της Επιτροπής με επιστολές της 22ας Μαΐου 2012 και της 21ης Σεπτεμβρίου 2012.
- (6) Οι εταιρείες Air France, Ryanair και Airport Marketing Services (στο εξής «AMS») υπέβαλαν παρατηρήσεις εντός της προθεσμίας που ορίστηκε προς τον σκοπό αυτό στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Με επιστολές της 22ας Αυγούστου 2012 και της 3ης Μαΐου 2013, η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στις γαλλικές αρχές. Η Γαλλία, με επιστολές της 12ης Σεπτεμβρίου 2012 και της 7ης Ιουνίου 2013, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν θα διατύπωνε συμπληρωματικές παρατηρήσεις για το θέμα.

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

⁽²⁾ ΕΕ C 301 της 5.10.2012, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 149 της 25.5.2012, σ. 29.

- (7) Η Επιτροπή έλαβε πρόσθετες παρατηρήσεις της Ryanair στις 13 Απριλίου 2012, στις 10 Απριλίου 2013, στις 20 Δεκεμβρίου 2013, στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 31 Ιανουαρίου 2014. Οι εν λόγω παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν στη Γαλλία, με επιστολές στις 13 Ιουλίου 2012, στις 3 Μαΐου 2013, στις 9 Ιανουαρίου 2014, στις 23 Ιανουαρίου 2014 και στις 4 Φεβρουαρίου 2014, αντίστοιχα. Η Γαλλία, με επιστολές της 17ης Ιουλίου 2012, της 4ης Ιουνίου 2013, της 29ης Ιανουαρίου 2014, της 3ης Φεβρουαρίου 2014 και της 21ης Μαΐου 2014, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν θα υπέβαλε συμπληρωματικές παρατηρήσεις σχετικά με το θέμα.
- (8) Στις 24 Φεβρουαρίου, στις 13 Μαρτίου και στις 19 Μαρτίου 2014, μετά την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (στο εξής οι «νέες κατευθυντήριες γραμμές») ⁽⁴⁾, η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών στην παρούσα υπόθεση. Στις 19 Μαρτίου 2014, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν σχετικές παρατηρήσεις.
- (9) Εξάλλου, στις 15 Απριλίου 2014, δημοσιεύθηκε ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁵⁾, που καλούσε τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και για την παρούσα υπόθεση, υπό το φως της έναρξης ισχύος των νέων κατευθυντήριων γραμμών. Οι εταιρείες Air France και Transport and Environnement υπέβαλαν παρατηρήσεις εντός της ταχθείσας προθεσμίας. Με επιστολές της 28ης Μαΐου 2014, η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στις γαλλικές αρχές. Η Γαλλία, με επιστολή της 21ης Μαΐου 2014, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν θα διατύπωνε παρατηρήσεις σχετικά με το θέμα.

2. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

2.1. Φορείς εκμετάλλευσης και ιδιοκτήτες των αερολιμενικών υποδομών

- (10) Τη διαχείριση του αερολιμένα Αγκουλέμ ασκούσε το ΕΒΕΑ μέχρι το 2011. Με υπουργική απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2002, ο αερολιμένας Αγκουλέμ παραχώρηθηκε από το κράτος, που ήταν τότε ιδιοκτήτης του αερολιμένα, στο ΕΒΕΑ, για πέντε έτη. Η σύμβαση ⁽⁶⁾ που συνήψε το ΕΒΕΑ με το κράτος προέβλεπε ότι το ΕΒΕΑ αναλάμβανε την κατασκευή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση του αερολιμένα. Για τον σκοπό αυτό, το ΕΒΕΑ με την ιδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης και διαχείρισης του αερολιμένα Αγκουλέμ (στο εξής «ΦΕΔΑ») είχε χωριστή λογιστική από τη γενική υπηρεσία του ΕΒΕΑ ⁽⁷⁾. Με απόφαση της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης της 22ας Δεκεμβρίου 2006, η κυριότητα του αερολιμένα Αγκουλέμ μεταβιβάστηκε στη συνέχεια στη μεικτή κοινοπραξία των αερολιμένων της Charente (στο εξής «SMAC»). Η SMAC υποκατέστησε, συνεπώς, το κράτος ως παραχωρούσα αρχή την 1η Ιανουαρίου 2007. Από την ημερομηνία εκείνη, το σύνολο των επενδύσεων και χρηματοδοτήσεων του αερολιμένα εμπίπτει στην αρμοδιότητα της SMAC.
- (11) Η SMAC είναι αρμόδια για τη χωροταξική διεύθυνση, τον εξοπλισμό, τη συντήρηση, τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του αερολιμένα Αγκουλέμ· απαρτίζεται από τη νομαρχιακή διοίκηση του Charente (στο εξής «CG16»), την ένωση δήμων μεϊζονος Αγκουλέμ (communauté d'agglomération du grand Angoulême, στο εξής «COMAGA»), την ένωση κοινοτήτων Braconnne Charente (communauté des communes de Braconnne Charente, στο εξής «CCBC»), το ΕΒΕΑ, την ένωση κοινοτήτων Cognac (communauté des communes de Cognac, στο εξής «CCC») και το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Cognac. Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ⁽⁸⁾, το καταστατικό της SMAC προβλέπει την κατανομή των δαπανών που πραγματοποιούνται στον χώρο του αερολιμένα Αγκουλέμ μεταξύ των μελών της.
- (12) Μετά από παράταση της σύμβασης παραχώρησης στο ΕΒΕΑ μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2008, η SMAC συνήψε με το ΕΒΕΑ σύμβαση διαχείρισης με υπεργολαβία, στις 22 Ιανουαρίου 2009 (στο εξής «σύμβαση υπεργολαβίας του 2009»). Από την 1η Ιανουαρίου 2009 και για περίοδο τριών ετών, οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης του αερολιμένα υπάγονταν στην αρμοδιότητα της SMAC και όχι πλέον του ΦΕΔΑ.
- (13) Τέλος, μετά από διαδικασία διαγωνισμού, η διαχείριση και η εκμετάλλευση του αερολιμένα έχουν ανατεθεί στην ιδιωτική εταιρεία SNC-Lavalin από την 1η Ιανουαρίου 2012 ⁽⁹⁾.

2.2. Χαρακτηριστικά του αερολιμένα και επιβατική κίνηση

- (14) Όπως υπενθυμίζεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, ο αερολιμένας Αγκουλέμ βρίσκεται στον νομό Charente και είναι ανοικτός σε εσωτερικές και διεθνείς εμπορικές πτήσεις. Βρίσκεται σε απόσταση 75 km από τους αερολιμένες Périgueux και Limoges, 80 km από τον αερολιμένα Niort και 120 km περίπου από τους αερολιμένες La Rochelle και Μπορντό.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

⁽⁶⁾ Σύμβαση παραχώρησης της 22ας Απριλίου 2002, στο εξής «σύμβαση παραχώρησης».

⁽⁷⁾ Άρθρο 37 της συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης παραχώρησης.

⁽⁸⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 13 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, πίνακας 2.

⁽⁹⁾ Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 23 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η SMAC επέλεξε μια διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης.

Πίνακας 1
Οι γειτονικοί αερολιμένες του αεροδρομίου της Angoulême ⁽¹⁾

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Διάρκεια σε λεπτά	93	106	79	119	102
Χιλιομετρική απόσταση	108	110	97	156	127

⁽¹⁾ Η διάρκεια της διαδρομής και οι αποστάσεις που αναφέρονται στον παρόντα πίνακα βασίζονται στην υπηρεσία υπολογισμού αποστάσεων Michelin, με κριτήριο τη συντομότερη διάρκεια διαδρομής.

- (15) Ένα τακτικό δρομολόγιο που αποτελούσε υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) μεταξύ Angoulême και Λιόν, το οποίο εκτελούσε η Twin Jet, διακόπηκε τον Απρίλιο του 2007. Το 2008 και 2009, η Ryanair εκτελούσε ένα δρομολόγιο από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο προς το αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου με τρεις πτήσεις μετ' επιστροφής εβδομαδιαίως. Από το 2004 έως το 2011, οι άλλες εμπορικές μετακινήσεις από τον αερολιμένα Angoulême ήταν κυρίως πτήσεις αερολεσχών με αεροσκάφη και ελικόπτερα και αεροπορικές μεταφορές για επαγγελματικούς σκοπούς.
- (16) Η επιβατική κίνηση του αερολιμένα Angoulême, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 2 κατωτέρω, τον κατατάσσει στην κατηγορία Δ, σύμφωνα με την παράγραφο 15 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακού αερολιμένες του 2005 ⁽¹⁰⁾ (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές του 2005»).

Πίνακας 2
Επιβατική κίνηση και μετακινήσεις από τον αερολιμένα Angoulême ⁽¹⁾

	Επιβάτες	Εκ των οποίων, της Ryanair	% τακτικό δρομολόγιο	Μετακινήσεις
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽²⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ Επιβατική κίνηση και μετακινήσεις σύμφωνα με την επιστολή των γαλλικών αρχών της 20ής Ιανουαρίου 2012.

⁽²⁾ Αριθμητικά στοιχεία για την περίοδο Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2011.

- (17) Η ανάλυση της οικονομικής κατάστασης του αερολιμένα Angoulême δείχνει ότι η διαχείριση της αερολιμενικής υποδομής ήταν πολύ ελλειμματική κατά τις εξεταζόμενες περιόδους. Συνολικά, οι συνεισφορές που καταβλήθηκαν στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα κατά την περίοδο 2004-2011 ανήλθαν σε 10 232 310 ευρώ ⁽¹¹⁾. Οι επενδύσεις που πραγματοποιήσε ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα κατά την περίοδο 2004-2011, οι οποίες δεν εμπίπτουν στις υποχρεώσεις του κράτους, ανήλθαν σε 1 277 000 ευρώ. Η χρηματοδότησή τους καλύφθηκε από τους ενδιαφερόμενους φορείς τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης και στη συνέχεια από τη SMAC και τον ΦΕΔΑ ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

⁽¹¹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 28 της παρούσας απόφασης.

⁽¹²⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 21 της παρούσας απόφασης.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1. Χρηματοδοτικές ενισχύσεις στον αερολιμένα

3.1.1. Συμβατικό πλαίσιο των επιδοτήσεων στον αερολιμένα

- (18) Ένα μέρος των επενδύσεων και του ελλείμματος εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême καλύφθηκε από τη CG16, τη COMAGA και τη CCBC με τη σύναψη συμφωνίας εταιρικής σχέσης ⁽¹³⁾ (στο εξής η «σύμβαση του 2002») με το ΕΒΕΑ. Η σύμβαση αυτή είναι συνέχεια της ανάθεσης από το κράτος μιας σύμβασης παραχώρησης τοπικού δημόσιου εξοπλισμού. Ως εκ τούτου, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, η CG16, η COMAGA και η CCBC χορηγούσαν χρηματοδοτική συνδρομή στο ΕΒΕΑ στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης του αερολιμένα ⁽¹⁴⁾. Η SMAC ανέλαβε τις δεσμεύσεις που αναφέρονται στη σύμβαση του 2002 από την 1η Ιανουαρίου 2007.
- (19) Κατ' εφαρμογή της σύμβασης υπεργολαβίας του 2009, η SMAC κάλυψε το έλλειμμα εκμετάλλευσης του ΦΕΔΑ για την περίοδο 2009-2011. Η κλίμακα κατανομής των συνεισφορών μεταξύ των καταστατικών μελών της SMAC όσον αφορά τις δαπάνες που καταλογίζονται στον αερολιμένα Angoulême παρέμεινε, κατά την εν λόγω περίοδο, ίδια με εκείνη της σύμβασης του 2002.
- (20) Τέλος, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, η επιχείρηση SNC-Lavalin διαχειρίζεται τον αερολιμένα Angoulême από την 1η Ιανουαρίου 2012, στο πλαίσιο δημόσιας σύμβασης εκμετάλλευσης 6 ετών που της ανέθεσε η SMAC ⁽¹⁵⁾. Κάθε υποψήφιος στην πρόσκληση υποβολής προσφορών ⁽¹⁶⁾ έπρεπε να υποβάλει σχέδιο στρατηγικού προσανατολισμού κάνοντας διάκριση ανάμεσα σε ένα «βασικό σενάριο» ⁽¹⁷⁾ και σε ένα «προδραστικό σενάριο» ⁽¹⁸⁾. Η αναθέτουσα αρχή επέλεξε το δεύτερο σενάριο.

3.1.2. Επενδύσεις στην υποδομή

- (21) Αναλυτικά στοιχεία για τις συνεισφορές που κατέβαλαν πράγματι στον ΦΕΔΑ οι διάφορες δημόσιες αρχές για τη χρηματοδότηση επενδύσεων στην αερολιμενική υποδομή παρατίθενται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ⁽¹⁹⁾. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι επενδύσεις που δεν εμπίπτουν στις υποχρεώσεις του κράτους και πραγματοποιήθηκαν από τον ΦΕΔΑ κατά την περίοδο 2004-2011 ανήλθαν σε 1 277 000 ευρώ. Η χρηματοδότησή τους εξασφαλίστηκε από τους ενδιαφερόμενους φορείς τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης (CG16, Comaga, CCBC) και στη συνέχεια από τη SMAC και τον ΦΕΔΑ.
- (22) Οι επενδύσεις αυτές αφορούσαν την επέκταση του διαδρόμου κατά 50 μέτρα, ώστε το αεροδρόμιο της Angoulême να έχει τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για την υποδοχή των αεροπορικών εταιρειών που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη των αερομεταφορών. Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι ο βασικός στόχος των έργων διαρρύθμισης του αεροσταθμού και των τυποποιημένων εγκαταστάσεων ήταν να εναρμονιστούν με τα ισχύοντα κανονιστικά πρότυπα για τα ιδρύματα υποδοχής του κοινού.
- (23) Με εξαίρεση τις υποχρεώσεις δημόσιας αρχής, η SMAC ανέλαβε την κυριότητα των επενδύσεων για τη χωροταξική διευθέτηση και τον εξοπλισμό του αερολιμένα από την 1η Ιανουαρίου 2012. Χωρίς την εκπόνηση τελικού προγράμματος, οι επενδύσεις αυτές υπολογίζονται σε 1 200 000 ευρώ κατά την περίοδο 2012-2017 ⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ Σύμβαση της 23ης Μαΐου 2002 σχετικά με τους όρους χρηματοδότησης της εκμετάλλευσης και της ανάπτυξης του αερολιμένα Angoulême Brie Champniers.

⁽¹⁴⁾ Η κλίμακα κατανομής των συνεισφορών αυτών προορίζεται στον πίνακα 2 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽¹⁵⁾ Πράξη δέσμευσης της SNC-Lavalin, της 19ης Ιουλίου 2011, που έγινε αποδεκτή από τη SMAC στις 8 Αυγούστου 2011, κατόπιν αποφάσεως της 23ης Ιουνίου 2011.

⁽¹⁶⁾ Προκήρυξη διαγωνισμού που δημοσιεύθηκε στις 9 Μαρτίου 2011 στο ΒΟΑΜΠ αριθ. 48-B, ανακοίνωση αριθ. 222.

⁽¹⁷⁾ Το βασικό σενάριο αντιστοιχεί στους στόχους και τα αποτελέσματα που ο φορέας εκμετάλλευσης θεωρεί ρεαλιστικό να επαληθεύσει και να αναλάβει σε διάρκεια χρόνου και τους όρους εκτέλεσης της σύμβασης που του έχει ανατεθεί, υπό το πρίσμα του οικονομικού πλαισίου, των ειδικών χαρακτηριστικών της αγοράς και της συγκυρίας των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και της κατάστασης και του ειδικού περιβάλλοντος της αερολιμενικής υποδομής.

⁽¹⁸⁾ Το προδραστικό σενάριο αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ανάπτυξης τακτικών εμπορικών γραμμών. Αξιολογεί τις επιπτώσεις στους λογαριασμούς του αερολιμένα και, ενδεχομένως την αμοιβή του φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και το οικονομικό διακύβευμα των συμπληρωματικών χρηματοδοτικών συνεισφορών που θα θέσει σε εφαρμογή η κοινοπραξία, εκτός σύμβασης.

⁽¹⁹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 30 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽²⁰⁾ Απόφαση της SMAC της 23ης Ιουνίου 2011.

3.1.3. Χρηματοδότηση των δαπανών που αφορούν καθήκοντα δημόσιας αρχής

- (24) Η σύμβαση του 2002 αποκλείει ρητά από το πεδίο εφαρμογής της τις επενδύσεις που συνδέονται άμεσα με την εκπλήρωση καθηκόντων δημόσιας αρχής. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι δαπάνες αυτές ⁽²¹⁾ καλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας και εξοπλισμού ασφάλειας ⁽²²⁾ και προστασίας ⁽²³⁾. Οι δαπάνες αυτές αναλύονται ως εξής:

Πίνακας 3

Δαπάνες ασφάλειας και προστασίας

(σε ευρώ)

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ασφάλεια	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Προστασία	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Γενικά έξοδα	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Σύνολο	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- (25) Οι δαπάνες αυτές καλύφθηκαν με τον ρυθμό χρηματοδοτήσεων των αποσβέσεων από τα τέλη αεροδρομίου και τις πρόσθετες επιδοτήσεις του Ταμείου παρέμβασης για τους αερολιμένες και τις αεροπορικές μεταφορές (FIATA), που αντικαταστάθηκαν με προσαύξηση των τελών αεροδρομίου από το 2008. Σύμφωνα με το άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα, τα τέλη αεροδρομίου εισπράττονται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων με αριθμό επιβιβάσεων ή αποβιβάσεων άνω των 5 000 επιβατών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους. Υπουργική απόφαση καθορίζει τον κατάλογο των σχετικών αερολιμένων και το ύψος των τελών που εφαρμόζονται σε κάθε αερολιμένα ⁽²⁴⁾.

- (26) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι πόροι που εισπράττονται αναλύονται ως εξής:

Πίνακας 4

Προϊόν των πόρων που διατίθενται για τη χρηματοδότηση των καθηκόντων δημόσιας αρχής

(σε ευρώ)

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Προϊόν των τελών	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Προσαύξηση	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Σύνολο	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. Επιδοτήσεις λειτουργίας

- (27) Μέχρι το 2008, η CG16, η COMAGA και η CCBC εξασφάλιζαν την κάλυψη του λειτουργικού ελλείμματος και των δόσεων των δανείων σύμφωνα με τη σύμβαση του 2002, ενώ το ΕΒΕΑ κάλυπτε το υπόλοιπο του ενδεχόμενου ελλείμματος με συνεισφορά από τον προϋπολογισμό της γενικής υπηρεσίας του ⁽²⁵⁾. Το ανώτατο όριο του ετήσιου ελλείμματος που καλύπτεται από τα μέρη της σύμβασης του 2002, που αρχικά ανερχόταν σε 350 000 ευρώ, αυξήθηκε από το 2004 και μετά. Τέλος, η SMAC κάλυπτε το συνολικό έλλειμμα εκμετάλλευσης του ΦΕΔΑ από 2008 και μετά την 1η Ιανουαρίου 2009, ημερομηνία κατά την οποία η SMAC ανέλαβε τη σχετική δέσμευση βάσει της σύμβασης υπεργολαβίας του 2009.

⁽²¹⁾ Εκτός από τις χρηματοοικονομικές ροές που συνδέονται με τις επενδύσεις του κράτους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 24 της παρούσας απόφασης, οι χρηματοοικονομικές ροές που σχετίζονται με την εκμετάλλευση αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 43, πίνακας 4 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽²²⁾ Πυροσβεστικά οχήματα, όχημα για την αποτροπή κινδύνου από άγρια ζώα και πιτηνά, περιφράξεις.

⁽²³⁾ Εξοπλισμοί που προορίζονται για τον έλεγχο των επιβατών και των παραδιδόμενων αποσκευών τους.

⁽²⁴⁾ Βλέπε τμήμα 8.1.1.2 της παρούσας απόφασης.

⁽²⁵⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 36 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

- (28) Τα συνολικά ποσά που καταβλήθηκαν στον ΦΕΔΑ στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης του αερολιμένα Αγκουλέμε κατά την περίοδο 2004-2011 αναλύονται ως εξής:

Πίνακας 5

Ποσό των επιδοτήσεων λειτουργίας που εισέπραξε ο ΦΕΔΑ

(σε χιλιάδες ευρώ)

Έτος	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Επιδότησεις	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- (29) Από το 2012, η εκμετάλλευση ανατέθηκε στην SNC-Lavalin με δημόσια σύμβαση. Το βασικό σενάριο και το προδραστικό σενάριο που περιγράφονται ανωτέρω (βλέπε υποσημειώσεις 17 και 18) παρουσίαζαν, σε συνάρτηση με τον προσωρινό υπολογισμό του αποτελέσματος εκμετάλλευσης, το ανώτατο ποσό της εξισορροπητικής συνεισφοράς που χρηματοδοτείται από τη SMAC και το επίπεδο της κατ' αποκοπή αμοιβής που αποδίδεται στον εξουσιοδοτούμενο. Η SNC-Lavalin υπέβαλε τις ακόλουθες προσφορές:

Πίνακας 6

Ανώτατο ποσό των επιδοτήσεων λειτουργίας και αμοιβή που χορηγούνται στην SNC-Lavalin (μετά φόρων) — Βασικό σενάριο

(σε ευρώ)

Έτος	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Εξισορροπητική συνεισφορά	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Αμοιβή	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Σύνολο	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Πίνακας 7

Ανώτατο ποσό των επιδοτήσεων λειτουργίας και αμοιβή που χορηγούνται στην SNC-Lavalin (μετά φόρων) — Προδραστικό σενάριο

(σε ευρώ)

Έτος	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Εξισορροπητική συνεισφορά	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Αμοιβή	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Σύνολο	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Τιμολογιακό πλαίσιο του αερολιμένα Αγκουλέμε

- (30) Το ΕΒΕΑ έλαβε τέσσερις διαδοχικές αποφάσεις για τη διάρθρωση των τιμών του, οι δύο τελευταίες από τις οποίες εγκρίθηκαν από τη SMAC:

Πίνακας 8

Αεροναυτικά τέλη του αερολιμένα Αγκουλέμε

(σε ευρώ)

	Τιμές την 15.6.2003	Τιμές την 1.12.2005	Τιμές την 1.1.2009	Τιμές την 1.6.2010
Τέλη προσγείωσης	Διάφορες τιμές	Διάφορες τιμές	Διάφορες τιμές	Διάφορες τιμές

(σε ευρώ)

	Τιμές την 15.6.2003	Τιμές την 1.12.2005	Τιμές την 1.1.2009	Τιμές την 1.6.2010
Τέλη προσγείωσης αεροσκαφών B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Τέλη σήμανσης	26,25	27,35	27,35	35
Τέλη στάθμευσης (ανά ώρα και ανά τόνο μετά από 2 ώρες)	0,25	0,26	0,26	0,27
Τέλη επιβατών της Ένωσης	3,61	3,76	2,76	2,85
Τέλος PHMER ⁽¹⁾	—	—	—	0,42

⁽¹⁾ Τέλος επιβατών με ειδικές ανάγκες και μειωμένη κινητικότητα.

- (31) Οι εταιρείες που προγραμματίζουν τακτικές πτήσεις θα μπορούσαν να συνάψουν ειδική σύμβαση σε συνάρτηση με τις υπηρεσίες που επιθυμούν. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να χορηγηθούν μειώσεις τιμών ⁽²⁶⁾.

3.3. Σχέσεις με τη Ryanair

3.3.1. Συμβάσεις που συνάφθηκαν με τη Ryanair και την Airport Marketing Services

- (32) Μετά τη δημοσίευση πρόσκλησης υποβολής ευρωπαϊκού σχεδίου ⁽²⁷⁾, συνάφθηκαν δύο συμβάσεις, στις 8 Φεβρουαρίου 2008, μεταξύ της SMAC και, αφενός, της αεροπορικής εταιρείας Ryanair και, αφετέρου, της εταιρεία Airport Marketing Services, κατά 100 % θυγατρικής της Ryanair (στο εξής «AMS»). Αντικείμενο αυτών των δύο συμβάσεων (στο εξής «οι συμφωνίες του 2008») αποτελεί μία τακτική αεροπορική σύνδεση μεταξύ των αερολιμένων Αγκουλέμε και Λονδίνου Stansted.
- (33) Η σύμβαση με τη Ryanair αφορά τις αερολιμενικές υπηρεσίες (στο εξής «σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών»). Η σύμβαση με την AMS (στο εξής «σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ») αφορά τις υπηρεσίες προβολής και μάρκετινγκ της γραμμής.
- (34) Οι συμφωνίες του 2008 συνάφθηκαν για διάστημα πέντε ετών από την έναρξη της γραμμής ⁽²⁸⁾. Σε περίπτωση που δεν έχει συναφθεί σύμβαση συγκρίσιμη με άλλη αεροπορική εταιρεία, η απόφαση της 1ης Μαρτίου 2009 για τον καθορισμό των τιμών περιλαμβάνει όλα αυτά τα μέτρα τιμολόγησης. Η απόφαση αυτή αναφέρει μια «συνεισφορά στο κόστος ανάπτυξης της γραμμής» ύψους 15 ευρώ, 12 ευρώ και 9 ευρώ ανά επιβάτη, αντίστοιχα, για τα τρία πρώτα έτη έναρξης της γραμμής, με ανώτατο όριο τις 400 000 ευρώ, τις 300 000 ευρώ και τις 225 000 ευρώ, αντίστοιχα. Αυτό το τελευταίο μέτρο δεν αναφέρεται στη απόφαση για τις τιμές του 2010.

3.3.2. Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών

- (35) Σύμφωνα με τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, η Ryanair δεσμεύεται να εκτελεί τρία δρομολόγια εβδομαδιαίως κατά τη θερινή περίοδο ⁽²⁹⁾. Εξάλλου, όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ⁽³⁰⁾, η SMAC παραχωρεί στη Ryanair ορισμένες μειώσεις σε σχέση με το ισχύον τιμολόγιο:

Πίνακας 9

Αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται στη Ryanair

(σε ευρώ)

Έτος	2008	2009	2010	2011	2012
Τέλος ανά επιβάτη	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

⁽²⁶⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 35, πίνακα 9 της παρούσας απόφασης σχετικά με τη Ryanair.

⁽²⁷⁾ EE S 144-179348, της 28ης Ιουλίου 2007.

⁽²⁸⁾ Άρθρο 2 παράγραφος 1 καθεμίας από τις δύο συμβάσεις.

⁽²⁹⁾ Άρθρο 4 παράγραφος 1 της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών.

⁽³⁰⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 55 επ. της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας.

(σε ευρώ)

Έτος	2008	2009	2010	2011	2012
Τέλη προσγείωσης ανά πτήση	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Τέλος υπηρεσιών εδάφους ανά πτήση	195	245	245	245	245

- (36) Η SMAC ανέλαβε τη δέσμευση να διατηρήσει το επίπεδο των τελών αυτών καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης και να μην επιβάλλει, άμεσα ή έμμεσα, άλλες επιβαρύνσεις ⁽³¹⁾. Τέλος, η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών προέβλεπε ποινή εις βάρος της Ryanair σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης εκ μέρους της ⁽³²⁾. Πράγματι, σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης από τη Ryanair πριν από το τέλος του τρίτου έτους εφαρμογής της σύμβασης, η εν λόγω ρήτρα προέβλεπε ότι η Ryanair θα κατέβαλε ποσό 17 000 ευρώ για το τέταρτο έτος και 8 500 ευρώ για το πέμπτο έτος.

3.3.3. Σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ

- (37) Η σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ βασίζεται ρητά στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί τη γραμμή Angoulême — Λονδίνο Stansted που περιγράφεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών ⁽³³⁾. Με τη σύμβαση αυτή, η AMS δεσμεύεται να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair κατά τα τρία πρώτα έτη της σύμβασης, έναντι αμοιβής από τη SMAC ⁽³⁴⁾.
- (38) Εξάλλου, μολονότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ υπεγράφη από την AMS, προέβλεπε ⁽³⁵⁾ ότι, σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης από τη Ryanair πριν από το τέλος του τρίτου έτους εφαρμογής της σύμβασης, η Ryanair θα κατέβαλε στη SMAC πρόστιμο ύψους 50 000 ευρώ για το τέταρτο έτος και 25 000 ευρώ για το πέμπτο έτος.

3.3.4. Εκτέλεση της σύμβασης από τη SMAC, το EBEA και τη Ryanair/AMS

- (39) Το 2008 και το 2009, η εμπορική δραστηριότητα της Ryanair αντιπροσώπευε ποσοστό από 95 % έως 97 % της κίνησης του αερολιμένα Angoulême. Η δραστηριότητα αυτή κάλυπτε ποσοστό μεταξύ 25 % και 28 % της συνολικής θεωρητικής δυναμικότητας του αερολιμένα, η οποία εκτιμάται από τις γαλλικές αρχές σε 100 000 επιβάτες ετησίως.
- (40) Οι χρηματοοικονομικές ροές μεταξύ του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, της SMAC, της Ryanair και της AMS από το 2008 έως το 2010 κατανέμονται ως εξής:

Πίνακας 10

Χρηματοοικονομικές ροές μεταξύ 2008 και 2010

(σε ευρώ)

	2008	2009	2010	Σύνολο
Τέλη	54 086	70 294	0	124 380
Υποστήριξη μάρκετινγκ ⁽¹⁾	400 000	300 000	0	700 000
Καθαρή μεταφορά ⁽²⁾	454 086	370 294	0	824 380

⁽¹⁾ Οι πληρωμές βάσει της σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ πραγματοποιήθηκαν απευθείας από τη SMAC στην AMS.

⁽²⁾ Σε αυτήν την καθαρή μεταφορά δεν λαμβάνονται υπόψη άλλα έσοδα ή δαπάνες που συνδέονται με τη δραστηριότητα της Ryanair.

- (41) Οι συμφωνίες του 2008 δεν τέθηκαν σε εφαρμογή μετά το έτος 2009. Αφού έθεσε ως όρο για τη συνέχιση της υπηρεσίας το 2010 την παύση των προβλεπόμενων από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ πληρωμών ποσού 225 000 ευρώ για το τρίτο έτος και 400 000 ευρώ για το τέταρτο έτος, σε πρώτο στάδιο, και στη συνέχεια τη διατήρηση των προβλεπόμενων από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ ποσών των παροχών, αλλά τον περιορισμό της υπηρεσίας σε δύο θερινούς μήνες αντί των οκτώ μηνών που πρόβλεπε η σύμβαση, η Ryanair κοινοποίησε προειδοποίηση διακοπής της αεροπορικής σύνδεσης.

⁽³¹⁾ Άρθρο 6 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών.

⁽³²⁾ Άρθρο 10 παράγραφος 3 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών.

⁽³³⁾ Άρθρο 1 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ.

⁽³⁴⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 60 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽³⁵⁾ Άρθρο 7 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ.

- (42) Στις 28 Ιουνίου 2010, η SMAC άσκησε στο διοικητικό πρωτοδικείο του Poitiers αγωγή αποζημίωσης για τη ζημία που υπέστη λόγω της διακοπής των πτήσεων. Η Ryanair προσέφυγε στο διεθνές διαιτητικό Δικαστήριο του Λονδίνου, τη δικαιοδοσία του οποίου αμφισβήτησε η SMAC ενώπιον του Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας). Η τελευταία αυτή διαδικασία είναι σε εκκρεμότητα.

4. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΕΠΕΒΑΛΑΝ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- (43) Στο πλαίσιο της απόφασης για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή, αφενός, εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τις χρηματοδοτικές συνεισφορές των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα ⁽³⁶⁾.
- (44) Πρώτον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το εύρος των δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα που μπορούν να καλύπτονται από τη δημόσια αρχή. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι η ενσωμάτωση του συνόλου των δραστηριοτήτων του αερολιμένα Angoulême στο πεδίο μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος («ΥΤΟΣ») μπορούσε να πάσχει από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς την πρώτη προϋπόθεση που θέσπισε η απόφαση Altmark ⁽³⁷⁾.
- (45) Δεύτερον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση της δεύτερης προϋπόθεσης της απόφασης Altmark, βάσει της οποίας οι παράμετροι για τον καθορισμό του ποσού της αντιστάθμισης των δραστηριοτήτων που έχουν αναληφθεί πρέπει να έχουν προσδιοριστεί εκ των προτέρων.
- (46) Τρίτον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά το επίπεδο της αντιστάθμισης του κόστους που απορρέει από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας από την οποία επωφελείται η SNC-Lavalin (τρίτο κριτήριο Altmark). Τέταρτον, τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη διαδικασία επιλογής των φορέων παροχής υπηρεσιών (τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark), συμπεριλαμβανομένης της περιόδου λειτουργίας που καλύπτεται από την SNC-Lavalin, λόγω απόλυτης έλλειψης πληροφόρησης για την ανταγωνιστική προσφορά.
- (47) Η Επιτροπή, αφετέρου, εξέφρασε αμφιβολίες για τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη Ryanair. Πράγματι, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη πιθανής σχέσης μεταξύ της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, η Επιτροπή θεώρησε ότι η Ryanair δεν είχε καταβάλει την τιμή της αγοράς για τη χρήση των αερολιμενικών υπηρεσιών ⁽³⁸⁾.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

5.1. Σχετικά με τις χρηματοδοτικές ενισχύσεις στον αερολιμένα

5.1.1. Σχετικά με τον χαρακτηρισμό της ενίσχυσης

5.1.1.1. Σχετικά με την έννοια της οικονομικής δραστηριότητας

α) Οντότητες που ασκούν τη δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα

- (48) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν καταρχάς ότι η SMAC διατήρησε αρμοδιότητες σε θέματα επενδύσεων και εμπορικής πολιτικής. Είναι το μόνο συμβαλλόμενο μέρος που υπέγραψε τις συμβάσεις με τη Ryanair. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι αυτή η παρέμβαση στη λειτουργία του αερολιμένα δικαιολογείται από τα καθήκοντα γενικού συμφέροντος που αποτελούν ευθύνη των δημόσιων αρχών.

β) Νομική βάση για την αξιολόγηση της δημόσιας χρηματοδότησης των υποδομών

- (49) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η αξιολόγηση της χρηματοδότησης των αερολιμενικών υποδομών πρέπει να διεξαχθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 ⁽³⁹⁾. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η παράγραφος 12 αποκλείει κάθε έλεγχο της εν λόγω χρηματοδότησης υπό το πρίσμα του δικαίου των κρατικών ενισχύσεων. Προσθέτουν ότι δεν υπήρχε ασφάλεια δικαίου για τον χαρακτηρισμό των δραστηριοτήτων και των αερολιμενικών υποδομών πριν να τεθούν σε ισχύ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Η θέση του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν προσδιόρισε σαφώς τον οικονομικό χαρακτήρα των δραστηριοτήτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης ενός αεροδρομίου.

⁽³⁶⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 175 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας (προαναφερθείσα).

⁽³⁷⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00, Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft GmbH Altmark, Συλλογή 2003, σ. I-7747.

⁽³⁸⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 240 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας (προαναφερθείσα).

⁽³⁹⁾ Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ επί των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αεροπορίας (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

γ) Αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας

- (50) Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι, στην απόφασή της για τον αερολιμένα της Λειψίας⁽⁴⁰⁾, η Επιτροπή έκρινε ότι ορισμένες αερολιμενικές υποδομές, στις οποίες έχει ανατεθεί η άσκηση καθηκόντων δημόσιας αρχής που συνδέονται με τη δημόσια ασφάλεια, την πυρασφάλεια και την ασφάλεια λειτουργίας, δεν χαρακτηρίζονται ως οικονομικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η άσκηση αυτών των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας⁽⁴¹⁾ χρηματοδοτείται από το προϊόν των τελών αεροδρομίου⁽⁴²⁾. Τα εν λόγω τέλη καθορίζονται κάθε έτος σε συνάρτηση με τις προς κάλυψη δαπάνες και εισπράττονται υπέρ των δημόσιων ή ιδιωτικών προσώπων που ασκούν την εκμετάλλευση των αερολιμένων, όταν η δραστηριότητα αυτή υπερβαίνει τις 5 000 μονάδες κίνησης⁽⁴³⁾. Η ρύθμιση αυτή δικαιολογείται από τις ειδικές απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας που υπερβαίνουν τις απλές ανάγκες της εκμετάλλευσης.
- (51) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι δεν καλύπτεται το σύνολο ορισμένων δαπανών⁽⁴⁴⁾. Εξάλλου, τα στοιχεία που δηλώνουν ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων μπορούν να υποβληθούν σε έλεγχο για το τρέχον έτος και για τα δύο προηγούμενα έτη.
- (52) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν συνεπάγεται καμία υπεραντιστάθμιση. Αφενός, οι επιστροφές των δαπανών από τα τέλη αεροδρομίου πραγματοποιούνταν μόνο μετά τον έλεγχο των δηλούμενων δεδομένων. Από την άλλη πλευρά, οι επενδύσεις αντισταθμίζονταν με βάση τον ρυθμό των χορηγήσεων για τις επενδύσεις. Στη συνέχεια, ένα θετικό υπόλοιπο μεταφερόταν στα επόμενα έτη με την εφαρμογή χρηματοοικονομικών εξόδων σε βάρος του φορέα εκμετάλλευσης. Συναφώς, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν συχνά έλλειμμα χρηματοδότησης από τα τέλη αεροδρομίου λόγω της αύξησης του κόστους ασφάλειας και προστασίας⁽⁴⁵⁾.
- (53) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι το ΕΒΕΑ αναλαμβάνει άλλες δαπάνες οι οποίες εμπίπτουν σε αρμοδιότητες δημόσιας αρχής, σύμφωνα με τη σύμβαση και τη συγγραφή υποχρεώσεων της σύμβασης παραχώρησης. Στο πλαίσιο αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει τις υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης⁽⁴⁶⁾ όταν το κράτος δεν παρείχε υπηρεσία ελέγχου. Επιπλέον, όταν το κράτος αναλάμβανε τη δραστηριότητα αυτή, ο φορέας εκμετάλλευσης κατέβαλλε στο κράτος συμμετοχή στο κόστος της εν λόγω υπηρεσίας⁽⁴⁷⁾. Σύμφωνα με τη σύμβαση υπεργολαβίας που υπεγράφη μεταξύ του ΕΒΕ και της SMAC, το ΕΒΕΑ θα συνέχιζε την εφαρμογή μιας υπηρεσίας AFIS εκτός των ωρών ανάληψης της υπηρεσίας ελέγχου από το κράτος. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το ΕΒΕΑ βαρύνεται με τις ακόλουθες δαπάνες που προκύπτουν από την άσκηση αυτών των καθηκόντων:

(σε χιλιάδες ευρώ)

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Έλεγχος αερολιμένα	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Σύνολο	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- (54) Τέλος, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν τη χρηματοδότηση των έργων επισκευής του πύργου ελέγχου το 2004 και το 2005 από το ΕΒΕΑ, τους φορείς τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης και τη SMAC με ποσό 84 800 ευρώ, καθώς και των έργων φωτεινής σήμανσης και αδιάκοπης ηλεκτροδότησης των χώρων το 2008 με ποσό 89 300 ευρώ.

5.1.1.2. Σχετικά με την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος

- (55) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των υποδομών και την εκμετάλλευση εκτός του φάσματος δραστηριοτήτων που υπάγονται στην αρμοδιότητα του κράτους, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν, καταρχάς, ότι οι δημόσιες αρχές που συμμετείχαν στη χρηματοδότηση του αερολιμένα Angoulême δεν επεδίωκαν αποκλειστικά την αποδοτικότητα. Έλαβαν, επίσης, υπόψη τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις για την περιφέρεια. Κατά συνέπεια, το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της

⁽⁴⁰⁾ Απόφαση 2008/948/EK της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2008, για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιριών DHL και Flughafen Leipzig-Halle C 48/06 (ex N 227/06) (ΕΕ L 346 της 23.12.2008, σ. 1).

⁽⁴¹⁾ Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν ενέργειες για την αποτροπή του κινδύνου από άγρια ζώα και πιηνά.

⁽⁴²⁾ Η ρύθμιση των τελών αεροδρομίου προβλέπεται στο άρθρο 1609γκ του γενικού φορολογικού κώδικα και στην υπουργική απόφαση της 30ής Δεκεμβρίου 2009 σχετικά με τις λεπτομέρειες υποβολής δηλώσεων από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων για τον καθορισμό του ποσού των τελών αεροδρομίου που αντιστοιχεί ανά επιβάτη.

⁽⁴³⁾ Μία μονάδα κίνησης αντιστοιχεί σε έναν επιβάτη ή σε 100 kg φορτίου ή ταχυδρομείου.

⁽⁴⁴⁾ Επομένως, το κλείσιμο καλύπτεται μόνο μέχρι το 50 % του κόστους.

⁽⁴⁵⁾ Οι δαπάνες προστασίας και ασφάλειας πολλαπλασιάστηκαν επί 6,4 μεταξύ 1999 και 2010.

⁽⁴⁶⁾ Υπηρεσία Air Flight Information Service (AFIS).

⁽⁴⁷⁾ Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι καταβλήθηκε η εν λόγω συμμετοχή για το οικονομικό έτος 2008.

αγοράς δεν επαρκεί για να δικαιολογήσει αυτές τις χρηματοδοτήσεις. Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν τη βούληση της SMAC να βελτιστοποιήσει την εκμετάλλευση του αερολιμένα για να περιορίσει τη συνεισφορά που καταβάλλει. Για να στηρίξουν τη θέση τους, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν το συμβατικό εγγυημένο ανώτατο όριο του ελλείμματος που θεσπίστηκε μετά την πρόσκληση υποβολής προτάσεων καθώς και τον εξορθολογισμό του ρυθμού των προβλεπόμενων επενδύσεων κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

5.1.1.3. Σχετικά με την επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

- (56) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η δημόσια χρηματοδοτική στήριξη στον αερολιμένα Angoulême δεν πλήττει τον ανταγωνισμό. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αερολιμένες Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle και Μπορντό βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη από 60 λεπτά διαδρομής⁽⁴⁸⁾ με αυτοκίνητο από τον αερολιμένα Angoulême, θεωρούν ότι οι εν λόγω αερολιμένες δεν θα πρέπει να περιληφθούν στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα.
- (57) Εξάλλου, ο αερολιμένας Niort δεν είναι προσαρμοσμένος να υποδέχεται εμπορικές πτήσεις. Η κίνησή του είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη. Ο αερολιμένας Périgueux μπορεί να υποδέχεται μόνον αεροσκάφη με δύο στροβιλοκινητήρες πρόωσης και χωρητικότητας μικρότερης των 60 θέσεων, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά των μέσων ευρωπαϊκών αεροσκαφών που διαθέτουν οι περισσότερες εταιρείες χαμηλού κόστους. Από την εξέταση της επιβατικής κίνησης των αερολιμένων Bordeaux, Limoges και La Rochelle με το Λονδίνο δεν διαπιστώνεται σημαντική μεταβολή της κίνησης που να συνδέεται με το άνοιγμα και το κλείσιμο της γραμμής Angoulême — Λονδίνο Stansted:

Επιβάτες από Λονδίνο	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Μπορντό
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ⁽¹⁾

(¹) Αυτή η μεγάλη αύξηση της κίνησης συνδέεται με την έναρξη της λειτουργίας του αεροσταθμού Billi ειδικά για τις πτήσεις χαμηλού κόστους, τον Ιούνιο του 2010.

- (58) Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με Angoulême δεν είναι ανταγωνιστικές με την αεροπορική σύνδεση με το Λονδίνο. Οι αγορές αυτές είναι διαφορετικές λόγω της διαφοράς των τιμών και του χρόνου της διαδρομής με τα τρένα TGV και το Eurostar. Επιπλέον, η διατροπικότητα μεταξύ του TGV και του αεροδρομίου του Μπορντό είναι στην πράξη μηδενική, διότι η σύνδεση Tours — Angoulême — Μπορντό δεν γίνεται με τρένα υψηλής ταχύτητας.
- (59) Γενικότερα, οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, σύμφωνα με τις οποίες «η χρηματοδότηση μικρών περιφερειακών αερολιμένων (της κατηγορίας Δ) έχει μικρές πιθανότητες να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον». Παρά τα ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι μόνον οι αερολιμένες Bordeaux, Limoges και La Rochelles μπορούν, όσον αφορά την κίνηση και τα χαρακτηριστικά τους, να βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής του αερολιμένα Angoulême.
- (60) Ωστόσο, το γεγονός ότι η Ryanair ξεκίνησε δρομολόγιο προς Λονδίνο Stansted από τα αεροδρόμια La Rochelle και Limoges σημαίνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες τα θεωρούν χωριστές αγορές. Επίσης, η διάρκεια της διαδρομής από την πόλη Angoulême έως τους αερολιμένες Bordeaux, Limoges και La Rochelle, που αντιστοιχεί στον χρόνο πτήσης μεταξύ των αερολιμένων Angoulême και Λονδίνου Stansted, θα ήταν αποθαρρυντικός παράγοντας για τους κατοίκους της Angoulême.
- (61) Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι δεν ικανοποιείται το κριτήριο της επίπτωσης στον ανταγωνισμό και ότι οι αιτιάσεις της Επιτροπής σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση προς όφελος του αερολιμένα Angoulême δεν είναι, συνεπώς, βάσιμες, εφόσον μία από τις βασικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ δεν ικανοποιείται στην προκειμένη περίπτωση.

(⁴⁸) Οι γαλλικές αρχές βασίζουν αυτό το όριο στην απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2006, NN21/06, Ηνωμένο Βασίλειο — City of Derry Airport (EE C 272 της 9.11.2006, σ. 13). Επιπλέον, εκτιμούν τους χρόνους διαδρομής με βάση την υπηρεσία υπολογισμού αποστάσεων Michelin, λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς την ταχύτερη διαδρομή.

5.1.2. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

5.1.2.1. Συμβατότητα βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

(62) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι χρηματοδοτήσεις που χορηγήθηκαν στους φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης, ακόμη και στην περίπτωση που δεν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που θέσπισε η απόφαση *Altmark*. Θεωρούν ότι η εξυπηρέτηση αυτού του αερολιμένα θα πρέπει γενικά να θεωρείται ΥΓΟΣ για τη συμβολή στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Κατά τις γαλλικές αρχές, η συμβατότητα βασίζεται ευθέως στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και στην απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής⁽⁴⁹⁾ (στο εξής «η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005») για το χρονικό διάστημα πριν από τις 30 Ιανουαρίου 2012. Για μετέπειτα, βασίζεται στην απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής⁽⁵⁰⁾ (στο εξής «η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011»).

α) Περίοδος υπό τη διαχείριση του ΕΒΕΑ ή του ΕΒΕΑ σε συνδυασμό με τη SMAC

i) Ύπαρξη πράξης ανάθεσης

(63) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η πράξη ανάθεσης που θεμελιώνει την αποστολή δημόσιας υπηρεσίας του ΕΒΕΑ προέρχεται από το άρθρο 170-1 του εμπορικού κώδικα. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, το εν λόγω ίδρυμα συμβάλλει «στην οικονομική και χωροταξική ανάπτυξη και τη βελτίωση της ελκυστικότητας των περιοχών καθώς και στη στήριξη των επιχειρήσεων και των ενώσεών τους με την εκπλήρωση [...] κάθε αποστολής δημόσιας υπηρεσίας και κάθε αποστολής γενικού συμφέροντος που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων αυτών». Προς τον σκοπό αυτό, «κάθε ίδρυμα [...] μπορεί να εκπληρώσει [...] αποστολή δημιουργίας και διαχείρισης υποδομών, ιδίως [...] αερολιμενικών».

(64) Οι γαλλικές αρχές προσθέτουν ότι αυτό το νομικό πλαίσιο συμπληρώνει τις πράξεις που αναθέτουν στο ΕΒΕΑ την ευθύνη της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συνάγεται, συνεπώς, ότι έχει ανατεθεί στο ΕΒΕΑ η κατασκευή και διαχείριση αερολιμενικών υποδομών. Το ίδιο ισχύει και για τις αποφάσεις με τις οποίες το ΕΒΕΑ και οι εμπλεκόμενοι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης αποφάσισαν να συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση του αερολιμένα.

ii) Ύψος της αντιστάθμισης

(65) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το δημοσιονομικό και λογιστικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στο ΕΒΕΑ⁽⁵¹⁾ απέτρεπε το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης.

(66) Κατά κανόνα, αφιερώνεται χωριστό κονδύλιο στις δραστηριότητες του αερολιμένα. Επιπλέον, ο έλεγχος αυτός θα προέκυπτε από την ψήφιση του προϋπολογισμού του αερολιμένα, μετά την επικύρωση από το προεδρείο⁽⁵²⁾ του ΕΒΕΑ, από τα εκλεγμένα μέλη του ΕΒΕΑ. Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι η κατάρτιση του προϋπολογισμού συνοδεύεται από έγγραφα σχετικά με την πορεία των πράξεων λειτουργίας, την κατάσταση της ικανότητας αυτοχρηματοδότησης, την κατάσταση των πράξεων κεφαλαίου, τον πίνακα των παροχών και εισφορών μεταξύ των υπηρεσιών καθώς και από τον πίνακα προσωπικού και το συνολικό μισθολογικό κόστος.

(67) Κατά τον ίδιο τρόπο, οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι το καταστατικό της SMAC αναφέρει την αποστολή της, που είναι πλήρως αφιερωμένη στη δημόσια υπηρεσία του αερολιμένα. Οι δραστηριότητες του αερολιμένα έχουν ειδικό προϋπολογισμό. Οι γαλλικές αρχές προσθέτουν ότι ο προϋπολογισμός ψηφίζεται από το συμβούλιο. Εξάλλου, κάθε νέο μέτρο καθώς και η υπέρβαση του προηγούμενου προϋπολογισμού κατά 5 % πρέπει να εγκρίνονται με ειδική πλειοψηφία.

(68) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η αναφορά σε τακτά χρονικά διαστήματα επιτρέπει να επαληθεύεται η ορθή εκτέλεση του προϋπολογισμού, γεγονός που αποκλείει κάθε ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης. Η γενική συνέλευση ψηφίζει εκ νέου με πλειοψηφία $n+1$ για την έγκριση των εκτελεσθέντων προϋπολογισμών. Το τελευταίο επίπεδο ελέγχου διασφαλίζεται με την υποβολή των λογαριασμών του ΕΒΕΑ στη νομαρχία που ασκεί έλεγχο της νομιμότητας. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006, η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας γνωμοδοτούσε σε αυτήν. Η SMAC, με την ιδιότητα της παραχωρούσας αρχής, ενέκρινε τους αρχικούς, τους διορθωμένους και τους εκτελεσθέντες προϋπολογισμούς.

⁽⁴⁹⁾ Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

⁽⁵⁰⁾ Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

⁽⁵¹⁾ Εγκύκλιος αριθ. 111 της 30ής Μαρτίου 1992 που καθορίζει τους δημοσιονομικούς και λογιστικούς κανόνες που εφαρμόζονται στο ΕΒΕΑ.

⁽⁵²⁾ Το προεδρείο του ΕΒΕΑ απαρτίζεται από εκλεγμένα μέλη που εγκρίνουν, μετά από ενδεχόμενη τροποποίηση, σχέδιο προϋπολογισμού.

β) Περίοδος υπό τη διαχείριση της εταιρείας SNC-Lavalin και της SMAC

i) Ύπαρξη πράξης ανάθεσης

(69) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι υποχρεώσεις παροχής υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος που έχουν ανατεθεί στην εταιρεία SNC-Lavalin ορίζονται στη συγγραφή υποχρεώσεων και στις τεχνικές ρητρες ⁽⁵³⁾. Ισχυρίζονται ότι η ανάπτυξη του αερολιμενικής υποδομής αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της.

ii) Ύψος της αντιστάθμισης

(70) Οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι οι λογαριασμοί αποτελεσμάτων του ΦΕΔΑ επιτρέπουν να διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται καμία υπεραντιστάθμιση.

(71) Εκτός από τον λογιστικό διαχωρισμό που εξασφαλίστηκε με τη δημιουργία μιας θυγατρικής της εταιρείας SNC-Lavalin ⁽⁵⁴⁾, η απουσία υπεραντιστάθμισης διασφαλίζεται από τον έλεγχο της SMAC ⁽⁵⁵⁾, που αποσκοπεί στην αποτροπή υπεραντιστάθμισης από τη συμμετοχή της στις δαπάνες για την παροχή των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(72) Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι η αμοιβή της εταιρείας SNC-Lavalin δεν ήταν παράλογη. Αφενός, ο προσφέρων όφειλε να καθορίσει τη ζητούμενη από τη SMAC ανώτατη εγγύηση για την εξισορρόπηση της εκμετάλλευσής του, σύμφωνα με το βασικό σενάριο (εκμετάλλευση χωρίς εμπορική κίνηση) και με το προδραστικό σενάριο (εκμετάλλευση με εμπορική κίνηση). Εάν επιλεγόταν το προδραστικό σενάριο, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι η προσφορά της εταιρείας SNC-Lavalin ήταν η χαμηλότερη οικονομική προσφορά. Αφετέρου, υποστηρίζουν ότι οι δαπάνες τις οποίες εσωμίσησε η SMAC κατά το οικονομικό έτος 2012, χωρίς εμπορική κίνηση, ανέρχονται σε 644 000 ευρώ, έναντι 810 000 ευρώ το 2010.

(73) Τέλος, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι ο φόρος ακίνητης περιουσίας βάρυνε τη SMAC, η οποία, ως ιδιοκτήτρια, επέλεξε να μην τον μετακυλίσει στον φορέα εκμετάλλευσής.

(74) Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι χρηματοδοτήσεις που χορηγήθηκαν στους φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και της απόφασης του 2005 για τις ΥΓΟΣ για την περίοδο πριν από τις 30 Ιανουαρίου 2012, και της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 για μετέπειτα.

5.1.2.2. Συμβατότητα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ

α) Σχετικά με τις επενδύσεις υποδομών

(75) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, στην περίπτωση που η Επιτροπή κρίνει ότι η δημόσια επιδότηση των επενδύσεων υποδομών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, θα πρέπει να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

i) Σαφώς καθορισμένος στόχος γενικού συμφέροντος (πρώτο κριτήριο)

(76) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η οικονομική και τουριστική ανάπτυξη του νομού Charente αποτελούσε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος. Θεωρούν ότι η πρακτική της Επιτροπής ⁽⁵⁶⁾ επιτρέπει στη δημόσια διοίκηση να θεωρεί ότι η ανάπτυξη ενός περιφερειακού αερολιμένα ανταποκρίνεται στην υλοποίηση αυτού του στόχου.

ii) Αναγκαιότητα και αναλογικότητα των επενδύσεων προς τον καθορισμένο στόχο (δεύτερο κριτήριο)

(77) Οι επενδύσεις αυτές πληρούσαν τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν μελέτη ⁽⁵⁷⁾ που δικαιολογεί τη δημιουργία μιας δομής στην οποία θα συμμετέχουν όλοι οι φορείς, δημόσιοι οργανισμοί και επαγγελματίες του τουρισμού, οι οποίοι εκφράζουν ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του αερολιμένα Angoulême αντί μιας άλλης υποδομής και αξιολογούν τις ελάχιστες επενδύσεις για τον σκοπό αυτό.

⁽⁵³⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 8 της συγγραφής υποχρεώσεων και των τεχνικών ρητρών, η εταιρεία SNC-Lavalin οφείλει να διασφαλίσει την εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας αρχής, την παροχή υπηρεσίας AFIS, την εκτέλεση καθηκόντων που διασφαλίζουν την ασφαλή χρήση του αερολιμένα, τη συντήρηση των γηπέδων και δικτύων του αερολιμένα, καθώς και την ικανότητα υποδοχής μιας τακτικής εμπορικής κίνησης.

⁽⁵⁴⁾ Πρόκειται για την εταιρεία εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême Cognac.

⁽⁵⁵⁾ Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο έλεγχος αυτός προβλέπεται στη συγγραφή υποχρεώσεων της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

⁽⁵⁶⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 27ης Ιανουαρίου 2007, Ν 491/06, Ιταλία — Tortoli-Arbatax — (ΕΕ C 133 της 15.6.2007, σ. 3).

⁽⁵⁷⁾ Η εν λόγω μελέτη εκπονήθηκε από την Alliance de conseils για τη συμβολή των αερολιμενικών υπηρεσιών στην τοπική οικονομία. Εκδόθηκε στις 14 Ιουνίου 2006.

- iii) Ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα (τρίτο κριτήριο)
- (78) Οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι, με βάση τις προβλέψεις της ίδιας μελέτης, η κίνηση του αερολιμένα θα υπερέβαινε μεσοπρόθεσμα τους 100 000 επιβάτες ανά έτος, γεγονός το οποίο θα αντιστοιχούσε σε ικανοποιητική προοπτική χρήσης μεσοπρόθεσμα. Κατά την άποψή τους, οι προβλέψεις αυτές βασίζονταν στην υπόθεση της αύξησης της συχνότητας του πρώτου δρομολογίου στο Λονδίνο και στην έναρξη μιας δεύτερης γραμμής.
- iv) Ίση και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις υποδομές (τέταρτο κριτήριο)
- (79) Οι γαλλικές αρχές τονίζουν ότι δεν υπήρχαν διακρίσεις ως προς την πρόσβαση στις υποδομές. Ο μόνος περιορισμός για τη χρήση των υποδομών του αερολιμένα Αγγουλέμε σχετιζόταν με την περιορισμένη ικανότητα υποδοχής της εναέριας κυκλοφορίας και του αεροσταθμού. Τα κίνητρα ήταν διαθέσιμα για κάθε εταιρεία που θα ξεκινούσε ένα νέο δρομολόγιο, αλλά στην πραγματικότητα μόνον η Ryanair τα αξιοποίησε.
- v) Απουσία επίπτωσης στις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον (πέμπτο κριτήριο)
- (80) Οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι το γεγονός και μόνον ότι ο αερολιμένας Αγγουλέμε κατατάσσεται στην κατηγορία Δ των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 αρκεί για να διαπιστωθεί ότι δεν υπήρξε επίπτωση στον ανταγωνισμό σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.
- vi) Αναγκαιότητα και αναλογικότητα της ενίσχυσης (έκτο κριτήριο)
- (81) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η δημόσια χρηματοδότηση των επενδύσεων σε ποσοστό 100 % ήταν αναγκαία για τη διατήρηση της δυναμικότητας του αερολιμένα καθώς και για την ανάπτυξή του. Κατά τις γαλλικές αρχές, η απαίτηση αυτή δικαιολογεί την κατανομή της χρηματοδότησης των επενδύσεων μεταξύ της SMAC και του φορέα εκμετάλλευσης με τη σύμβαση υπεργολαβίας της 22ας Ιανουαρίου 2009. Η κατάσταση αυτή πρέπει να διαχωριστεί από την κατάσταση η οποία, από το 2012, είχε ως αποτέλεσμα η SMAC να καταβάλει ετήσια αμοιβή 179 400 ευρώ για παροχή υπηρεσιών μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών. Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι το νομικό πλαίσιο δεν πρόβλεπε την πραγματοποίηση επενδύσεων από τη SMAC, αλλά ότι αυτή θα είχε την κυριότητα των επενδύσεων που προτείνονται από τον πάροχο υπηρεσιών ή αποφασίζονται από τη SMAC.
- β) Σχετικά με τις χρηματοδοτήσεις λειτουργίας
- (82) Οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται πρωτίστως ότι το ΕΒΕΑ χορηγούσε προκαταβολές στον αερολιμένα από το 1984 έως το 2001. Θεωρούν ότι η περίοδος αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο της έρευνας της Επιτροπής. Πέραν αυτής της περιόδου, οι άλλες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν θα μπορούσαν να ερευνηθούν ως λειτουργικές ενισχύσεις.
- (83) Στη συνέχεια, εκτός από τη χρηματοδότηση των επενδύσεων, οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι το έλλειμμα που επωμίστηκαν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές περιοριζόταν στις 350 000 ευρώ κατά τα οικονομικά έτη 2002 και 2003⁽⁵⁸⁾. Προσθέτουν ότι, όσον αφορά τα οικονομικά έτη 2004 έως 2006, δεν κρατήθηκαν πρακτικά των αποφάσεων του συμβουλίου του αερολιμένα για το θέμα αυτό. Η γενική υπηρεσία του ΕΒΕΑ εισέφερε το αναγκαίο χρηματικό ποσό για την ισοσκέλιση του προϋπολογισμού.
- (84) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι αυτές οι χρηματοδοτήσεις λειτουργίας δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 56 έως 61 της παρούσας απόφασης. Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι δεν ικανοποιείται το κριτήριο της επίπτωσης στον ανταγωνισμό και ότι οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις για τη λειτουργία του αερολιμένα Αγγουλέμε δεν μπορεί να συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (85) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν, εξάλλου, ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι εν λόγω χρηματοδοτήσεις συνιστούν ενισχύσεις, πρέπει να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά και να απαλλαγούν από την υποχρέωση κοινοποίησης. Οι γαλλικές αρχές βασίζονται ως προς αυτό στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

5.2. Οι σχέσεις με τη Ryanair

5.2.1. Σχετικά με τον χαρακτηρισμό της ενίσχυσης

- (86) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν, καταρχάς, ότι η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού. Στη συνέχεια, θεωρούν ότι η SMAC δεν ενήργησε ως συνेतός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, για τους λόγους που εκτέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 55 της παρούσας απόφασης. Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι αυτό που οδήγησε το ΕΒΕΑ να διαπραγματευθεί με τη Ryanair την έναρξη δρομολογίου Αγγουλέμε — Λονδίνο Stansted ήταν το γεγονός ότι δεν υπήρξε ανταπόκριση στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων που προκηρύχθηκε για την έναρξη διεθνών αεροπορικών συνδέσεων, κατόπιν εντολής της SMAC.

⁽⁵⁸⁾ Το όριο αυτό καθορίστηκε με τη συμφωνία εταιρικής σχέσης της 23ης Μαΐου 2002.

- (87) Υπογραμμίζουν επίσης ότι τα έργα χωροταξικής διαρρύθμισης⁽⁵⁹⁾ που άρχισαν το 2006 δεν είχαν ως σκοπό να ικανοποιήσουν μία συγκεκριμένη εταιρεία, αλλά να καταστεί δυνατή η υποδοχή αεροπορικών εταιρειών. Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι το γεγονός ότι ο αερολιμένας δεν χρησιμοποιείται τακτικά από άλλες αεροπορικές εταιρείες είχε ως αποτέλεσμα οι επενδύσεις να ευνοήσουν σχεδόν εξ ολοκλήρου τη Ryanair.
- (88) Όσον αφορά τις δαπάνες που συνδέονται με τις εμπορικές σχέσεις με τη Ryanair, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου έπρεπε να πραγματοποιήσει πρόσθετες δαπάνες προσωπικού. Αυτές περιλαμβάνουν τη διαφορά μεταξύ των προβλεπόμενων δαπανών και των πραγματικών δαπανών:

Ασφάλεια	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Αριθμός υπαλλήλων	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Κόστος προσωπικού (σε χιλιάδες ευρώ)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Προστασία	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Αριθμός υπαλλήλων	10	—	—	—	—	—
Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Κόστος προσωπικού (σε χιλιάδες ευρώ)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Παροχή υπηρεσιών και υποδοχή	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Αριθμός υπαλλήλων	1	—	—	—	—	—
Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Κόστος προσωπικού (σε χιλιάδες ευρώ)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

- (89) Το ίδιο ισχύει και για τις άλλες πρόσθετες δαπάνες που συνδέονται με την εμπορική δραστηριότητα της Ryanair, εκτός από τις δαπάνες προσωπικού:

Ασφάλεια	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Υπηρεσίες (σε χιλιάδες ευρώ)	0	—	—	—	—	—

⁽⁵⁹⁾ Επιμήκυνση του διαδρόμου κατά 50 μέτρα και επέκταση, αναβάθμιση και εξοπλισμός του αεροσταθμού για την εξυπηρέτηση αεροσκαφών 200 επιβατών. Το ύψος των επενδύσεων εκτιμήθηκε σε 977 000 ευρώ.

Ασφάλεια	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Άλλα	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
εκ των οποίων χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων (σε χιλιάδες ευρώ)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Προστασία	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Υπηρεσίες (σε χιλιάδες ευρώ)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Άλλα (σε χιλιάδες ευρώ)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Παροχή υπηρεσιών και υποδοχή	Τιμή αναφοράς 2007	Μεταβολή 2008/2007		Μεταβολή 2009/2007		Μεταβολή 2010/2007
		Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη	Πραγματική	Πρόβλεψη
Υπηρεσίες (σε χιλιάδες ευρώ)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Άλλα (σε χιλιάδες ευρώ)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

- (90) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ορισμένα από τα κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 δεν πληρούνται.
- (91) Καταρχάς, οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι η Ryanair δεν υπέβαλε επιχειρηματικό σχέδιο. Θεωρούσαν ότι οι φθίνουσες ενισχύσεις που οδήγησαν στην υπογραφή των συμφωνιών του 2008 μπορούσαν να παράσχουν στην αεροπορική εταιρεία τη δυνατότητα να επιτύχει ικανοποιητικό περιθώριο κέρδους.
- (92) Λόγω της έλλειψης επιχειρηματικού σχεδίου, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι είναι αδύνατο να διαπιστωθεί αν πληρούται το κριτήριο της έντασης. Ωστόσο, με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες για την έναρξη των γραμμών που αποτελούν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το EBEA και η SMAC έκριναν ότι το κριτήριο αυτό πληρούται.
- (93) Οι γαλλικές αρχές εκτιμούν επίσης ότι η ετήσια αυξητική τάση κατά [...] (*) % του αριθμού των επιβατών χωρίς αύξηση των δρομολογίων, που παρατηρήθηκε το 2008 και το 2009, ήταν πιθανό να συνεχιστεί το 2010.
- (94) Τέλος, όπως εκφράζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 56 έως 60 της παρούσας απόφασης, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι τα μέτρα αυτά δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

5.3. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές

- (95) Η Γαλλία διατύπωσε παρατηρήσεις σχετικά με την ερμηνεία των νέων κατευθυντήριων γραμμών, ως προς τη μορφή και επί της ουσίας, και εξέφρασε τη συμφωνία της με την εφαρμογή τους στις υποθέσεις που αφορούν μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή πριν από τη δημοσίευσή τους.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

- (96) Παρατηρεί ότι οι νέες κατευθυντήριες γραμμές είναι πιο ευέλικτες από τις προηγούμενες για τις ενισχύσεις λειτουργίας. Η αναδρομική εφαρμογή τους σε όλες τις ενισχύσεις θα επιτρέψει συνεπώς, κατά τη Γαλλία, τη λιγότερο κυρωτική αντιμετώπιση των προηγούμενων καταστάσεων για ορισμένα αεροδρόμια.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

6.1. Παρατηρήσεις της Air France

- (97) Η Air France θεωρεί ότι τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη Ryanair και στη θυγατρική της AMS είναι εξόχως αντιπροσωπευτικά των εμπορικών πρακτικών της Ryanair.
- (98) Η Air France υπέβαλε επίσης παρατηρήσεις στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών στην παρούσα υπόθεση. Η Air France αμφισβητεί την εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών στις υποθέσεις που αφορούν τη χορήγηση λειτουργικών ενισχύσεων σε αερολιμένες, ακόμη κι αν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευσή τους.
- (99) Αφενός, η Air France θεωρεί ότι πρόκειται για αναδρομική εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών που ευνοεί τις μη καθετοποιημένες επιχειρήσεις, νομιμοποιώντας συμπεριφορές που δεν συμμορφώνονταν με τους τότε ισχύοντες κανόνες, όταν τέθηκαν σε εφαρμογή. Αντίθετα, η προσέγγιση αυτή αδικεί τις επιχειρήσεις που τηρούσαν τις προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές χωρίς να λαμβάνουν δημόσιους πόρους.
- (100) Αφετέρου, η Air France επισημαίνει ότι η αναδρομική εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών στη χορήγηση λειτουργικών ενισχύσεων σε αερολιμένες είναι αντίθετη προς τις γενικές αρχές του δικαίου και την ευρωπαϊκή νομολογία.

6.2. Παρατηρήσεις της Ryanair

- (101) Η εταιρεία Ryanair (στο εξής «Ryanair») αμφισβητεί ότι η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήψε με τον αερολιμένα Angoulême μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση.
- (102) Υποστηρίζει ότι η απόφασή της να ξεκινήσει μία νέα γραμμή Λονδίνο Stansted — Angoulême ανταποκρινόταν στη βούληση να διασφαλίσει μια αεροπορική βάση χαμηλού κόστους, το περιβάλλον της οποίας αντιστοιχούσε στα χαρακτηριστικά του αερολιμένα Angoulême. Επιπλέον, η εταιρεία δηλώνει ότι οι ιδιαιτερότητες του αερολιμένα Angoulême μπορούσαν να την οδηγήσουν στην προσφορά ενός ανταγωνιστικού επιπέδου αερολιμενικών τελών. Παρά τις αβεβαιότητες που συνδέονται με την έναρξη μιας γραμμής⁽⁶⁰⁾ και, κατά συνέπεια, με τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο, η Ryanair θεωρεί ότι ο αερολιμένας μπορούσε εύλογα να προσδοκά οφέλη από τη συμφωνία λόγω της επιτυχίας της σε άλλες γραμμές.
- (103) Επιπλέον, η Ryanair δηλώνει ότι η απόφασή της να τερματίσει το δρομολόγιο Λονδίνο Stansted — Angoulême οφείλεται σε εμπορικούς λόγους. Κατά την άποψή της, η μείωση των εσόδων ανήλθε σε [...] % το 2009 σε σχέση με τα έσοδα του 2008⁽⁶¹⁾. Υπογραμμίζει ότι διαπραγματεύθηκε καλόπιστα, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 9 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, για να υπάρξει μια βιώσιμη οικονομική συμφωνία με τον αερολιμένα Angoulême. Ισχυρίζεται ότι ζήτησε, τον Σεπτέμβριο του 2009, μείωση των αερολιμενικών τελών. Μετά την άρνηση της SMAC, που της κοινοποιήθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2010, η Ryanair ανέφερε ότι πρότεινε τη διατήρηση της γραμμής μόνο κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, πρόταση την οποία ακολούθησε η λύση της συμφωνίας λόγω της ενστάσεως απαραδέκτου που προέβαλε η SMAC.

6.2.1. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

6.2.1.1. Παρουσία κρατικών πόρων

- (104) Η Ryanair επισημαίνει ότι οι φόροι δεν αποτελούν το σύνολο των πόρων των ΕΒΕ. Θεωρεί ότι το άρθρο R. 224-6 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας υποχρεώνει τα αεροδρόμια η διαχείριση των οποίων ασκείται από ΕΒΕ να χρηματοδοτούν τις δαπάνες τους από τα έσοδα που προέρχονται από την εκμετάλλευση του αερολιμένα. Η Ryanair εκτιμά ότι το ΕΒΕΑ χορηγούσε το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης του αερολιμένα. Αντιθέτως, η SMAC δεν είχε καμία πείρα εκμετάλλευσης αερολιμένα⁽⁶²⁾.

⁽⁶⁰⁾ Η Ryanair διευκρινίζει ότι καμία τακτική εμπορική υπηρεσία δεν παρεχόταν προς την Angoulême από αεροσκάφη σαν αυτά που αυτή χρησιμοποιεί και ότι δεν υπήρχε κανένα σημείο αναφοράς στο οποίο θα μπορούσε να βασιστεί για να αξιολογήσει την αποδοτικότητα της γραμμής.

⁽⁶¹⁾ Η Ryanair αποδίδει αυτή τη μείωση των εσόδων στην αύξηση των επιβαρύνσεων που επιβάλλονται στους επιβάτες στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου και στην οικονομική κρίση εν γένει.

⁽⁶²⁾ Η Ryanair υπογραμμίζει ότι το ΕΒΕΑ ήταν επικεφαλής των διαπραγματεύσεων.

6.2.1.2. Καταλογισμός των μέτρων στο κράτος

- (105) Η Ryanair θεωρεί ότι το γεγονός και μόνον ότι το ΕΒΕΑ είναι υπό τον έλεγχο του κράτους και ότι οι πόροι του προέρχονται από φόρους δεν είναι αρκετό για να θεωρηθεί ότι ικανοποιείται το κριτήριο του καταλογισμού στο κράτος.
- (106) Ισχυρίζεται ότι το οργανικό κριτήριο, δηλαδή ο δημόσιος χαρακτήρας ενός φορέα, δεν μπορεί από μόνο του να τεκμηριώσει τον καταλογισμό του μέτρου στο κράτος ⁽⁶³⁾. Εν προκειμένω, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ΕΒΕ και άλλων δημόσιων οργανισμών ⁽⁶⁴⁾. Συναφώς, η Ryanair επισημαίνει ότι το άρθρο L 711-1 του εμπορικού κώδικα, που τέθηκε σε ισχύ τον Ιούνιο του 2005, χαρακτηρίζει τα ΕΒΕ δημόσιους οικονομικούς οργανισμούς και ότι έκθεση του κοινοβουλίου προσδιορίζει τη «θεσμική δυαδικότητα» τους καθώς και τις αμφιβολίες ως προς τον χαρακτηρισμό τους ⁽⁶⁵⁾. Η Ryanair επισημαίνει επίσης ότι το κράτος δεν συμμετέχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεών τους, καθόσον ο ρόλος του περιορίζεται στην άσκηση εποπτείας ⁽⁶⁶⁾.

6.2.2. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

6.2.2.1. Από κοινού εκτίμηση ενός οικονομικού πλεονεκτήματος που αποδόθηκε στη Ryanair και την AMS

- (107) Κατά τη γνώμη της Ryanair, οι εταιρείες Ryanair και AMS δεν θα πρέπει να θεωρηθούν ως ενιαίος δικαιούχος των εν λόγω μέτρων.
- (108) Αφενός, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ είχε ως αποδέκτη τον αερολιμένα και δεν είχε ως αντικείμενο την αύξηση του ποσοστού πληρότητας των πτήσεων του ούτε την αποδοτικότητα της γραμμής την οποία εκμεταλλεύονταν η Ryanair. Αφετέρου, ούτε η μετοχική σύνθεση της εταιρείας AMS ούτε το αντικείμενό της δεν επιτρέπουν να αμφισβητηθεί ότι οι εν λόγω συμβάσεις είχαν διαφορετικά αντικείμενα. Η Ryanair υπογραμμίζει επίσης ότι οι δύο συμβάσεις είχαν υπογραφεί από διαφορετικά πρόσωπα ⁽⁶⁷⁾ παρά την ταυτότητα της διαχείρισης που επισημαίνει η Επιτροπή.
- (109) Η Ryanair διευκρινίζει επίσης ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν αποτελεί προαπαιτούμενο για την έναρξη του δρομολογίου. Ωστόσο, η πρακτική αυτή είναι η συνηθέστερη όσον αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια ⁽⁶⁸⁾.

6.2.2.2. Κοινή αξιολόγηση της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ

- (110) Η Ryanair αμφισβητεί την κοινή αξιολόγηση της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ. Τονίζει ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ αφορούν την AMS, θυγατρική της Ryanair. Οι συμβάσεις αυτές αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστής διαπραγμάτευσης και συνάφθηκαν ανεξάρτητα από τις συμφωνίες της Ryanair με τους αερολιμένες.
- (111) Η Ryanair επισημαίνει, ωστόσο, ότι πραγματοποιεί η ίδια τις εργασίες διαφήμισης για τους προορισμούς της. Επισημαίνει επίσης ότι προέβη σε διαφημιστικές ενέργειες στον ιστότοπό της προς όφελος τρίτων χωρίς τη συμμετοχή της εταιρείας AMS. Τέλος, θεωρεί ότι η Επιτροπή αναγνωρίζει, στην απόφασή της σχετικά με το αεροδρόμιο της Μπρατισλάβας ⁽⁶⁹⁾, ότι αποδίδεται αξία στις διαφημιστικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair.

6.2.2.3. Αρχή του συνετού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

α) Επιχειρηματικό σχέδιο

- (112) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι δεν καταρτίζεται συστηματικά επιχειρηματικό σχέδιο πριν να ληφθούν οι επενδυτικές αποφάσεις. Και μόνο το γεγονός ότι άλλες επιχειρήσεις ή ορισμένες αρχές ανταγωνισμού ⁽⁷⁰⁾ δεν τα θεωρούν χρήσιμα συστηματικά θα αρκούσε για να αποδειχθεί ότι δεν είναι ρεαλιστικό να θεωρούνται στοιχείο που χαρακτηρίζει τη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

⁽⁶³⁾ Η Ryanair παραπέμπει στην απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I- 4397.

⁽⁶⁴⁾ Η Ryanair λαμβάνει ως σημείο αναφοράς τη γνώμη αριθ. 351 654 που εξέδωσε στις 16 Ιουνίου 1992 το Συμβούλιο της Επικρατείας.

⁽⁶⁵⁾ Έκθεση της κ. Catherine Vautrin, εξ ονόματος της επιτροπής οικονομικών υποθέσεων, αριθ. 2388, σχετικά με το νομοσχέδιο για τα προξενικά δικτυα.

⁽⁶⁶⁾ Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η άσκηση της κηδεμονίας δεν συνεπάγεται ότι το κράτος αποφασίζει για τις επίμαχες συμφωνίες.

⁽⁶⁷⁾ Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών υπεγράφη από τον Michel Cawley, αντιπρόεδρο της Ryanair, ενώ η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ υπεγράφη από τον Eddie Wilson, διευθυντή της AMS.

⁽⁶⁸⁾ Η Ryanair επικαλείται την ανάγκη δημιουργίας μιας εικόνας του αεροδρομίου και της αύξησης της αναλογίας των επιβατών επί του συνόλου των επιβατών που διέρχονται από τον αερολιμένα.

⁽⁶⁹⁾ Απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (ex NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Μπρατισλάβα και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

⁽⁷⁰⁾ Η Ryanair παραπέμπει στη θέση του Competition Appeal Tribunal του Ηνωμένου Βασιλείου της 21ης Μαΐου 2010 στην υπόθεση 1145/4/8/09, Stagecoach Group plc κατά Επιτροπής ανταγωνισμού, σκέψη 75.

- β) Παρατηρήσεις σχετικά με τις συνθήκες εφαρμογής της αρχής του συνετού ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΙΕΟΑ)
- (113) Κατά τη γνώμη της Ryanair, η Επιτροπή δεν μπορεί να εφαρμόζει επιλεκτικά την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Παραπέμποντας στη θέση του Γενικού Δικαστηρίου ⁽⁷¹⁾, τονίζει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει την εμπορική πράξη στο σύνολό της και να λάβει υπόψη όλα τα συναφή στοιχεία και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται ⁽⁷²⁾.
- (114) Επιπλέον, η Ryanair εκτιμά ότι η Επιτροπή πρέπει να συγκρίνει τις συμβάσεις που συνάφθηκαν μεταξύ της Ryanair και των δημόσιων αερολιμένων με τις συμβάσεις με τους αερολιμένες που ανήκουν μερικώς ή εξ ολοκλήρου σε ιδιώτες επενδυτές. Η Ryanair παραπέμπει σε μελέτη ⁽⁷³⁾ για τους σκοπούς της ανάλυσης αυτής. Υπενθυμίζοντας τη νομολογία του Δικαστηρίου ⁽⁷⁴⁾, υποστηρίζει ότι μόνο στην περίπτωση κατά την οποία κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν είναι διαθέσιμος η Επιτροπή θα πρέπει να υιοθετήσει μια προσέγγιση με βάση τις δαπάνες.
- (115) Η Ryanair εκτιμά ότι η μέθοδος της Επιτροπής που συνίσταται στο να αποδέχεται μόνο ως αερολιμένες αναφοράς αυτούς που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα που αποτέλεσε αντικείμενο της έρευνας είναι εσφαλμένη ⁽⁷⁵⁾.
- (116) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι αγοραίες τιμές αναφοράς που ελήφθησαν από τους αερολιμένες αναφοράς δεν είναι νοθευμένες με τις κρατικές ενισχύσεις προς γειτονικούς αερολιμένες. Είναι επομένως δυνατό να εκτιμηθεί με αξιόπιστο τρόπο μία αγοραία αξία αναφοράς κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (117) Και τούτο διότι:
- οι αναλύσεις αναφοράς χρησιμοποιούνται ευρέως κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ και σε άλλους τομείς εκτός από τις κρατικές ενισχύσεις,
 - οι επιχειρήσεις αλληλοεπηρεάζονται κατά τη λήψη των αποφάσεών τους μόνο στο μέτρο που τα προϊόντα τους είναι υποκατάστατα ή συμπληρωματικά,
 - οι αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής θα ασκούν κατ' ανάγκη ανταγωνισμό μεταξύ τους και οι αερολιμένες αναφοράς που χρησιμοποιήθηκαν στις υποβληθείσες εκθέσεις αντιμετωπίζουν περιορισμένο ανταγωνισμό από τους αερολιμένες στη ζώνη επιρροής τους. Συνεπώς, λιγότερο από το ένα τρίτο των εμπορικών αερολιμένων που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής των αεροδρομίων αναφοράς εξαρτώνται εξ ολοκλήρου από το κράτος και κανένας από τους αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής των αερολιμένων αναφοράς δεν θα αποτελούσε αντικείμενο διαδικασίας για τις κρατικές ενισχύσεις (τον Απρίλιο του 2013),
 - ακόμη και όταν οι αερολιμένες αναφοράς αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ (π.χ., αν ο ιδιωτικός τομέας κατέχει σημαντική συμμετοχή ή η διαχείριση του αερολιμένα ασκείται από ιδιωτικό φορέα),
 - οι αερολιμένες που τηρούν την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς δεν καθορίζουν τις τιμές τους κάτω του οριακού κόστους.
- (118) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη χαμηλή οικονομική αξία των περιφερειακών αερολιμένων πριν από την ταχεία ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Όσον αφορά τις δαπάνες που συνδέονται με το κλείσιμό τους ή τη συντήρησή τους, η Ryanair εκτιμά, υπενθυμίζοντας τη νομολογία του Γενικού Δικαστηρίου ⁽⁷⁶⁾, ότι κάθε λιγότερο δαπανηρή εναλλακτική προσφορά πρέπει να θεωρηθεί σύμφωνη με την αρχή του συνετού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (119) Κατά συνέπεια, η Ryanair θεωρεί ότι οι δαπάνες τις οποίες λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή δεν πρέπει να είναι το μέσο κόστος αλλά το οριακό κόστος. Πράγματι, ο αερολιμένας Αηγουλίεμπε είχε εύλογο οικονομικό συμφέρον να προβεί σε τιμολόγηση βάσει του οριακού κόστους, ακόμη και κάτω από το οριακό κόστος.

⁽⁷¹⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Ryanair κατά Επιτροπής, T-196/04, Συλλογή 2008, σ. II-3643.

⁽⁷²⁾ Η Ryanair επικαλέστηκε σχετικά τα μη αεροναυτικά έσοδα και τους εξωτερικούς παράγοντες του δικτύου.

⁽⁷³⁾ Μελέτη της 25ης Ιουνίου 2012 της εταιρείας συμβούλων Oxera.

⁽⁷⁴⁾ Η Ryanair βασίζεται στην απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 2003 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-83/01P, C-93/01P και C-94/01P, Chronopost SA, Συλλογή 2008, σ. I-6993. Επικαλείται επίσης το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011).

⁽⁷⁵⁾ Ορισμός της αγοραίας τιμής αναφοράς κατά τη συγκριτική ανάλυση ενόψει των ελέγχων της τήρησης του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συνέταξε η Oxera για τη Ryanair στις 9 Απριλίου 2013.

⁽⁷⁶⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Οκτωβρίου 2002 στην υπόθεση T-98/00, Linde κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-3961, σκέψεις 43-54.

- (120) Καταρχάς, όσο ισχυρότερος είναι ο ανταγωνισμός τον οποίο αντιμετωπίζει ένα αεροδρόμιο, τόσο μεγαλύτερο είναι το κίνητρό του να μειώσει τις τιμές του στο επίπεδο του οριακού κόστους.
- (121) Επίσης, η Επιτροπή θα έπρεπε, σύμφωνα με τη Ryanair, να λαμβάνει υπόψη την ιδιαιτερότητα του κάθε αερολιμένα⁽⁷⁷⁾. Ως εκ τούτου, εκτιμά ότι ο ιδιαίτερα έντονος ανταγωνισμός μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων τους ωθεί να ανταγωνίζονται για τη σύναψη συμφωνιών μαζί της. Με τον τρόπο αυτό, τα αεροδρόμια αυτά ενεργούσαν κατά τον ίδιο τρόπο όπως και οι ιδιώτες επενδυτές.
- (122) Στη συνέχεια, η βούληση του αερολιμένα να βελτιώσει την εικόνα του, θα τον οδηγούσε να προβεί σε ενέργειες διαφήμισης. Η επίπτωση αυτή είναι ισχυρότερη, διότι η ισχύς των περιφερειακών αερολιμένων στην αγορά είναι περιορισμένη και έχουν συμφέρον να προσελκύσουν αεροπορικές εταιρείες που μπορούν να αναπτύξουν την κίνηση αυτών των αεροδρομίων.
- (123) Επιπλέον, η Ryanair ισχυρίζεται ότι το επιχειρηματικό σχέδιο που εφαρμόζεται στους εν λόγω αερολιμένες θα πρέπει να σημαίνει ότι μέρος των πάγιων εξόδων και των δαπανών υποδομής θεωρούνται μη ανακτήσιμες δαπάνες. Ο χρονικός ορίζοντας του επιχειρηματικού σχεδίου θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον 15 έτη, αντί συνήθους διάρκειας 5 ετών.
- (124) Ως προς αυτό, η Ryanair υποστηρίζει ότι πρέπει να ακολουθείται η προσέγγιση του «ενιαίου ταμείου». Σύμφωνα με τη θέση της Επιτροπής στην απόφαση για τον αερολιμένα της Μπρατισλάβας⁽⁷⁸⁾, θεωρεί ότι τα μη αεροναυτικά έσοδα, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 50 % των εσόδων ενός αερολιμένα, έχουν ιδιαίτερη σημασία για τους περιφερειακούς αερολιμένες που δεν αξιοποιούνται πλήρως. Η βούληση αύξησης αυτών των εσόδων για να καλυφθούν σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο βαθμό οι πάγιες δαπάνες εξηγεί τις ποινές που προβλέπονται από τις συμφωνίες που έχουν συναφθεί με τη Ryanair σε περίπτωση που αυτή δεν τηρεί τις δεσμεύσεις της. Η δραστηριότητα της Ryanair θα αύξανε την οικονομική αξία του αερολιμένα, ο οποίος θα ήταν ελεύθερος να την αξιοποιήσει προσελκύοντας και άλλες αεροπορικές εταιρείες.
- (125) Κατά τη γνώμη της Ryanair, οι περιφερειακοί αερολιμένες έχουν μεγαλύτερο συμφέρον να συνάπτουν συμβάσεις με μια αεροπορική εταιρεία παρόμοια με αυτήν λόγω των αποτελεσμάτων δικτύου που συνδέονται με το άνοιγμα μιας γραμμής⁽⁷⁹⁾. Η Ryanair θεωρεί ότι το συμφέρον του αερολιμένα Αγκουλέμ να συνάψει συμφωνία μαζί της ήταν ακόμη μεγαλύτερο, εφόσον η μοναδική εναλλακτική δυνατότητα θα ήταν η έναρξη γραμμών με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εκ μέρους αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη μικρού μεγέθους, όπως η Twin Jet. Ωστόσο, η Ryanair επισημαίνει ότι αυτή η δεύτερη επιλογή θα συνεπαγόταν ένα κόστος ευκαιρίας για τον αερολιμένα, δεδομένου ότι οι αεροπορικές εταιρείες σημαντικού μεγέθους έχουν χαμηλότερο κόστος ανά επιβάτη.
- (126) Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη τις εξωγενείς επιδράσεις δικτύου που δημιουργεί η δραστηριότητά της. Μια συμφωνία με τη Ryanair θα λειτουργούσε ως «μαγνήτης» έναντι άλλων αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες θα επιδίωκαν να επωφεληθούν από μεγαλύτερη προβολή και υποδομές καλύτερης ποιότητας. Τα εν λόγω αποτελέσματα δικτύου θα επηρέαζαν θετικά τα αεροναυτικά και μη αεροναυτικά έσοδα⁽⁸⁰⁾. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η ίδια η Επιτροπή υιοθέτησε αυτή την άποψη στην απόφαση για τον αερολιμένα της Μπρατισλάβας⁽⁸¹⁾. Ως εκ τούτου, οι αερολιμένες θα είχαν συμφέρον να συνάψουν συμφωνία με μια εταιρεία που αναλαμβάνει δεσμεύσεις ως προς την κίνηση.
- (127) Η Ryanair διευκρινίζει ότι οι συμφωνίες τις οποίες συνάπτει δεν είναι αποκλειστικές. Κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία που προσφέρει την ίδια υπηρεσία με τη Ryanair θα μπορούσε να λάβει ταυτόσημους όρους δραστηριότητας.
- (128) Όσον αφορά την ανάλυση της αποδοτικότητας, η Ryanair υποστηρίζει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα υιοθετούσε τις ακόλουθες αρχές⁽⁸²⁾:
- η αξιολόγηση θα γινόταν σταδιακά,
 - δεν θα ήταν υποχρεωτικό να υπάρχει εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο,
 - στην περίπτωση ενός μη κορεσμένου αεροδρομίου, η μέθοδος του ενιαίου ταμείου θα ήταν η κατάλληλη μέθοδος τιμολόγησης,
 - θα έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη μόνο τα εισοδήματα που συνδέονται με την οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα,

⁽⁷⁷⁾ Η Ryanair παραπέμπει στη θέση της Επιτροπής στην απόφαση 2011/60/ΕΕ, που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 69, αιτιολογική σκέψη 111.

⁽⁷⁸⁾ Βλέπε την απόφαση που αναφέρεται στην υποσημείωση 69.

⁽⁷⁹⁾ Η Ryanair περιλαμβάνει σε αυτούς τους εξωτερικούς παράγοντες: 1. το γεγονός ότι η έναρξη μιας γραμμής σε ένα περιφερειακό αερολιμένα εκπέμπει θετικό σήμα στις άλλες αεροπορικές εταιρείες ως προς τις προοπτικές αποδοτικότητας· στην προκειμένη περίπτωση, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η εταιρεία Cityline ήταν έτοιμη να συνάψει σύμβαση με τον αερολιμένα Αγκουλέμ για την έναρξη τακτικής σύνδεσης ορισμένες εβδομάδες πριν η Ryanair διακόψει τη σύνδεση, 2. το γεγονός ότι η παρουσία μιας αεροπορικής εταιρείας σημαντικού μεγέθους θα επέτρεπε τη δημιουργία μη αεροναυτικών υπηρεσιών οι οποίες, με τη σειρά τους, θα συνέβαλλαν στη δημιουργία μεγαλύτερης κίνησης.

⁽⁸⁰⁾ Τα μη αεροναυτικά έσοδα θα ενισχύονταν κυρίως σε συνάρτηση με τον μεγαλύτερο χρόνο παραμονής στον αερολιμένα επιβατών που δεν είναι υπό διαμετακόμιση. Το στοιχείο αυτό θα μπορούσε να προσελκύσει αλυσίδες καταστημάτων που λειτουργούν στα αεροδρόμια.

⁽⁸¹⁾ Βλέπε την απόφαση που αναφέρεται στην υποσημείωση 69.

⁽⁸²⁾ Αρχές που διέπουν την ανάλυση της αποδοτικότητας κατά τη διάρκεια των ελέγχων με βάση την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συντάξε η Oxera για τη Ryanair στις 9 Απριλίου 2013.

- θα έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη η συνολική διάρκεια της συμφωνίας καθώς και οι ενδεχόμενες παρατάσεις,
- οι μελλοντικές χρηματοδοτικές ροές θα έπρεπε να προεξοφλούνται με σκοπό να αξιολογηθεί η αποδοτικότητα των συμφωνιών.
- (129) Η πρόσθετη αποδοτικότητα που αποφέρουν οι συμφωνίες που έχει συνάψει η Ryanair με τους αερολιμένες θα πρέπει να αξιολογείται με βάση τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης ή με μέτρα που βασίζονται στην καθαρή παρούσα αξία.
- γ) Εφαρμογή της αρχής του συνετού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς
- (130) Γενικά, η Ryanair θεωρεί ότι το γεγονός ότι το ΕΒΕΑ ενήργησε ως πραγματικός ιδιώτης επενδυτής λόγω του καταστατικού του, με αυτονομία από το κράτος, αποτελεί αφ' εαυτού απόδειξη της τήρησης της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Το γεγονός ότι η χρηματοδότηση των επενδύσεων του αερολιμένα πραγματοποιήθηκε από τα μέλη της SMAC είναι μια επιπλέον απόδειξη, εφόσον οι ιδιοκτήτες του αερολιμένα έχουν συμφέρον να αυξήσουν την αξία του.
- (131) Η Ryanair υπογραμμίζει καταρχάς ότι η αξιολόγηση των αερολιμενικών τελών που καταβάλλει θα έπρεπε να γίνει με βάση τις μειωμένες ανάγκες της. Σε σύγκριση με τις άλλες αεροπορικές εταιρείες, η εταιρεία υποστηρίζει ότι το οικονομικό της μοντέλο απαιτεί λιγότερα σημεία ελέγχου εισιτηρίων, εξοπλισμού και υπηρεσιών, ότι δεν κάνει ενδιάμεσες στάσεις, μειώνει τη διάρκεια και την ένταση των υπηρεσιών εδάφους για τα αεροσκάφη της ή ακόμη αυξάνει την παραγωγικότητα των πληρωμάτων για να μειώσει τη χρήση των υπηρεσιών του αερολιμένα.
- (132) Στη συνέχεια, εκτιμά ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, ορισμένοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες θα ήταν υποκατάστατα του αερολιμένα Αγκουλέμε λόγω των ομοιοτήτων τους⁽⁸³⁾. Συναφώς, η Ryanair προσκόμισε συγκριτική μελέτη που καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα τέλη που εφαρμόζονται από τους αερολιμένες [...], [...], [...] και [...], οι οποίοι θεωρούνται συγκρίσιμοι με τον αερολιμένα Αγκουλέμε, είναι κατά μέσο όρο χαμηλότερα από τα τέλη που εισπράττει ο αερολιμένας Αγκουλέμε⁽⁸⁴⁾.

Πίνακας 11

Συγκρίσιμοι αερολιμένες με τον αερολιμένα Αγκουλέμε

Συγκρινόμενα χαρακτηριστικά των αερολιμένων	Αγκουλέμε	[...]	[...]	[...]	[...]
Πληθυσμός της πόλης στην οποία ανήκουν	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Απόσταση από την πόλη (σε χιλιόμετρα)	14	12	45	46	11,5
Η σημαντικότερη πόλη σε ακτίνα 150 km (αριθμός κατοίκων)	Μπορντό (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Πλησιέστερο μεγάλο αεροδρόμιο (επιβάτες το 2009)	Μπορντό (3,3 εκατ.)	[...] (1,8 εκατ.)	[...] (7,7 εκατ.)	[...] (2,8 εκατ.)	[...] (19 εκατ.)

- (133) Η Ryanair ισχυρίζεται ακόμη ότι οι επιλογές που πραγματοποίησε ο αερολιμένας Αγκουλέμε μετά τον τερματισμό της σύνδεσης με το Λονδίνο Stansted θα μπορούσαν να αποδείξουν ότι ο αερολιμένας θεωρούσε ότι ένα τακτικό εμπορικό δρομολόγιο, που πραγματοποιείται από εταιρεία χαμηλού κόστους που τον συνδέει με το Ηνωμένο Βασίλειο, ήταν μια αξιόπιστη λύση. Σχετικά, αναφέρεται στη συναφθείσα συμφωνία με την εταιρεία SNC-Lavalin, στην οποία ανατέθηκε να εφαρμόσει ένα επιθετικό σενάριο ανάπτυξης.
- (134) Η Ryanair ισχυρίζεται περαιτέρω ότι ένας εγγυημένος αριθμός επιβατών, όπως αυτός για τον οποίο είχε δεσμευθεί η ίδια, μπορεί να περιορίσει τον οικονομικό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο αερολιμένας. Συνεπώς, η εγγύηση αυτή θα δικαιολογούσε ένα επίπεδο αποδοτικότητας πιο περιορισμένο από εκείνο που θα απαιτούσε ένας ιδιώτης επενδυτής που δεν καλύπτεται από αυτή τη ρήτρα.

⁽⁸³⁾ Οι ομοιότητες αυτές σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά των αερολιμένων (βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 150 χιλιομέτρων από μεγάλες πόλεις και αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικούς αερολιμένες) και τα επίπεδα εσόδων των περιοχών περίε των αερολιμένων.

⁽⁸⁴⁾ Τα αερολιμενικά τέλη ήταν, κατά μέσο όρο, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, μεγαλύτερα από [...] % και [...] % ανά επιβάτη στην περίπτωση του αερολιμένα Αγκουλέμε. Ωστόσο, η Οχера τονίζει ότι η Ryanair δεν ήταν υπόχρεος των τελών αεροδρομίου το 2009.

- (135) Η Ryanair επισημαίνει επίσης ότι η αποκαλούμενη προσέγγιση του «ενιαίου ταμείου»⁽⁸⁵⁾ εξηγεί ότι ένας αερολιμένας επιδιώκει να μεγιστοποιήσει τα έσοδά του μειώνοντας το ύψος των αερολιμενικών τελών. Ως εκ τούτου, η Ryanair αμφισβητεί την εκτίμηση ότι μια αρνητική τιμή δεν μπορεί να είναι αγοραία τιμή. Θεωρεί ότι ένα αρνητικό επίπεδο αερολιμενικού τέλους μπορεί να είναι σύμφωνο με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, εάν το επίπεδο των εσόδων από μη αεροναυτικά τέλη είναι επαρκώς υψηλό. Στην παρούσα περίπτωση, η Ryanair θεωρεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής μπορούσε ευλόγως να υποθέσει ότι τα έσοδα από μη αεροναυτικά τέλη, που ήταν μηδενικά, θα αυξάνονταν λόγω της κίνησης που θα μπορούσε να δημιουργήσει⁽⁸⁶⁾.
- (136) Υποστηρίζει ότι η προσέγγιση αυτή ενισχύεται από την ιδιαιτερότητα της θέσης του αερολιμένα Angoulême. Θεωρεί ότι ένας επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα έπρεπε να θεωρήσει τις δαπάνες υποδομής και τα πάγια λειτουργικά έξοδα ως μη ανακτήσιμες δαπάνες. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο στην προκειμένη περίπτωση, διότι ο αερολιμένας Angoulême μπορεί να αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό του τρένου μεγάλης ταχύτητας⁽⁸⁷⁾. Εξάλλου, η Ryanair υποστηρίζει ότι, εάν το κλείσιμο του αερολιμένα θα μπορούσε να δημιουργήσει μια άλλη επιλογή, η καθαρή αγοραία αξία των περιουσιακών στοιχείων, αφαιρούμενου του κόστους κλεισίματος, δεν θα ήταν σημαντική. Κατά την άποψή της, οι μη ανακτήσιμες δαπάνες θα έπρεπε, ως εκ τούτου, να αγνοηθούν.
- (137) Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη ότι δεσμεύεται να εξασφαλίσει ένα ελάχιστο επίπεδο κίνησης επί ποινή κυρώσεων, η Ryanair θεωρεί ότι κάθε εμπορική προσφορά αποτελεί βελτίωση της κατάστασης ενός αερολιμένα με τα χαρακτηριστικά του αερολιμένα Angoulême. Η μόνη προϋπόθεση θα ήταν τα οριακά της έσοδα να είναι υψηλότερα από το οριακό κόστος, στοιχείο το οποίο θα διαφοροποιούσε την κατάσταση του αερολιμένα Angoulême από εκείνη που ανέλυσε το Δικαστήριο στην απόφαση Chronoport⁽⁸⁸⁾. Ως εκ τούτου, η Ryanair ισχυρίζεται ότι, εν προκειμένω, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα επιδίωκε κατ' ανάγκη απόδοση της επένδυσής του εάν επρόκειτο για προϋπάρχουσα υποδομή. Σύμφωνα με τη Ryanair, ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα απαιτούσε η αντισυμβαλλόμενη εταιρεία να συμμετέχει στην κάλυψη των λειτουργικών δαπανών που πραγματοποιήθηκαν πριν από τη σύναψη της σύμβασης.
- (138) Τέλος, η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι αποφάσεις που ελάμβανε ο αερολιμένας Angoulême δεν αφορούσαν ειδικά την ίδια.
- (139) Αυτό αφορά καταρχάς τις αποφάσεις για την προσαρμογή του αερολιμένα Angoulême. Ως εκ τούτου, ουσιαστικά οι επενδύσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν πριν από την έλευσή της. Παρομοίως, υπογραμμίζει ότι, σε πολλές περιπτώσεις, οι συμβάσεις πρόσληψης των μελών του προσωπικού συνάφθηκαν ή παρατάθηκαν μετά την αποχώρησή της. Οι αποφάσεις αυτές αποτελούσαν, συνεπώς, μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου να καταλάβει ο αερολιμένας Angoulême μια θέση στην αγορά των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους⁽⁸⁹⁾. Αυτό αποδεικνύεται από τις αποφάσεις που έλαβε στη συνέχεια η SMAC, μετά την αποχώρηση της Ryanair, όπως η επιλογή του σεναρίου που επιδίωξε η εταιρεία SNC-Lavalin.
- (140) Η Ryanair υπογραμμίζει, τέλος, ότι το άρθρο 3 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών όριζε ότι οι όροι εκμετάλλευσης που της είχαν χορηγηθεί θα μπορούσαν να παραχωρηθούν και σε οποιαδήποτε άλλη εταιρεία. Ισχυρίζεται ότι το επίπεδο αυτών των τελών αεροδρομίου έχει δημοσιευθεί από τον αερολιμένα Angoulême.

δ) Παρατηρήσεις σχετικά με τις πληρωμές που καταβάλλονται στην AMS

- (141) Η Ryanair διαφωνεί με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ότι οι πληρωμές που καταβάλλονται στην AMS συνιστούν δαπάνες για τον αερολιμένα, διότι η προσέγγιση αυτή δεν λαμβάνει υπόψη την αξία των παρεχόμενων από την AMS υπηρεσιών στον αερολιμένα. Επιπλέον, θεωρεί ότι, για τους σκοπούς της ανάλυσης του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ στις τιμές της αγοράς και μιας σχετικής σύμβασης μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας.
- (142) Για να στηρίξει την επιχειρηματολογία της, η Ryanair υπέβαλε ανάλυση που συγκρίνει τις τιμές της AMS με εκείνες που προτείνονται για παρόμοιες υπηρεσίες από άλλους ιστότοπους ταξιδιών⁽⁹⁰⁾. Στο τέλος αυτής της ανάλυσης συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι τιμές που εφαρμόζει η AMS ήταν είτε χαμηλότερες από τον μέσο όρο των τιμών είτε εντός του εύρους των τιμών που χρεώνουν οι διαδικτυακοί τόποι αναφοράς.
- (143) Κατά τη Ryanair, αυτό αποδεικνύει ότι οι τιμές της AMS είναι σύμφωνες με τις τιμές της αγοράς και ότι η απόφαση ενός δημόσιου αερολιμένα να αγοράζει τις υπηρεσίες της AMS είναι σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Ryanair προβάλλει ακόμη στοιχεία που υποτιθεται ότι αποδεικνύουν την ύπαρξη υπηρεσιών που παρέχονται στους αερολιμένες στο πλαίσιο των συμβάσεων με την AMS, για να αποδείξει την αξία των δικών της υπηρεσιών για τους αερολιμένες.

⁽⁸⁵⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 124 της παρούσας απόφασης.

⁽⁸⁶⁾ Η Ryanair επικαλείται τη δυνατότητα για τον εν λόγω επενδυτή να λάβει ως παράδειγμα την περίπτωση του αερολιμένα La Rochelle, τον οποίο θεωρεί παρόμοιο.

⁽⁸⁷⁾ Η απόφαση για την κατασκευή της γραμμής Angoulême — Bordeaux λήφθηκε τον Ιούλιο του 2006 και για την κατασκευή της γραμμής Tours — Angoulême τον Ιούνιο του 2009.

⁽⁸⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 2003 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-83/01P, C-93/01P και C-94/01P, Chronoport, Συλλογή 2003, σ. I-6993. Η Ryanair αναγνωρίζει, ωστόσο, ότι απαιτείται περαιτέρω επεξεργασία αυτής της προσέγγισης, σε περίπτωσης σημαντικής αύξησης των πάγιων δαπανών μετά από ένα ορισμένο επίπεδο δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα ήταν σκόπιμο να λαμβάνεται υπόψη η καθαρή παρούσα αξία για μεγαλύτερο διάστημα.

⁽⁸⁹⁾ Η Ryanair πιστεύει ότι οι επενδύσεις αυτές θα είχαν πραγματοποιηθεί και χωρίς την παρουσία της, στο μέτρο που οι επενδύσεις σε υποδομές πραγματοποιήθηκαν παρά τον πολύ μικρό αριθμό επιβατών.

⁽⁹⁰⁾ Oxera, «Are prices set by AMS in line with the market rate?», συντάχθηκε για λογαριασμό της Ryanair στις 20 Δεκεμβρίου 2013.

- (144) Κατά τη γνώμη της Ryanair, εάν, παρά την αντίθεσή της για μια τέτοια προσέγγιση, η Επιτροπή επέμενε στην υπαγωγή των συμφωνιών της AMS και των συμφωνιών για τις αερολιμενικές υπηρεσίες της Ryanair σε ένα και μόνο κριτήριο, αυτό του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, δεν θα έπρεπε να υποτιμάται η αξία των υπηρεσιών που παρέχει η AMS στους αερολιμένες.
- (145) Επιπλέον, η Ryanair παραπέμπει στα συμπεράσματα διαφόρων εκθέσεων που επιβεβαιώνουν ότι διαθέτει ισχυρό πανευρωπαϊκό σήμα, ικανό να δημιουργήσει υπεραξία για τις διαφημιστικές υπηρεσίες της.
- (146) Η Ryanair υπέβαλε επίσης έκθεση που συνέταξε ο οικονομικός της σύμβουλος, η Oxera, σχετικά με τις αρχές που θα έπρεπε να εφαρμόζονται σε ένα κριτήριο αποδοτικότητας του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, που καλύπτει τόσο τις συμφωνίες για τις αεροπορικές υπηρεσίες που συνάφθηκαν μεταξύ της AMS και των εν λόγω αερολιμένων όσο και τις συμφωνίες μάρκετινγκ που συνάφθηκαν μεταξύ της AMS και των εν λόγω αερολιμένων⁽⁹¹⁾. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι το γεγονός αυτό ουδόλως θέτει υπό αμφισβήτηση την άποψη της ότι οι συμφωνίες της AMS και οι συμφωνίες για τις αεροπορικές υπηρεσίες θα έπρεπε να εξεταστούν βάσει χωριστών κριτηρίων για τους σκοπούς της αξιολόγησης του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (147) Η εν λόγω έκθεση αναφέρει ότι τα έσοδα από την AMS θα πρέπει να συμπεριληφθούν στα έσοδα για τους σκοπούς μιας κοινής ανάλυσης της αποδοτικότητας, ενώ οι δαπάνες της AMS θα έπρεπε να καταλογίζονται στις δαπάνες. Για τον σκοπό αυτό, η έκθεση προτείνει μια μέθοδο βασισμένη στις ταμειακές ροές που προβλέπει ότι οι δαπάνες για την AMS θα αντιμετωπίζονται ως πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας.
- (148) Η έκθεση υποστηρίζει ότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ συμβάλλουν στη δημιουργία και την ενίσχυση της αξίας του σήματος, το οποίο μπορεί να δημιουργήσει δραστηριότητα και κέρδη, όχι μόνο κατά τη διάρκεια της σύμβασης μάρκετινγκ, αλλά επίσης και μετά τη λήξη της. Αυτό θα συνέβαινε ιδίως λόγω μιας συμφωνίας με τη Ryanair και άλλες αεροπορικές εταιρείες που εγκαθίστανται στον αερολιμένα, προσελκύνοντας με τη σειρά τους εμπορικές εταιρείες και αυξάνοντας τα μη αεροναυτικά έσοδα του αερολιμένα. Κατά τη γνώμη της Ryanair, εάν η Επιτροπή διενεργήσει κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, τα οφέλη αυτά πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την αντιμετώπιση των δαπανών που αφορούν την AMS ως πρόσθετων δαπανών λειτουργίας, ενώ τα επιπλέον κέρδη υπολογίζονται αφού αφαιρεθούν οι πληρωμές στην AMS.
- (149) Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι η τελική αξία θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στα πρόσθετα κέρδη στο τέλος της διάρκειας της συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η παραχθείσα αξία μετά τη λήξη της συμφωνίας. Η τελική αξία θα μπορούσε να προσαρμοστεί με βάση συνετή παραδοχή σχετικά με την πιθανή ανανέωση της συμφωνίας με τη Ryanair ή βάσει της οποίας παρόμοιοι όροι θα συμφωνηθούν με άλλες εταιρείες. Η Ryanair θεωρεί ότι με τον τρόπο αυτό θα καταστεί δυνατό να εκτιμηθεί ένα κατώτατο όριο για τα κέρδη που πραγματοποιούνται από κοινού από τη συμφωνία που συνάφθηκε με την AMS και από τη συμφωνία για τις αεροπορικές υπηρεσίες, με συνεκτίμηση της αβεβαιότητας των πρόσθετων κερδών μετά τη λήξη της συμφωνίας για τις αεροπορικές υπηρεσίες.
- (150) Για να υποστηρίξει αυτήν την προσέγγιση, η προαναφερθείσα έκθεση παρουσιάζει συνοπτικά τα αποτελέσματα μελετών σχετικά με τον αντίκτυπο της διαφήμισης στην αξία ενός σήματος. Οι μελέτες αυτές θα αναγνώριζαν ότι η διαφήμιση μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της αξίας του σήματος και τη διατήρηση της πελατείας. Σύμφωνα με την έκθεση, η διαφήμιση στον ιστότοπο ryanair.com θα αύξανε ιδίως την αναγνωρισιμότητα του σήματος στην περίπτωση των αερολιμένων. Η έκθεση προσθέτει ότι τα μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια που επιθυμούν την αύξηση της κίνησής τους μπορούν να ενισχύσουν την αξία του σήματος με τη σύναψη διαφημιστικών συμβάσεων με την AMS.
- (151) Η έκθεση αναφέρει ότι η προσέγγιση που βασίζεται στις ταμειακές ροές είναι προτιμότερη από τη μέθοδο της κεφαλαιοποίησης, κατά την οποία οι δαπάνες που αφορούν την AMS αντιμετωπίζονται ως δαπάνες κεφαλαίου σε άυλα στοιχεία ενεργητικού (ήτοι στην αξία του σήματος του αερολιμένα). Οι δαπάνες μάρκετινγκ θα εγγράφονται ως άυλο στοιχείο ενεργητικού και, στη συνέχεια, θα αποσβένονται κατά τη διάρκεια της χρήσης αυτού του περιουσιακού στοιχείου, με πρόβλεψη της εναπομένουσας αξίας μετά τη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών. Η προσέγγιση αυτή δεν θα λάμβανε, ωστόσο, υπόψη τα πρόσθετα κέρδη που θα απέφερε στον αερολιμένα η υπογραφή της σύμβασης αεροπορικών υπηρεσιών με τη Ryanair και θα ήταν επίσης δύσκολο να υπολογιστεί η αξία του άυλου περιουσιακού στοιχείου που οφείλεται στις δαπάνες του σήματος και της διάρκειας της χρήσης του περιουσιακού στοιχείου.

6.3. Παρατηρήσεις της AMS

- (152) Η AMS αμφισβητεί το ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που σύναψε με τον αερολιμένα Angoulême μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση. Η σύμβαση αυτή στην πραγματικότητα δεν της παρείχε κανένα επιλεκτικό πλεονέκτημα.

6.3.1. Από κοινού εκτίμηση ενός οικονομικού πλεονεκτήματος που αποδόθηκε στη Ryanair και την AMS

- (153) Η AMS υπογραμμίζει ότι έχει αναλάβει πραγματικό κοινωνικό σκοπό που συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ στο Διαδίκτυο. Ισχυρίζεται ότι το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητάς της αποσκοπεί στην αξιοποίηση του διαθέσιμου διαφημιστικού χώρου στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair.

⁽⁹¹⁾ Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» συντάχθηκε για λογαριασμό της Ryanair στις 17 Ιανουαρίου 2014.

- (154) Εξάλλου, επισημαίνει ότι η Ryanair έκανε την επιλογή να συνεργαστεί με άλλους ενδιάμεσους φορείς για την εμπορική αξιοποίηση και άλλων διαφημιστικών χώρων.
- (155) Επομένως, δεν υπάρχει λόγος να θεωρηθεί ότι πρέπει να γίνει κοινή αξιολόγηση ενδεχόμενου οικονομικού πλεονεκτήματος προς όφελος της Ryanair και της AMS.

6.3.2. Κοινή αξιολόγηση της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ

- (156) Η AMS θεωρεί ότι η αύξηση του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της Ryanair δεν είναι το μόνο πλεονέκτημα που αποκομίζει ο αερολιμένας Αηγουλίεμπε από τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Αφενός, ισχυρίζεται ότι η σύμβαση που σύναψε ο αερολιμένας με την AMS είναι διαφορετική από τη σύμβαση που σύναψε με τη Ryanair. Αφετέρου, υπογραμμίζει ότι η Ryanair προωθεί τις υπηρεσίες της με δικά της μέσα. Κατά συνέπεια, ο αερολιμένας Αηγουλίεμπε δεν θα συνέβαλλε στην προώθηση των υπηρεσιών της Ryanair συνάπτοντας σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS.
- (157) Ενδεικτικά, η AMS παρατηρεί ότι το ποσοστό πληρότητας των πτήσεων της Ryanair ανερχόταν αμετάβλητα σε [...] % κατά μέσο όρο, ανεξάρτητα από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με αυτήν. Επιπλέον, η AMS επισημαίνει ότι τα έσοδα της Ryanair είναι ακριβώς τα ίδια για όλους τους επιβάτες, είτε κατά την άφιξη είτε κατά την αναχώρηση από έναν συγκεκριμένο αερολιμένα.
- (158) Γενικά, η AMS διαπιστώνει ότι οι προσπάθειες στον τομέα της διαφήμισης είναι επωφελείς και για τους ίδιους τους προμηθευτές διαφημιστικού χώρου ⁽⁹²⁾. Στην παρούσα περίπτωση, αυτή η εξωγενής παράμετρος θα είχε ως αποτέλεσμα την αυξανόμενη δημοτικότητα του διαδικτυακού τόπου της Ryanair, ανεξάρτητα από το αν ο φορέας που κάνει τη διαφημιστική εκστρατεία είναι ιδιωτικός ή δημόσιος. Επειδή ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα απέφευγε να πραγματοποιήσει επένδυση για τον λόγο ότι επωφελούνται και τρίτοι, η AMS θεωρεί ότι ο αερολιμένας Αηγουλίεμπε δεν θα έπρεπε να λάβει υπόψη το γεγονός ότι η Ryanair επωφελείται επίσης από την επένδυσή της στη διαφήμιση.
- (159) Η AMS θεωρεί ότι, ως προς αυτό, η Ryanair διαδραμάτισε πρωτοποριακό ρόλο, εφόσον οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες εμπορεύονται πλέον τον διαθέσιμο χώρο στον ιστότοπό τους. Θεωρεί, ωστόσο, ότι ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι έχει ιδιαίτερη αξία ⁽⁹³⁾. Κατά συνέπεια, δεν είναι συγκρίσιμος με εκείνους των άλλων αεροπορικών εταιρειών.

6.3.3. Το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

6.3.3.1. Ύπαρξη πλεονεκτήματος υπέρ της AMS

- (160) Η AMS θεωρεί ότι δεν αποκόμισε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Συγκεκριμένα, υποστηρίζει ότι οι υπηρεσίες της απευθύνονται τόσο σε ιδιωτικούς όσο και σε δημόσιους φορείς. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να επωφεληθεί κατά τον ίδιο βαθμό από μια ιδιωτική επιχείρηση. Προσθέτει ότι δεν υποχρεώνει τους αερολιμένες να αγοράζουν τις οικείες υπηρεσίες μάρκετινγκ ⁽⁹⁴⁾ και ο διαφημιστικός χώρος που εμπορεύεται είναι σπάνιος πόρος που αποτελεί αντικείμενο μεγάλης ζήτησης.

6.3.3.2. Σχέση μεταξύ των υπηρεσιών της AMS και των αναγκών των αγοραστών της

- (161) Η AMS θεωρεί ότι οι ενέργειες διαφήμισης αντιπροσωπεύουν μια ανάγκη για τους περιφερειακούς αερολιμένες. Αποσκοπών στη μεγαλύτερη προβολή των υπηρεσιών που προσφέρουν. Προσθέτει ότι οι μεγάλοι αερολιμένες θεωρούν πλέον και οι ίδιοι επιθυμητό να προβούν σε διαφημιστικές εκστρατείες. Η βελτίωση της εικόνας που θα προέκυπτε θα ήταν προς όφελος των εν λόγω αερολιμένων ⁽⁹⁵⁾. Συναφώς, η AMS ισχυρίζεται ότι οι δαπάνες αυτές αποτελούν στρατηγική επένδυση παρόμοια με τις επενδύσεις που πραγματοποιούν επιχειρήσεις όπως η Coca-Cola, η McDonald ή η Nike.
- (162) Η επένδυση αυτή θα ήταν ακόμη περισσότερο καθοριστική, σε βαθμό που οι αερολιμένες θα μπορούσαν να αποκομίσουν σχεδόν το ήμισυ των εσόδων τους από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Στην παρούσα υπόθεση, ο αερολιμένας Αηγουλίεμπε θα είχε ακόμη μεγαλύτερο συμφέρον να δημιουργήσει κίνηση αποτελούμενη από διεθνή πελατεία, εφόσον η τακτική επιβατική κίνηση ήταν σχεδόν ανύπαρκτη. Αντιθέτως, η AMS θεωρεί ότι η Ryanair δεν είχε κανένα συμφέρον να συνεισφέρει σε αυτές τις επενδύσεις, εφόσον δεν λαμβάνει πρόσθετα έσοδα από τους εισερχόμενους ή τους αναχωρούντες επιβάτες.

⁽⁹²⁾ Η AMS αναφέρει το παράδειγμα μιας διαφημιστικής εκστρατείας σε εφημερίδα που θα επιβεβαίωνε τον ρόλο της ως μέσου για τέτοιες ενέργειες μάρκετινγκ, γεγονός που θα της επέτρεπε κατά συνέπεια να αυξήσει τις τιμές της ή να πωλεί περισσότερο διαφημιστικό χώρο ή και ένα σήμα σόδας, οι διαφημιστικές εκστρατείες του οποίου θα αύξαναν τις πωλήσεις ενός διανομέα.

⁽⁹³⁾ Η AMS βασίζει την εκτίμησή της στην έκθεση της εταιρείας Zénobie Conseil του Μαΐου 2011. Επισημαίνει επίσης ότι ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair παρουσιάζει 4,5 δισεκατ. προβολές σελίδων ετησίως, με άμεση πρόσβαση για το 80 % των επισκεπτών, ποσοστό εγκατάλειψης 17 %, μέση διάρκεια επίσκεψης 9 λεπτών και 36 δευτερολέπτων ανά επισκέπτη και υψηλή ικανότητα στόχευσης στους δυναμικούς πελάτες.

⁽⁹⁴⁾ Η εταιρεία AMS διευκρινίζει ότι πολλοί αερολιμένες επιλέγουν να μη κάνουν διαφήμιση στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair.

⁽⁹⁵⁾ Αύξηση της εισερχόμενης κίνησης μέσω της αεροπορικής εταιρείας στον διαδικτυακό τόπο της οποίας πραγματοποιείται η διαφήμιση-αύξηση των μη αεροναυτικών εσόδων με την εγκατάσταση εμπορικών επιχειρήσεων.

- (163) Η AMS ισχυρίζεται, στη συνέχεια, ότι η προβολή του «σήματος» των αερολιμένων και ιδίως του σήματος των περιφερειακών αερολιμένων, αποτελεί πλέον διαδεδομένη πρακτική. Επικαλείται σχετικώς τη βούληση να αυξηθεί η αξία του αερολιμένα και η προβολή του, έτσι ώστε να είναι προορισμός που τον επιλέγουν οι επιβάτες, το γεγονός ότι οι επενδύσεις αυτές είναι οικονομικώς συμφέρουσες για τους επενδυτές τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα, το γεγονός ότι οι επενδύσεις αυτές πραγματοποιούνται επίσης από κεντρικούς αερολιμένες, το γεγονός ότι οι αερολιμένες έχουν συμφέρον να αυξήσουν τους εισερχόμενους επιβάτες και το γεγονός ότι αυτό που διακρίνει τα περιφερειακά από τα κεντρικά αεροδρόμια είναι ότι τα πρώτα δεν απολαμβάνουν την ίδια διεθνή προβολή. Η στρατηγική αυτή είναι ανεξάρτητη από την αεροπορική εταιρεία της επιλογής των επιβατών, εφόσον τα αεροδρόμια προσδιορίζουν τις οικείες επενδύσεις μάρκετινγκ σε συνάρτηση με την ικανότητα των διαφημιστικών χώρων να στοχεύουν στους δυναμικούς πελάτες τους.

6.3.3.3. Τιμή των παρεχόμενων από την AMS υπηρεσιών

- (164) Η AMS ισχυρίζεται ότι οι τιμές που εφαρμόζει στον αερολιμένα Angoulême αντιστοιχούν σε τιμές της αγοράς. Συγκρίνοντας τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί με τους αερολιμένες [...] και [...], υποστηρίζει ότι δεν κάνει καμία διάκριση μεταξύ των πελατών ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για αερολιμένες ή όχι. Επιπλέον, θεωρεί ότι η αξιοποίηση του χώρου που είναι διαθέσιμος στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair⁽⁹⁶⁾ μπορεί επίσης να αποδείξει ότι η τιμή της υπηρεσίας που παρέχεται στον αερολιμένα Angoulême αντιστοιχεί σε τιμή της αγοράς.
- (165) Η AMS επισημαίνει ότι η Επιτροπή έκρινε, στην απόφαση για τον αερολιμένα της Μπρατισλάβας, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 111 της παρούσας απόφασης, πως δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι θα μπορούσε να αποδοθεί κάποια αξία και μόνο στην αναγραφή του ονόματος ενός αερολιμένα στον δικτυακό τόπο της Ryanair, εφόσον το εν λόγω αεροδρόμιο αναφέρεται ως προορισμός.
- (166) Εξάλλου, η AMS παρατηρεί ότι η κλίμακα τιμών της είναι αντικειμενική και είναι διαθέσιμη στον διαδικτυακό της τόπο⁽⁹⁷⁾. Οι τιμές που εφαρμόζονται στη σύμβαση που έχει συναφθεί με τον αερολιμένα Angoulême εντάσσονται στο πλαίσιο αυτό. Θα καθορίζονται ανάλογα με τον τύπο της σχετικής ιστοσελίδας⁽⁹⁸⁾, ανάλογα με το είδος της επιλεγόμενης επένδυσης⁽⁹⁹⁾, με τον αριθμό των επισκεπτών καθημερινά και τον αριθμό των διαδρομών προς και από τον αερολιμένα.
- (167) Τέλος, η AMS εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχει είναι περισσότερο αποτελεσματικές, διότι είναι καλύτερα στοχευμένες από εκείνες που παρέχονται μέσω άλλων παραδοσιακών διαφημιστικών μέσων όπως οι εφημερίδες. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο διότι οι διαφημίσεις που παρέχει στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair είναι «σταθερές» ενώ άλλοι ιστότοποι εφαρμόζουν εναλλασσόμενες διαφημίσεις και οι τιμές που ορίζονται στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με τον αερολιμένα Angoulême καθορίστηκαν με βάση τις τιμές του 2007, ενώ η επισκεψιμότητα του δικτυακού τόπου της Ryanair αυξήθηκε κατά 55 % μεταξύ του 2008 και του 2012.

6.4. Παρατηρήσεις της Transport & Environment

- (168) Οι παρατηρήσεις αυτής της μη κυβερνητικής οργάνωσης στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας περιορίστηκαν στο να αμφισβητήσουν τη βασιμότητα των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές εταιρείες καθώς και των αποφάσεων που εξέδωσε η Επιτροπή στον τομέα των αερομεταφορών, λόγω των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον.

7. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (169) Οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι δεν επρόκειτο να υποβάλουν συμπληρωματικές παρατηρήσεις επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων μερών.

8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΔΟΧΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

8.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

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

⁽⁹⁶⁾ Η εταιρεία AMS βασίζεται σε έκθεση που συνέταξε η Mindshare Ireland του Ιουνίου 2004.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com

⁽⁹⁸⁾ Αρχική σελίδα ή σελίδα που αναφέρει τους προορισμούς.

⁽⁹⁹⁾ Διαδικτυακός σύνδεσμος, διαφημιστικό πλαίσιο, κείμενα υπό μορφή παραγράφων, μέγεθος της διαφήμισης.

- (171) Ο χαρακτηρισμός ενός εθνικού μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει, συνεπώς, ότι πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθοι όροι: 1) ο δικαιούχος ή οι δικαιούχοι αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, 2) το εν λόγω μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, 3) το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ή στους αποδέκτες του και 4) το εν λόγω μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

8.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (172) Για να διαπιστωθεί αν οι προαναφερόμενες επιδοτήσεις συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, πρέπει να προσδιοριστεί αν οι δικαιούχοι αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (173) Η Επιτροπή υπενθυμίζει συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς και τον τρόπο χρηματοδότησής του⁽¹⁰⁰⁾. Εξάλλου, η έννοια της οικονομικής δραστηριότητας αναφέρεται σε κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην προσφορά αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά⁽¹⁰¹⁾.
- (174) Στην απόφασή του στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig-Halle», το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα με εμπορικό σκοπό και η κατασκευή αερολιμενικής υποδομής συνιστούν οικονομική δραστηριότητα⁽¹⁰²⁾. Όταν φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα αναλαμβάνει οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος του ή του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται, αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, εφαρμόζονται οι κανόνες της Συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις⁽¹⁰³⁾.
- (175) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υποδομή, οι επενδύσεις της οποίας χρηματοδοτήθηκαν με δημόσιες επιχορηγήσεις που καλύπτουν ιδίως την επέκταση του διαδρόμου και τα έργα του αεροσταθμού, αποτέλεσε το αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης από τους διαδοχικούς φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης έχουν τιμολογήσει τη χρήση της υποδομής αυτής.
- (176) Σκοπός της χρηματοδότησης αυτής της αερολιμενικής υποδομής καθώς και ενδεχόμενων λειτουργικών ενισχύσεων είναι ουσιαστικά η συμβολή στη χρηματοδότηση της οικονομικής δραστηριότητας εμπορικής εκμετάλλευσης του αερολιμένα, την οποία ασκούσαν οι διαδοχικοί φορείς εκμετάλλευσης. Επομένως, οι φορείς εκμετάλλευσης της εν λόγω υποδομής αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.1.1.1. Φορείς που ασκούν την οικονομική δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα

- (177) Η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι ο ΦΕΔΑ ασκούσε μόνος τη διαχείριση και, ως εκ τούτου, την εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα Angoulême από το 2002 έως το 2006.
- (178) Όσον αφορά τις περιόδους μετά το 2006, η Επιτροπή υπενθυμίζει πως μπορεί να θεωρηθεί ότι δύο χωριστές νομικές οντότητες μπορούν να ασκούν από κοινού οικονομική δραστηριότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, εφόσον παρέχουν πράγματι από κοινού αγαθά ή υπηρεσίες σε συγκεκριμένες αγορές. Αντιθέτως, μια οντότητα που δεν παρέχει η ίδια αγαθά ή υπηρεσίες σε μια αγορά δεν συνιστά επιχείρηση αποκλειστικά για τον λόγο ότι κατέχει μερίδια συμμετοχής, έστω και πλειοψηφικά, εφόσον η εν λόγω κατοχή μεριδίων συμμετοχής συνεπάγεται μόνο την άσκηση των μετοχικών ή εταιρικών δικαιωμάτων⁽¹⁰⁴⁾. Όσον αφορά την περίοδο 2007-2011, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SMAC και ο ΦΕΔΑ ασκούσαν από κοινού την εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα Angoulême. Πράγματι, τα εμπορικά έσοδα από τη δραστηριότητα της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ήταν καθορισμένα και εισπράττονταν από τον ΦΕΔΑ, ο οποίος ασκούσε επίσης την επιχειρησιακή διαχείριση του αερολιμένα. Ταυτόχρονα, η SMAC είχε αρμοδιότητα να αναλαμβάνει δεσμεύσεις εκ μέρους του αερολιμένα έναντι τρίτων σε θέματα εμπορικών συναλλαγών. Η SMAC ήταν επίσης αρμόδια από επιχειρησιακή και οικονομική άποψη όσον αφορά τις επενδύσεις εμπορικού χαρακτήρα στον χώρο αερολιμένα.

⁽¹⁰⁰⁾ Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 18ης Ιουνίου 1998 στην υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλία, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36, της 23ης Απριλίου 1991 στην υπόθεση C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, της 16ης Νοεμβρίου 1995 στην υπόθεση C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Συλλογή 1995, σ. I-4013, σκέψη 14 και της 11ης Δεκεμβρίου 1997 στην υπόθεση C-55/96, Job Centre, Συλλογή 1997, σ. I-7119, σκέψη 21.

⁽¹⁰¹⁾ Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 16ης Ιουνίου 1987 στην υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλία, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7, της 18ης Ιουνίου 1998 στην υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλία, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36 και της 12ης Σεπτεμβρίου 2000 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, Pavlov κ.ά., Συλλογή 2000, σ. I-6451, σκέψη 75.

⁽¹⁰²⁾ Αποφάσεις της 24ης Μαρτίου 2011 στην υπόθεση T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH και Mitteldeutsche Flughafen AG κατά Επιτροπής, και στην υπόθεση T-443/08, Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής (υπόθεση αéroport de Leipzig-Halle), Συλλογή 2011, σ. II-1311, επιβεβαιωθείσες από το Δικαστήριο στην απόφασή του της 19ης Δεκεμβρίου 2012 στην υπόθεση C-288/11P, Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής, σκέψεις 42 και 43, η οποία δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη· βλέπε επίσης απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, επιβεβαιωθείσα από το Δικαστήριο στην απόφασή του της 24ης Οκτωβρίου 2002 στην υπόθεση C-82/01P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297 και απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643, σκέψη 88.

⁽¹⁰³⁾ Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Φεβρουαρίου 1993 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91, Poucet κατά AGV, και C-160/91, Pistre κατά Cancave, Συλλογή 1993, σ. I-637.

⁽¹⁰⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006 στην υπόθεση C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze, Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψεις 107 έως 118 και 125.

Η SMAC μετείχε απευθείας στην παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, συμβάλλοντας ιδίως στην εμπορική διαχείριση του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, π.χ. με τη σύναψη των συμφωνιών του 2008.

- (179) Ομοίως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η μεταβίβαση της διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême στην SNC-Lavalin από την 1η Ιανουαρίου 2012 δεν συνοδεύτηκε με την αποδέσμευση της SMAC. Συγκεκριμένα, βάσει του συμβατικού πλαισίου που θέσπισε η δημόσια σύμβαση της 6ης Ιουλίου 2011, ορισμένες υποχρεώσεις παρέμειναν κατά την εξεταζόμενη περίοδο στη SMAC.
- (180) Καταρχάς, η SMAC έχει την αποκλειστική ευθύνη για τις επενδυτικές αποφάσεις. Χρηματοδοτεί τις διάφορες δαπάνες ⁽¹⁰⁵⁾ ακόμη κι όταν αυτές είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένες με τη δραστηριότητα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ⁽¹⁰⁶⁾. Επίσης, η SMAC αναλαμβάνει σημαντικό μέρος του κινδύνου εκμετάλλευσης, εφόσον εγγυάται, μέχρις ενός ανώτατου ετήσιου ορίου, την ισοσκελίση των λογαριασμών του αερολιμένα ⁽¹⁰⁷⁾. Τέλος, η SMAC εξέφρασε την πρόθεσή της να χρηματοδοτήσει άμεσα την ενίσχυση στις αεροπορικές εταιρείες για την εφαρμογή της εμπορικής πολιτικής του αεροδρομίου, που είναι προσανατολισμένη προς την αποκατάσταση των αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ του αερολιμένα Angoulême και των βρετανικών νήσων.
- (181) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SMAC διατηρεί, για την περίοδο που άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2012, την ιδιότητα του συνδιαχειριστή του αερολιμένα.
- (182) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι η οικονομική δραστηριότητα εμπορικής εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême, έχει ασκηθεί διαδοχικά από τις ακόλουθες τρεις ομάδες φορέων:
- από τον ΦΕΔΑ για την περίοδο 2002-2006,
 - από κοινού από τη SMAC και τον ΦΕΔΑ για την περίοδο 2007-2011, και
 - από κοινού από τη SMAC και την SNC-Lavalin από την 1η Ιανουαρίου 2012.

8.1.1.2. Άσκηση δημόσιας εξουσίας

- (183) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι όλες οι δραστηριότητες ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν είναι αναγκαστικά οικονομικής φύσεως. Συνήθως δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα οι δραστηριότητες που συναρτώνται με την άσκηση καθηκόντων δημόσιας αρχής.
- α) Εθνικό σύστημα χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στα γαλλικά αεροδρόμια
- (184) Ορισμένα καθήκοντα που άσκησαν οι διαδοχικοί διαχειριστές του αερολιμένα Angoulême, όσον αφορά την ασφάλεια των πτήσεων, την ασφάλεια ή την προστασία του περιβάλλοντος, χρηματοδοτήθηκαν από τις δημόσιες αρχές κατά το διάστημα μεταξύ 2002 και 2012. Οι χρηματοδοτήσεις αυτές αποτελούν μέρος του πεδίου της παρούσας επίσημης διαδικασίας έρευνας.
- (185) Σχετικά με αυτές, η Γαλλία παρέπεμψε στο γενικό σύστημα χρηματοδότησης της εκπλήρωσης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στους γαλλικούς αερολιμένες, το οποίο ορίζεται από την εθνική νομοθεσία και παρατίθεται κατωτέρω.
- (186) Το σύστημα αυτό βασίζεται σε μια φορολογική επιβάρυνση, τα τέλη αεροδρομίου, και σε μια πρόσθετη ρύθμιση. Το ιστορικό και οι λεπτομέρειες των εν λόγω ρυθμίσεων, καθώς και το πεδίο των καθηκόντων που χρηματοδοτούν περιγράφονται κατωτέρω.
- (187) Το 1998, το Conseil d'État (Συμβούλιο Επικρατείας) έκρινε στην απόφασή του SCARA ⁽¹⁰⁸⁾ ότι τα καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας στους αερολιμένες είναι καθήκοντα δημόσιας αρχής και, για τον λόγο αυτό, δεν μπορούν να βαρύνουν τους χρήστες των αερολιμένων μέσω τελών. Βάσει της ανωτέρω απόφασης, ο νόμος αριθ. 98-1171 της 18ης Δεκεμβρίου 1998 σχετικά με την οργάνωση ειδικών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και το άρθρο 136 του νόμου αριθ. 98-1266 της 30ής Δεκεμβρίου 1998 (νόμος του προϋπολογισμού του 1999) ⁽¹⁰⁹⁾ θέσπισαν το τέλος αεροδρομίου, από την 1η Ιουλίου 1999. Πρόκειται για φόρο ειδικού σκοπού, υπό την έννοια ότι το προϊόν του φόρου μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων δαπανών, εν προκειμένω του κόστους των υποχρεώσεων που η Γαλλία θεωρεί καθήκοντα δημόσιας αρχής εντός των αερολιμένων. Οι προαναφερθείσες διατάξεις έχουν επίσης δημιουργήσει συμπληρωματικό μηχανισμό χρηματοδότησης των καθηκόντων αυτών. Τα είδη αποστολών που χρηματοδοτούνται από τα τέλη αεροδρομίου και ο συμπληρωματικός μηχανισμός χρηματοδότησης, τα στοιχεία των τελών αεροδρομίου και οι λεπτομέρειες του συμπληρωματικού μηχανισμού παρουσιάζονται διαδοχικά κατωτέρω.

⁽¹⁰⁵⁾ Άρθρο 11 της συγγραφής υποχρεώσεων και των τεχνικών ρητρών.

⁽¹⁰⁶⁾ Απόφαση για τον αερολιμένα Leipzig Halle, προαναφερθείσα στην υποσημείωση 102, σκέψη 107.

⁽¹⁰⁷⁾ Άρθρο 15 της συγγραφής υποχρεώσεων και των τεχνικών ρητρών.

⁽¹⁰⁸⁾ Απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της 20ής Μαΐου 1998, «Syndicat des Compagnies aériennes autonomes» («SCARA»).

⁽¹⁰⁹⁾ Έχει ενσωματωθεί στο άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα.

- (188) Η προσδιοριζόμενη από τη ρύθμιση γαλλική νομοθεσία καθορίζει επακριβώς τα επιλέξιμα καθήκοντα που μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τα τέλη αεροδρομίου. Πρόκειται για τα καθήκοντα διάσωσης και πυρασφάλειας των αεροσκαφών, της πρόληψης των κινδύνων από άγρια ζώα⁽¹¹⁰⁾, του ελέγχου ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών και του ελέγχου ασφαλείας των επιβατών και των χειραποσκευών, του ελέγχου της κοινής πρόσβασης στην αποκλειστική ζώνη⁽¹¹¹⁾, των μέτρων περιβαλλοντικών ελέγχων⁽¹¹²⁾ καθώς και του αυτοματοποιημένου ελέγχου στα σύνορα για βιομετρική ταυτοποίηση. Η αναφορά στον αυτοματοποιημένο συνοριακό έλεγχο με βιομετρική ταυτοποίηση εισήχθη στη νομοθεσία το 2008. Κατά τα λοιπά, το πεδίο των καθηκόντων που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από τα τέλη αεροδρομίου παρέμεινε αμετάβλητο από τότε που δημιουργήθηκε αυτός ο μηχανισμός και αντιστοιχεί στα καθήκοντα που αναφέρονται στην απόφαση SCARA. Διάφορες κανονιστικές πράξεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο καθορίζουν τις υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων σε σχέση με την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων. Ενδεικτικά, όσον αφορά τη διάσωση και την πυρόσβεση αεροσκαφών, τα κείμενα αυτά καθορίζουν επακριβώς τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους που πρέπει να διατίθενται σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά του αερολιμένα.
- (189) Για έναν συγκεκριμένο αερολιμένα, τα τέλη αεροδρομίου οφείλονται από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν αυτόν τον αερολιμένα. Το ύψος του φόρου υπολογίζεται βάσει του αριθμού των επιβατών και της μάζας του φορτίου και ταχυδρομείου που μεταφέρει η εταιρεία. Το ύψος των τελών αεροδρομίου ανά επιβάτη ή ανά τόνο φορτίου ή αλληλογραφίας καθορίζεται ετησίως, για κάθε αερολιμένα, βάσει του προβλεπόμενου κόστους που προκύπτει από την εκτέλεση των καθηκόντων που χρηματοδοτούνται από τον μηχανισμό.
- (190) Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων συντάσσουν κάθε χρόνο ετήσια δήλωση του κόστους και της κίνησης. Η δήλωση αυτή παρουσιάζει, για το προηγούμενο έτος, τα επίπεδα της κίνησης και το κόστος των καθηκόντων στον τομέα της ασφαλείας⁽¹¹³⁾ και προστασίας, καθώς και τα εισπραχθέντα ποσά των τελών αεροδρομίου και του συμπληρωματικού μηχανισμού για τη χρηματοδότηση των εν λόγω υποχρεώσεων. Περιλαμβάνουν επίσης τις προβλέψεις κίνησης, κόστους και εσόδων που σχετίζονται με τα καθήκοντα ασφαλείας και προστασίας για το τρέχον έτος και για τα επόμενα δύο έτη. Οι δηλώσεις αυτές ελέγχονται από τις διοικητικές αρχές, οι οποίες μπορούν, μεταξύ άλλων, να διενεργούν επιτόπιους ελέγχους. Το ποσό των τελών καθορίζεται στη συνέχεια, βάσει των ανωτέρω, με κοινή υπουργική απόφαση.
- (191) Επειδή οι υπολογισμοί του ύψους των τελών βασίζονται σε δεδομένα προβλέψεων κόστους και κίνησης, τέθηκε σε εφαρμογή μηχανισμός εκ των υστέρων προσαρμογής, με σκοπό να διασφαλιστεί ότι το προϊόν των τελών αεροδρομίου, προσαυξημένο κατά περίπτωση με τις χρηματοδοτήσεις βάσει του συμπληρωματικού μηχανισμού που περιγράφεται κατωτέρω, δεν υπερβαίνει τις πραγματικές δαπάνες για την εκπλήρωση των εν λόγω καθηκόντων. Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνουν τις δαπάνες λειτουργίας και προσωπικού που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων, τα κονδύλια για αποσβέσεις που αντιστοιχούν στις επενδύσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των εν λόγω καθηκόντων, καθώς και το μερίδιο των γενικών εξόδων που συνδέεται με αυτά τα καθήκοντα⁽¹¹⁴⁾. Οι φορείς εκμετάλλευσης οφείλουν να τηρούν πολυετή λογαριασμό των εσόδων από τα τέλη αεροδρομίου και τον συμπληρωματικό μηχανισμό, καθώς και των δαπανών για την εκπλήρωση αυτών των καθηκόντων. Μόλις διαπιστώνεται θετικό υπόλοιπο, μεταφέρεται στους συγκεντρωτικούς λογαριασμούς των προηγούμενων ετών, από τους οποίους μπορεί να προκύψει θετικό ή αρνητικό υπόλοιπο. Το υπόλοιπο λαμβάνεται υπόψη κατά τον καθορισμό του ύψους των τελών για το επόμενο έτος. Εξάλλου, σε κάθε θετικό υπόλοιπο διατίθενται τα χρηματοοικονομικά έξοδα σε βάρος του φορέα εκμετάλλευσης.
- (192) Από τη σύστασή του, ο μηχανισμός χρηματοδότησης από τα τέλη αεροδρομίου χρειάστηκε να συμπληρωθεί με έναν πρόσθετο μηχανισμό. Πράγματι, οι δαπάνες για την ασφάλεια και προστασία δεν είναι ανάλογες με την εναέρια κυκλοφορία, σε αντίθεση με τα έσοδα από τα τέλη αεροδρομίου. Στο πλαίσιο αυτό, διαπιστώθηκε ότι στους αερολιμένες με μικρή κίνηση, το ποσό των τελών αεροδρομίου θα έπρεπε να καθοριστεί σε υψηλό επίπεδο και κρίθηκε ότι θα ήταν δύσκολο να επιβαρυνθούν με αυτό οι χρήστες με σκοπό την εξισορρόπηση των δαπανών ασφαλείας και προστασίας. Για τους εν λόγω αερολιμένες προβλέφθηκε, ως εκ τούτου, η δυνατότητα να καθοριστεί το ύψος των τελών αεροδρομίου σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό που απαιτείται για την κάλυψη των δαπανών και η προσφυγή σε συμπληρωματικό μηχανισμό για τη χρηματοδότηση, ανάλογα με τις ανάγκες, των καθηκόντων που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από τα τέλη αεροδρομίου.
- (193) Για τον σκοπό αυτό θεσπίστηκαν διαδοχικές συμπληρωματικές ρυθμίσεις. Σε πρώτο στάδιο, οι γαλλικές αρχές χρησιμοποίησαν ένα ειδικό ταμείο, το ταμείο παρέμβασης για τους αερολιμένες και τις αεροπορικές μεταφορές («FIATA»), που συστάθηκε παράλληλα με τα τέλη αεροδρομίου και, όπως και αυτός, με τον προαναφερθέντα νόμο αριθ. 98-1266 της 30ής Δεκεμβρίου 1998. Το ταμείο αυτό, που τροφοδοτείται από ένα ποσοστό του φόρου πολιτικής αεροπορίας, έχει διαδεχθεί το ταμείο αντιστάθμισης των αεροπορικών μεταφορών («FPTA»), που αρχικά προοριζόταν για τη χρηματοδότηση αεροπορικών δρομολογίων που εξυπηρετούν την περιφερειακή ανάπτυξη και τον χωροταξικό σχεδιασμό. Η χρηματοδότηση από το FIATA κάλυπτε τα ίδια καθήκοντα με αυτά που χρηματοδοτούνται από το FPTA και επεκτάθηκε στις αποστολές που καλύπτονται από τα τέλη αερολιμένα, με σκοπό να προστεθούν σε αυτά για την κάλυψη των δαπανών των μικρών αερολιμένων. Συγκεκριμένα, οι αποστολές του FIATA κατανέμονταν κατά το μεγαλύτερο μέρος σε δύο διαφορετικά

⁽¹¹⁰⁾ Το πρόβλημα του κινδύνου από άγρια ζώα περιλαμβάνει ιδίως τον κίνδυνο από τα πτηνά, που εκδηλώνεται με τις συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών και πτηνών, οι οποίες μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των ανθρώπων και των εμπορευμάτων στο αεροσκάφος.

⁽¹¹¹⁾ Ενδεικτικά, η εκτέλεση της αποστολής αυτής μπορεί να περιλαμβάνει τη δημιουργία και τη συντήρηση περιφραξής που οριοθετεί τον δημόσιο χώρο και την απαγορευμένη ζώνη, ή τη δημιουργία συστήματος παρακολούθησης με βίντεο περίεξ της απαγορευμένης ζώνης.

⁽¹¹²⁾ Το καθήκον αυτό περιλαμβάνει ιδίως τις μετρήσεις θορύβου, που ενδεχομένως συσχετίζεται με τις διαδρομές των αεροσκαφών, καθώς και τον έλεγχο της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και των υδάτων στον περιβάλλοντα χώρο των αερολιμένων.

⁽¹¹³⁾ Νοούνται ως επιλέξιμα για χρηματοδότηση από τα τέλη αεροδρομίου, όπως περιγράφονται ανωτέρω.

⁽¹¹⁴⁾ Τα γενικά έξοδα συνδέονται κυρίως με τις λειτουργίες υποστήριξης, όπως η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων, οι χρηματοοικονομικές υποθέσεις, ο δημοσιονομικός έλεγχος των επενδύσεων, οι αγορές, τα μη εξειδικευμένα συστήματα πληροφορικής, η νομική διοίκηση, οι γενικές υπηρεσίες, η γενική διεύθυνση, οι λογιστικές λειτουργίες και ο έλεγχος της διαχείρισης.

«τμήματα»: σε ένα τμήμα «αερολιμένων» για τη συμπληρωματική κάλυψη των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας στους μικρούς αερολιμένες και σε ένα τμήμα «αεροπορικών μεταφορών» για τις επιδοτήσεις αεροπορικών δρομολογίων που εξυπηρετούν την περιφερειακή ανάπτυξη και τον χωροταξικό σχεδιασμό. Οι αποφάσεις για την καταβολή των επιδοτήσεων του FIATA για τη συμπληρωματική χρηματοδότηση των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας λαμβάνονται μετά από γνωμοδότηση επιτροπής διαχείρισης του σκέλους «αερολιμένων» του FIATA.

- (194) Το 2005, το FIATA καταργήθηκε και η αντίστοιχη χρηματοδότηση αναλήφθηκε άμεσα από τον κρατικό προϋπολογισμό επί δύο έτη, με βάση τις ίδιες αρχές λειτουργίας, ιδίως όσον αφορά τη γνωμοδότηση επιτροπής διαχείρισης. Από το 2008 και μετά, το κράτος αντικατέστησε αυτό το σύστημα με προσαύξηση των τελών αεροδρομίου, με αποτέλεσμα τον καθορισμό των τελών σε επίπεδο υψηλότερο από αυτό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του κόστους των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας για ορισμένους αερολιμένες. Το πλεόνασμα που δημιουργείται με τον τρόπο αυτό ανακατανέμεται σε μικρότερα αεροδρόμια για να συμπληρωθεί το προϊόν των τελών αερολιμένα που εισπράττονται σε αυτά.
- (195) Όπως προαναφέρθηκε, οι ετήσιες εκθέσεις των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, οι οποίες ελέγχονται από τις διοικητικές αρχές, αναφέρουν τις προβλεπόμενες και τις διαπιστωθείσες δαπάνες, καθώς και τα προβλεπόμενα και τα διαπιστωθέντα έσοδα, που προέρχονται τόσο από τα τέλη αεροδρομίου όσο και από τον συμπληρωματικό μηχανισμό. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι ετήσιοι λογαριασμοί που τηρούν οι φορείς εκμετάλλευσης, βάσει των οποίων υπολογίζεται το υπόλοιπο των πραγματικών δαπανών και εσόδων, το οποίο, εάν είναι θετικό, έχει ως αποτέλεσμα την προς τα κάτω προσαρμογή του φόρου και τη διάθεση των χρηματοοικονομικών εξόδων που βαρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης, περιλαμβάνουν το προϊόν τόσο των τελών αεροδρομίου όσο και των χρηματοδοτήσεων που εισπράχθηκαν στο πλαίσιο του συμπληρωματικού μηχανισμού. Ο μηχανισμός δήλωσης, ελέγχου και εκ των υστέρων προσαρμογής με σκοπό την αποφυγή της καταβολής κρατικών πόρων που υπερβαίνουν τις πραγματικές δαπάνες εφαρμόζεται, συνεπώς, τόσο στα τέλη αεροδρομίου όσο και στον συμπληρωματικό μηχανισμό.
- β) Αξιολόγηση του γενικού συστήματος χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής που ανατίθενται στους γαλλικούς αερολιμένες
- (196) Όπως υπενθύμισε η Επιτροπή στις νέες κατευθυντήριες γραμμές, το Δικαστήριο ανέφερε ότι οι δραστηριότητες που εμπίπτουν καταρχήν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν κατά κανόνα στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων⁽¹¹⁵⁾. Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές⁽¹¹⁶⁾, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, τα μέτρα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και οι επενδύσεις στις αναγκαίες υποδομές και τον εξοπλισμό για την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων θεωρείται, κατά κανόνα, ότι δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα.
- (197) Εξάλλου, οι νέες κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι, για να μη συνιστά κρατική ενίσχυση, η δημόσια χρηματοδότηση δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που συνεπάγονται οι εν λόγω δραστηριότητες και δεν πρέπει να οδηγεί σε αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν, όσον αφορά αυτή τη δεύτερη προϋπόθεση ότι, ενώ αποτελεί συνήθη πρακτική βάση δεδομένης έννομης τάξης να επιβαρύνονται πολιτικοί αερολιμένες με ορισμένες δαπάνες που συνδέονται άρρηκτα με τη λειτουργία τους, ενώ άλλοι πολιτικοί αερολιμένες να μην επιβαρύνονται, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα σε αυτούς τους τελευταίους, ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω δαπάνες αφορούν δραστηριότητα η οποία εν γένει θεωρείται μη οικονομικού χαρακτήρα⁽¹¹⁷⁾.
- (198) Οι δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται από το γενικό σύστημα χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στα γαλλικά αεροδρόμια, που περιγράφεται στο τμήμα 8.1.1.2, αφορούν την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες⁽¹¹⁸⁾, τα καθήκοντα αστυνόμευσης⁽¹¹⁹⁾, τη διάσωση και πυρόσβεση⁽¹²⁰⁾, την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας⁽¹²¹⁾, καθώς και την προστασία του ανθρώπινου και φυσικού περιβάλλοντος⁽¹²²⁾. Οι δραστηριότητες αυτές μπορούν εύλογα να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι είναι θεμιτό η Γαλλία να θεωρεί αυτές τις αποστολές ως «καθήκοντα δημόσιας αρχής», δηλαδή μη οικονομικού χαρακτήρα, σε σχέση με τους κανόνες των κρατικών ενισχύσεων.
- (199) Επομένως, η Γαλλία μπορεί επίσης να προβλέπει δημόσια χρηματοδότηση για την αντιστάθμιση των δαπανών που βαρύνουν τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων, εφόσον αυτά ανατίθενται σε όλους τους αερολιμένες αδιακρίτως από την εθνική νομοθεσία και εφόσον η χρηματοδότηση αυτή δεν συνεπάγεται υπεραντιστάθμιση ούτε διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων.

⁽¹¹⁵⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Ιουνίου 1987 στην υπόθεση C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599 σκέψεις 7 και 8, και απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 1988 στην υπόθεση C-30/87, Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées, Συλλογή 1988, σ. I-2479, σκέψη 18.

⁽¹¹⁶⁾ Σκέψη 35.

⁽¹¹⁷⁾ Σκέψεις 36 και 37.

⁽¹¹⁸⁾ Ο έλεγχος ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών, ο έλεγχος ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών, καθώς και ο έλεγχος των κοινών προσβάσεων στην απαγορευμένη ζώνη ανήκουν στην κατηγορία αυτή.

⁽¹¹⁹⁾ Ο αυτοματοποιημένος έλεγχος στα σύνορα για βιομετρική ταυτοποίηση εντάσσεται σε αυτή την κατηγορία.

⁽¹²⁰⁾ Όπως αναφέρεται ανωτέρω, αυτές οι τρεις κατηγορίες αναφέρονται ρητά στις νέες κατευθυντήριες γραμμές ως παραδείγματα μη οικονομικών δραστηριοτήτων.

⁽¹²¹⁾ Η πρόληψη του κινδύνου από άγρια ζώα εντάσσεται σε αυτή την κατηγορία.

⁽¹²²⁾ Τα μέτρα περιβαλλοντικών ελέγχων εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή.

- (200) Πρέπει, αφενός, να επισημανθεί ότι το προαναφερόμενο σύστημα εφαρμόζεται σε όλους τους αερολιμένες πολιτικής αεροπορίας της Γαλλίας, όσον αφορά τόσο τα είδη των καθηκόντων που δικαιούνται αντιστάθμιση όσο και τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης. Ο όρος σχετικά με την απουσία διάκρισης, συνεπώς, τηρείται. Πράγματι, αν και η γαλλική νομοθεσία αναθέτει στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων την εκτέλεση καθηκόντων δημόσιας αρχής, δεν χρεώνει σε αυτούς τη χρηματοδότηση των εν λόγω δραστηριοτήτων τους, αλλά στο κράτος. Συνεπώς, η αντιστάθμιση των δαπανών που συνδέονται με αυτά τα καθήκοντα από δημόσιους πόρους δεν οδηγεί σε μείωση του κόστους, το οποίο θα έπρεπε κανονικά να εωμίζονται οι φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα, σύμφωνα με τη γαλλική έννομη τάξη.
- (201) Αφετέρου, από την περιγραφή στο τμήμα 8.1.1.2 συνάγεται ότι το προβλεπόμενο από τη γαλλική νομοθεσία σύστημα βασίζεται σε αυστηρούς μηχανισμούς ελέγχου του κόστους, τόσο εκ των προτέρων όσο και εκ των υστέρων, που διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων λαμβάνουν μέσω των τελών αεροδρομίου και του συμπληρωματικού μηχανισμού μόνο τα ποσά που είναι απολύτως αναγκαία για την κάλυψη των δαπανών.
- (202) Επομένως, η χρηματοδότηση που λαμβάνουν οι φορείς διαχείρισης γαλλικών αερολιμένων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême, κατ' εφαρμογή του εν λόγω συστήματος, δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

8.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

8.1.2.1. Παρουσία κρατικών πόρων

- (203) Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που θεσπίστηκε δυνάμει της σύμβασης του 2002 και της σύμβασης υπεργολαβίας του 2009, διάφορες τοπικές και άλλες δημόσιες αρχές έχουν χορηγήσει επιχορηγήσεις στους διαδοχικούς φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Οι εν λόγω οντότητες είναι η CG16, η COMAGA, η CCBC, η SMAC και το EBEA.
- (204) Για να διαπιστωθεί αν οι πόροι του EBEA συνιστούν κρατικούς πόρους, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ένας δημόσιος διοικητικός οργανισμός αποτελεί αυτόνομη διοικητική οντότητα που υπόκειται σε αυστηρό έλεγχο της κεντρικής διοίκησης του γαλλικού κράτους⁽¹²³⁾. Επιπλέον, ο γενικός προϋπολογισμός του EBE αποτελείται από φορολογικά έσοδα που εισπράττονται επί των επιχειρήσεων που είναι καταχωρισμένες στο μητρώο εταιρειών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πόροι του EBEA είναι κρατικοί πόροι.
- (205) Εξάλλου, οι πόροι των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης είναι κρατικοί πόροι για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ⁽¹²⁴⁾. Τα καταστατικά μέλη της SMAC που έχουν συμβατική δέσμευση να χρηματοδοτούν τους λογαριασμούς της SMAC με τους ίδιους πόρους τους είναι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια, οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης⁽¹²⁵⁾ ή οι ίδιοι οι δημόσιοι οργανισμοί που αποτελούνται από οργανισμούς τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πόροι της SMAC είναι κρατικοί πόροι.

8.1.2.2. Καταλογισμός των μέτρων στο κράτος

- (206) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αποφάσεις των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου που εγκρίνουν τη χορήγηση των επιδοτήσεων είναι καταλογιστέες στο κράτος⁽¹²⁶⁾.
- (207) Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η SMAC είναι ένας δημόσιος φορέας ο οποίος, μη διαθέτοντας κανένα εργαζόμενο, είναι διοικητικά ενταγμένος στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης που τον απαρτίζουν άμεσα ή έμμεσα. Επιπλέον, οι δημοσιονομικές αποφάσεις, οι οποίες είναι δεσμευτικές για τα μέλη του, λαμβάνονται από διαχειριστική επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους των μελών του. Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι αποφάσεις της SMAC σχετικά με τις δραστηριότητες του αερολιμένα καταλογίζονται στο κράτος.

⁽¹²³⁾ Στη Γαλλία, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι δημόσιοι οργανισμοί διοικητικού χαρακτήρα. Σε γενικές γραμμές, ένα εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο εκπροσωπεί τα γενικά συμφέροντα του εμπορίου, της βιομηχανίας και υπηρεσιών της διοικητικής περιοχής του. Τα καθήκοντα και οι εξουσίες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων καθορίζονται από τον νόμο και υπόκεινται στη διοικητική και οικονομική εποπτεία του κράτους, μέσω του Υπουργού Οικονομικών και Υποδομών καθώς και του Υπουργού προγραμματισμού και χωροταξίας, εντός του πεδίου αρμοδιότητας του κάθε υπουργείου. «Η εποπτεία των περιφερειακών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων και των τοπικών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων ασκείται από τον περιφερειάρχη, επικουρούμενο από τον περιφερειακό διευθυντή οικονομικών» (άρθρο R. 712-2 του εμπορικού κώδικα). Η εποπτική αρχή έχει πρόσβαση στις πληροφορίες. Πρέπει, ως εκ τούτου, να είναι αποδέκτης πράξεων ορισμένων κατηγοριών. Οι πράξεις μπορούν να εκτελεστούν μόνον εφόσον απευθύνονται στην εποπτική αρχή. Τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια διοικούνται από συνέλευση, τα μέλη της οποίας είναι εκλεγμένοι αντιπρόσωποι των επιχειρήσεων της διοικητικής περιοχής τους.

⁽¹²⁴⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Μαΐου 2011 στις συνεδिकाσθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, Συλλογή 2011, σ. II-1999, σκέψη 108.

⁽¹²⁵⁾ Πρόκειται για την CG16.

⁽¹²⁶⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση 482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψεις 52 έως 56.

- (208) Όσον αφορά τα μέτρα που έλαβε το ΕΒΕΑ, η Επιτροπή επισημαίνει εξ αρχής ότι τα ΕΒΕ είναι δημόσιοι οργανισμοί διοικητικού χαρακτήρα και, ως εκ τούτου, υπάγονται στο δημόσιο δίκαιο. Η Επιτροπή τονίζει επίσης ότι το γαλλικό δίκαιο χαρακτηρίζει τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια ως «ενδιάμεσους φορείς του κράτους» και τους αναθέτει ως αποστολή να συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση της ελκυστικότητας και του χωροταξικού σχεδιασμού των περιοχών, καθώς και τη στήριξη των επιχειρήσεων και των ενώσεών τους⁽¹²⁷⁾. Η αποστολή της εκμετάλλευσης αερολιμένων που έχει ανατεθεί στα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια απορρέει και από το καθήκον του ΕΒΕ να στηρίζει την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, αν και η δραστηριότητα εκμετάλλευσης του αερολιμένα είναι οικονομικής φύσης⁽¹²⁸⁾.
- (209) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι τα άρθρα R 712-2 κ. επ. του εμπορικού κώδικα υποβάλλουν τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια σε εποπτεία που ασκείται από τους εκπροσώπους του κράτους. Για τον σκοπό αυτό, η εποπτική αρχή έχει πρόσβαση σε όλες τις συνεδριάσεις των γενικών συνελεύσεων των ΕΒΕ και μπορεί να προσθέτει θέματα στην ημερήσια διάταξη αυτών των οργάνων. Ειδικότερα, οι αποφάσεις σχετικά με τους αρχικούς, τους διορθωτικούς και τους εκτελεσθέντες προϋπολογισμούς είναι εκτελεστές μόνον εάν έχουν εγκριθεί, έστω και σιωπηρώς, από την εποπτική αρχή. Όμως, εν προκειμένω, οι εν λόγω προϋπολογισμοί προέβλεπαν τις δημοσιονομικές μεταφορές προς όφελος των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένου του ΦΕΔΑ⁽¹²⁹⁾, που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 28 και 29 της παρούσας απόφασης⁽¹³⁰⁾.
- (210) Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ΕΒΕΑ, συμπεριλαμβανομένου του ΦΕΔΑ, αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης⁽¹³¹⁾ και τα μέτρα που έλαβε η Επιτροπή υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα Αηγουλίμε καταλογίζονται αναγκαστικά στο κράτος.

8.1.3. Επιλεκτικό πλεονέκτημα για τους φορείς διαχείρισης του αερολιμένα

- (211) Για να αξιολογηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση σε επιχείρηση, πρέπει να διαπιστωθεί αν η εν λόγω επιχείρηση αποκομίζει οικονομικό πλεονέκτημα που της επιτρέπει να αποφύγει δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψει με δικούς της πόρους ή αν επωφελείται από πλεονέκτημα το οποίο δεν θα αποκόμιζε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς⁽¹³²⁾.
- (212) Στην προκειμένη περίπτωση, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι ο αερολιμένας Αηγουλίμε στο σύνολό του θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ. Ο χαρακτηρισμός αυτός συνδέεται με τον ρόλο του αερολιμένα σε θέματα χωροταξικού σχεδιασμού, καθώς και περιφερειακής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Κατά συνέπεια, οι χρηματοδοτήσεις που του χορηγήθηκαν δεν θα έπρεπε να θεωρηθούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια της νομολογίας *Altmark*, διότι δεν του παρείχαν πραγματικό πλεονέκτημα.
- (213) Επειδή οι γαλλικές αρχές ισχυρίζονται ότι οι χρηματοδοτικές συνεισφορές που χορηγήθηκαν στους φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Αηγουλίμε δεν παρείχαν επιλεκτικό πλεονέκτημα κατ' εφαρμογή της προαναφερθείσας νομολογίας *Altmark*, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει αν πληρούνται στην παρούσα υπόθεση οι προϋποθέσεις που θέσπισε η απόφαση αυτή. Ως προς αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έκρινε στην εν λόγω απόφαση ότι οι αντιστάθμισεις που χορηγούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εάν πληρούνται σωρευτικά τα τέσσερα κατωτέρω κριτήρια:
- η δικαιούχος επιχείρηση είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη (πρώτη προϋπόθεση),
 - οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερη προϋπόθεση),

⁽¹²⁷⁾ Το άρθρο L 710-1 του εμπορικού κώδικα ορίζει ότι: «Τα νομαρχιακά ιδρύματα ή επιμελητήρια του δικτύου εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων ασκούν, με την ιδιότητά του ενδιάμεσου φορέα του κράτους, καθήκοντα εκπροσώπησης των συμφερόντων των τομέων της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών ενώπιον των δημόσιων αρχών ή ξένων αρχών. [...] Το δίκτυο και, στο εσωτερικό του, κάθε νομαρχιακό ίδρυμα ή επιμελητήριο συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση της ελκυστικότητας και του χωροταξικού σχεδιασμού των περιοχών, καθώς και τη στήριξη των επιχειρήσεων και των ενώσεών τους, εκπληρώνοντας, με όρους που καθορίζονται με διάταγμα, κάθε αποστολή δημόσιας υπηρεσίας και κάθε αποστολή γενικού συμφέροντος που είναι αναγκαία για την άσκηση των εν λόγω καθηκόντων».

⁽¹²⁸⁾ Προαναφερθέν άρθρο L 710-1: «Για τον σκοπό αυτό, κάθε νομαρχιακό ίδρυμα ή επιμελητήριο του δικτύου μπορεί να ασκεί, στο πλαίσιο των τομεακών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται σε αυτό, κατά περίπτωση: [...] 5. Μια αποστολή δημιουργίας και διαχείρισης εξοπλισμών, ιδίως λιμενικών και αερολιμενικών».

⁽¹²⁹⁾ Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι δεν πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ του ΦΕΔΑ και της ειδικής υπηρεσίας του ΦΕΔΑ που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του αερολιμένα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων κρατικών ενισχύσεων, δεδομένου ότι η υπηρεσία που διαχειρίζεται τον αερολιμένα Αηγουλίμε δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα, διακριτή από αυτήν του ΦΕΔΑ, αλλά είναι απλώς τμήμα των εσωτερικών υπηρεσιών του ΦΕΔΑ, χωρίς αυτονομία λήψης άλλων αποφάσεων εκτός από αυτές που αφορούν την καθημερινή διαχείριση του αερολιμένα. Εξάλλου, ούτε η Γαλλία ούτε οι τρίτοι υποστήριξαν ότι τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας έπρεπε να καταλογιστούν αποκλειστικά στην υπηρεσία αυτή.

⁽¹³⁰⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1988 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-67/85, C-68/85 και C-70/85, Van der Kooy κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 219, σκέψη 37.

⁽¹³¹⁾ Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, Κρατική ενίσχυση N563/05 — Γαλλία — Ενίσχυση στη Ryanair (δρομολόγιο Τουλόν — Λονδίνο) (EE C 204 της 26.8.2006, σ. 4).

⁽¹³²⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990 στην υπόθεση C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-307, σκέψη 41.

- η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τρίτη προϋπόθεση),
- όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία ανατίθεται η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημόσιας συμβάσεως, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισεως έχει καθοριστεί βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τέταρτη προϋπόθεση).

- (214) Στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στις αντιστάθμισεις που χορηγούνται για την παροχή ΥΓΟΣ⁽¹³³⁾ (στο εξής «η ανακοίνωση ΥΓΟΣ»), η Επιτροπή εξέδωσε οδηγίες για να διευκρινιστούν οι απαιτήσεις σχετικά με την αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η εν λόγω ανακοίνωση εξετάζει τις διάφορες προϋποθέσεις που θέσπισε η απόφαση *Altmark*, συγκεκριμένα την έννοια της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 106 της ΣΛΕΕ, την ανάγκη πράξης ανάθεσης, την υποχρέωση καθορισμού των παραμέτρων της αντιστάθμισης, τις αρχές που αφορούν την αποτροπή της υπεραντιστάθμισης και τις αρχές που διέπουν την επιλογή του παρόχου της υπηρεσίας.
- (215) Οι προϋποθέσεις που θέσπισε η απόφαση *Altmark* έχουν σωρευτικό χαρακτήρα και η μη τήρηση μιας από τις προϋποθέσεις αυτές συνεπάγεται τον χαρακτηρισμό των εξεταζόμενων μέτρων ως κρατικής ενίσχυσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Ως εκ τούτου, και λαμβάνοντας υπόψη τα υπό εξέταση μέτρα, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο και επαρκές για να εξεταστεί, για το σύνολο των εξεταζόμενων περιόδων, την πρώτη και την τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης *Altmark*.

8.1.3.1. Ορισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (πρώτη προϋπόθεση)

α) Πλαίσιο εξέτασης

- (216) Η πρώτη προϋπόθεση που θέσπισε η απόφαση *Altmark* αφορά τον ορισμό μιας αποστολής ΥΓΟΣ. Η εν λόγω απαίτηση συμπίπτει με αυτήν του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ⁽¹³⁴⁾ από την οποία προκύπτει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση ΥΓΟΣ είναι επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί «ιδιαιτέρη αποστολή»⁽¹³⁵⁾. Σε γενικές γραμμές, η ανάθεση «ιδιαιτέρης αποστολής δημόσιας υπηρεσίας» υποδηλώνει την παροχή υπηρεσιών τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις⁽¹³⁶⁾. Βάσει κριτηρίου γενικού συμφέροντος, τα κράτη μέλη της Ένωσης δύνανται να συνδέουν την παροχή τέτοιων υπηρεσιών με συγκεκριμένες υποχρεώσεις.
- (217) Η Επιτροπή εκτιμά, ωστόσο, ότι δεν θα ήταν σκόπιμο να συνδέσει συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών με μια δραστηριότητα που ήδη παρέχεται ή μπορεί να παρασχεθεί ικανοποιητικά και υπό όρους, π.χ. τιμής, αντικειμενικών χαρακτηριστικών ποιότητας, συνέχειας και πρόσβασης στην υπηρεσία, που συνάδουν με το δημόσιο συμφέρον όπως το καθορίζει το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Όσον αφορά το θέμα του κατά πόσον η υπηρεσία μπορεί να παρασχεθεί από την αγορά, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό μιας ΥΓΟΣ περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης κατά τον χαρακτηρισμό μιας υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ⁽¹³⁷⁾.
- (218) Επιπλέον, όταν υφίστανται ειδικοί κανόνες στο επίπεδο της Ένωσης, αυτοί περιορίζουν περαιτέρω τη διακριτική ευχέρεια εκτίμησης των κρατών μελών, με την επιφύλαξη του καθήκοντος της Επιτροπής να εκτιμήσει αν ο ορισμός της ΥΓΟΣ είναι ορθός για τον σκοπό του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων⁽¹³⁸⁾.
- (219) Κατά γενικό κανόνα, η Επιτροπή δεν αποκλείει εξ ορισμού ότι η διαχείριση ενός αερολιμένα στο σύνολό του θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ. Ως προς αυτό, οι νέες κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν ότι ένας τέτοιος χαρακτηρισμός μπορεί σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις⁽¹³⁹⁾, για παράδειγμα, όταν λόγω έλλειψης αερολιμένα μία περιοχή είναι απομονωμένη από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική της ανάπτυξη. Η εκτίμηση αυτή, η οποία αφορά την ύπαρξη πραγματικής απαίτησης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ύπαρξη άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως σιδηροδρομικές υπηρεσίες με τρένα υψηλής ταχύτητας ή θαλάσσιες συνδέσεις με οχηματαγωγά

⁽¹³³⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα κρατικών ενισχύσεων στις αντιστάθμισεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (EE C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

⁽¹³⁴⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Φεβρουαρίου 2008 στην υπόθεση T-289/03, BUPA κατά Επιτροπής, σκέψεις 171 και 224, Συλλογή 2008, σ. II-81.

⁽¹³⁵⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1974 στην υπόθεση 127/73, BRT κατά SABAM, Συλλογή 1974, σ. 313.

⁽¹³⁶⁾ Βλέπε Ανακοίνωση ΥΓΟΣ του 2011, παράγραφοι 46 έως 47.

⁽¹³⁷⁾ Βλέπε Ανακοίνωση ΥΓΟΣ, παράγραφος 47.

⁽¹³⁸⁾ Βλέπε Ανακοίνωση ΥΓΟΣ, παράγραφος 46.

⁽¹³⁹⁾ Βλέπε παραγράφους 69 έως 73 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

πλοία. Στις περιπτώσεις αυτές, οι δημόσιες αρχές μπορούν να επιβάλλουν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε έναν αερολιμένα προκειμένου να παραμείνει ανοικτός στην εμπορική κίνηση.

- (220) Η Επιτροπή υπενθυμίζει σχετικά ότι, για να δικαιολογηθεί ο χαρακτηρισμός ως ΥΓΟΣ, πρέπει ο στόχος γενικού συμφέροντος που επιδιώκουν οι δημόσιες αρχές να υπερβαίνει την ανάπτυξη συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιφερειών, που προβλέπονται από το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Πράγματι, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι ΥΓΟΣ είναι υπηρεσίες που παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία τις διακρίνουν από άλλες δραστηριότητες της οικονομικής ζωής⁽¹⁴⁰⁾ και ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με την παροχή ΥΓΟΣ είναι επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί «ιδιαιτέρη αποστολή»⁽¹⁴¹⁾. Σε γενικές γραμμές, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο χαρακτηρισμός ως ΥΓΟΣ των καθηκόντων που ασκεί ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα μπορεί να δικαιολογηθεί μόνον εάν το σύνολο ή μέρος της περιοχής που εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένο από την υπόλοιπη ΕΕ σε βαθμό που θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη.
- (221) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε κατ' ουσίαν ότι, εάν τα καθήκοντα διαχείρισης του αερολιμένα συνίστανται στη διασφάλιση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, π.χ. για τη διατήρηση σε κατάσταση λειτουργίας και την προσβασιμότητα των υποδομών, θα μπορούσαν να θεωρηθούν ΥΓΟΣ. Αντίθετα, η ανάπτυξη των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, ιδίως για εμπορικές πτήσεις, ανεξάρτητα από την ύπαρξη γραμμών που αποτελούν αντικείμενο ΥΔΥ, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως υπηρεσία γενικού συμφέροντος.
- (222) Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει, αφενός, ότι η πρόσβαση στους πλησιέστερους στον αερολιμένα Angoulême αερολιμένες οι οποίοι εξυπηρετούνται από τακτικές γραμμές απαιτεί διαδρομή με αυτοκίνητο μεγαλύτερης διάρκειας από μία ώρα και τριάντα λεπτά⁽¹⁴²⁾. Αφετέρου, μολονότι κατέχει κεντρική θέση στο δυτικό τμήμα του μητροπολιτικού εδάφους της Γαλλίας, η Angoulême δεν συνδέεται με αυτοκινητοδρόμους ούτε με σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας που εξυπηρετούν την ανατολική Γαλλία. Πρέπει σχετικά με αυτό να τονιστεί ότι έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, για ένα μέρος της εξεταζόμενης περιόδου, μεταξύ των αεροδρομίων της Angoulême και της Λιόν, σύμφωνα με την ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία⁽¹⁴³⁾. Οι εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχαν ως κύριο στόχο να εξασφαλίσουν επαρκείς υπηρεσίες τακτικών μεταφορών προς και από την Angoulême⁽¹⁴⁴⁾.
- (223) Εξάλλου, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η μέση κίνηση του αεροδρομίου της Angoulême για τις υπό εξέταση περιόδους μειώθηκε και παρέμεινε σαφώς κάτω από τους 200 000 επιβάτες ετησίως⁽¹⁴⁵⁾ και ότι ο λογαριασμός εκμετάλλευσης αυτού του αεροδρομίου παρουσιάζει διαρθρωτικό έλλειμμα, όπως αυτό προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 17 ανωτέρω.
- (224) Λαμβάνοντας υπόψη τα εγγενή χαρακτηριστικά του αερολιμένα Angoulême, μπορεί να θεωρηθεί ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης δεν θα αναλάμβανε, με γνώμονα το δικό του εμπορικό συμφέρον, τη διαχείριση αυτού του αερολιμένα, τουλάχιστον όχι υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.
- (225) Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της γεωγραφικής θέσης της Angoulême σε σχέση με το δίκτυο μεταφορών που διαθέτει η πόλη, της απουσίας κοντινού αερολιμένα που θα μπορούσε να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική λύση για τη μεταφορά επιβατών, της πολύ χαμηλής κίνησης και του διαρθρωτικού ελλειμματικού χαρακτήρα του αερολιμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γαλλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κρίνοντας ότι τα καθήκοντα των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême μόνο ως προς τη διατήρησή του σε κατάσταση λειτουργίας και την προσβασιμότητα των υποδομών μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ. Αντιθέτως, η εμπορική ανάπτυξη καθαυτή του αερολιμένα, μέσω της έναρξης νέων αεροπορικών γραμμών ή της επέκτασης των μη αεροπορικών δραστηριοτήτων, δεν θα μπορούσε, καταρχήν, να πληροί το κριτήριο του γενικού συμφέροντος που δικαιολογεί τον χαρακτηρισμό ως ΥΓΟΣ. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση από τις δημόσιες αρχές του καθαρού κόστους από την παροχή ΥΓΟΣ δεν πρέπει να επηρεάζει τα οικονομικά κίνητρα ενός φορέα διαχείρισης αερολιμένα για τη σύναψη εμπορικών σχέσεων με αεροπορικές εταιρείες.
- (226) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή οφείλει να προσδιορίσει, για κάθε διαχειριστική περίοδο, τις δραστηριότητες των φορέων διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême που θα μπορούσαν να εμπίπτουν στο πεδίο μιας ΥΓΟΣ και εκείνες που δεν θα μπορούσαν.

⁽¹⁴⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 27, απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουλίου 1997 στην υπόθεση C-242/95, *GT-Link*, Συλλογή 1997, σ. I-4449, σκέψη 53, και απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Ιουνίου 1998 στην υπόθεση C-266/96, *Corsica Ferries*, Συλλογή 1998, σ. I-3949, σκέψη 45.

⁽¹⁴¹⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου BRT κατά SABAM.

⁽¹⁴²⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 14 της παρούσας απόφασης, πίνακα 1.

⁽¹⁴³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8), που αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

⁽¹⁴⁴⁾ Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του προαναφερθέντος κανονισμού 2408/92

⁽¹⁴⁵⁾ Βλέπε πίνακα 2 ανωτέρω.

β) Πεδίο εφαρμογής της ΥΓΟΣ

- (227) Για την περίοδο 2002-2006, κατά την οποία ο ΦΕΔΑ εκμεταλλεύθηκε τον αερολιμένα, η σύμβαση του 2002 συνάφθηκε για να εξασφαλιστεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνδέονται με τις δουλειές διέλευσης αεροσκαφών και τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας⁽¹⁴⁶⁾. Σκοπός της ήταν επίσης να επιτρέψει την ανάπτυξη του αερολιμένα. Η εισαγωγική έκθεση της εν λόγω σύμβασης αναφέρει συναφώς ότι τα συμβαλλόμενα μέρη «αποφάσισαν να συνενώσουν τις προσπάθειές τους για τον καθορισμό και τη χρηματοδότηση της πολιτικής για την ανάπτυξη, τη διευθέτηση και την εκμετάλλευση του αερολιμένα Angoulême».
- (228) Λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 221 έως 226, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αποστολές διαχείρισης που περιγράφονται στη σύμβαση παραχώρησης και στη σχετική συγγραφή υποχρεώσεων που αφορούν τη διατήρηση σε κατάσταση λειτουργίας και την προσβασιμότητα των υποδομών μπορούν να θεωρηθούν ως αποστολές γενικού συμφέροντος και ότι ο χαρακτηρισμός των εν λόγω αποστολών ως ΥΓΟΣ δεν πάσχει από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως.
- (229) Αντιθέτως, ο καθαυτός στόχος της εμπορικής ανάπτυξης του αερολιμένα με την καθιέρωση νέων αεροπορικών γραμμών ή την επέκταση των μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων δεν πληροί το κριτήριο του γενικού συμφέροντος που δικαιολογεί τον χαρακτηρισμό ως ΥΓΟΣ. Δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τον σκοπό της περιφερειακής ανάπτυξης που επικαλούνται οι γαλλικές αρχές.
- (230) Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι, στην πραγματικότητα, οι μόνες αντιστάθμισεις που όντως καταβλήθηκαν δεν απέρρεαν από το κόστος που συνεπάγεται η έναρξη νέων γραμμών, η σύναψη συμβάσεων με νέες αεροπορικές εταιρείες ή η επέκταση των μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων του αερολιμένα Angoulême, αλλά αφορούσαν μόνο δραστηριότητες που μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ.
- (231) Όσον αφορά την περίοδο 2007-2011 κατά τη διάρκεια της οποίας η SMAC και ο ΦΕΔΑ εκμεταλλεύονταν από κοινού τον αερολιμένα, διαπιστώνεται, αφενός, ότι το καταστατικό της SMAC της 21ης Δεκεμβρίου 2006 της ανέθετε καθήκοντα εξοπλισμού, συντήρησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême. Αφετέρου, με τη σύμβαση υπεργολαβικής διαχείρισης, που συνάφθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2009 μεταξύ της SMAC και του ΕΒΕΑ, μεταβιβάζεται από τον ΦΕΔΑ στη SMAC η αρμοδιότητα σε θέματα επενδύσεων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Τα άλλα καθήκοντα που συνδέονται με την εκμετάλλευση του αερολιμένα ανατίθενται, βάσει της συμφωνίας διαχείρισης του αεροδρομίου με υπεργολαβία, στον ΦΕΔΑ.
- (232) Εξάλλου, σύμφωνα με το καταστατικό της SMAC, σκοπός της κοινοπραξίας είναι η «ανάπτυξη των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, των μεταφορών για επαγγελματικούς σκοπούς, για λόγους αναψυχής ή τουρισμού, των δραστηριοτήτων κατάρτισης, καθώς και κάθε άλλης συναφούς δραστηριότητας που θα μπορούσε να συμβάλλει στην επίτευξη αυτού του στόχου» των αερολιμένων Angoulême και Cognac.
- (233) Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 225, τα καθήκοντα διαχείρισης που αφορούν μόνο τη διατήρηση σε κατάσταση λειτουργίας και την προσβασιμότητα των υποδομών μπορούν να θεωρηθούν καθήκοντα δημοσίου συμφέροντος και μόνο ο χαρακτηρισμός των καθηκόντων αυτών ως ΥΓΟΣ μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν ενέχει πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως.
- (234) Αντιθέτως, όπως υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 225, η ανάπτυξη των εμπορικών πτήσεων δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ, ακόμη κι αν αποσκοπεί στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Διαπιστώνεται ότι μόνο η εμπορική σχέση με τη Ryanair συνεπαγόταν δαπάνες που επιβάρυναν τη SMAC και τον ΦΕΔΑ, οι οποίες συνδέονται ειδικά με την ανάπτυξη νέων μεταφορικών υπηρεσιών. Στο μέτρο που πρέπει να θεωρείται ότι η SMAC και ο ΦΕΔΑ ασκούσαν από κοινού την οικονομική δραστηριότητα διαχειριστή αερολιμένος έναντι της Ryanair, η αντιστάθμιση από τη SMAC των πρόσθετων δαπανών που επέφεραν οι συμφωνίες του 2008 πρέπει να αναλυθεί στο πλαίσιο της εξέτασης των πιθανών στοιχείων κρατικής ενίσχυσης στις εν λόγω συμφωνίες.
- (235) Η απόφαση της SMAC, της 23ης Ιουνίου 2001, προβλέπει ότι οι εξωσυμβατικές καταβολές που προορίζονται να εξασφαλίσουν την εμπορική ανάπτυξη του αερολιμένα, καταβάλλονται απευθείας από τη SMAC στις αεροπορικές εταιρείες. Κατά συνέπεια, τα μέτρα χρηματοδότησης για τις δραστηριότητες που συνδέονται με την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών μεταφορών δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ΥΓΟΣ και θα αποτελέσουν αντικείμενο ανάλυσης στο πλαίσιο της αξιολόγησης των μέτρων ενίσχυσης που χορηγήθηκαν στη Ryanair⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Οι υποχρεώσεις αυτές αναφέρονται στα άρθρα 20 και 21 της συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης του 2002.

⁽¹⁴⁷⁾ Βλέπε τμήμα 9 της παρούσας απόφασης.

- (236) Τέλος, από τη συγγραφή υποχρεώσεων και τις τεχνικές ρητρες που αντιστοιχούν στην περίοδο κοινής εκμετάλλευσης του αερολιμένα από τη SMAC και την SNC-Lavalin, η οποία άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2012, συνάγεται ότι, εκτός από την αποστολή που συνδέεται με τη διατήρηση σε κατάσταση λειτουργίας και την προσβασιμότητα των υποδομών, έχει ανατεθεί και αποστολή για την προώθηση της ανάπτυξης του αερολιμένα και της δραστηριότητάς του. Έτσι, βάσει των διατάξεων του άρθρου 9 της συγγραφής υποχρεώσεων και των τεχνικών ρητρών, «ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να αναζητήσει προς όφελος της οικονομίας και του τοπικού τουρισμού όλες τις δυνατότητες ανάπτυξης της δραστηριότητας και του τουρισμού του αερολιμένα». Προς τον σκοπό αυτό, από την ίδια διάταξη συνάγεται ότι «ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει για τον σκοπό αυτό την προβολή του αερολιμένα στους υφιστάμενους ή τους δυνητικούς χρήστες και στους φορείς εμπορικών και επαγγελματικών αερομεταφορών, στους φορείς του τουρισμού, τους φορείς εμπορευματικών αερομεταφορών, κατάρτισης, συντήρησης, ή σε όλους τους φορείς που αναπτύσσουν συναφή ή συμπληρωματική δραστηριότητα με τις αερολιμενικές δραστηριότητες».
- (237) Στο πλαίσιο αυτό, η έκθεση που υπέβαλε η SMAC στην επιτροπή του διαγωνισμού δείχνει ότι το επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε η SNC-Lavalin βάσει ενός προδραστικού σεναρίου είχε αποφασιστική σημασία για την επιλογή της προσφοράς αυτής. Επιπλέον, από την απόφαση ανάθεσης και τις αμοιβές που προβλέπονται στην πράξη δέσμευσης συνάγεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης είχε την πρόθεση κατά την ημερομηνία αυτή να αποκαταστήσει δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών από την Αγγλία και την Ιρλανδία από μία αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους. Ο προγραμματισμός που καταρτίστηκε προέβλεπε το σταδιακό άνοιγμα τριών γραμμών σε διάστημα έξι ετών με μία πρόσθετη γραμμή ανά διετία.
- (238) Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 225, τα καθήκοντα διαχείρισης που αφορούν μόνο τη διατήρηση σε κατάσταση λειτουργίας και την προσβασιμότητα των υποδομών μπορούν να θεωρηθούν ως υπηρεσίες γενικού συμφέροντος και ο χαρακτηρισμός τους ως ΥΓΟΣ δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί αποτέλεσμα πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως.
- (239) Αντιθέτως, όπως υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 225, η ανάπτυξη των εμπορικών πτήσεων δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ, ακόμη κι αν αποσκοπεί στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Δεν μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί ότι τα χρηματοδοτικά μέτρα που αντιστοιχούν στις εν λόγω δραστηριότητες αποσκοπούν στη χρηματοδότηση μιας ΥΓΟΣ.
- (240) Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι μόνον οι αντιστάθμισεις που καταβλήθηκαν πράγματι στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα από τον Ιανουάριο του 2012 δεν απέρρεαν από το κόστος της ανάπτυξης των εμπορικών πτήσεων. Οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή κάθε πιθανό μέτρο στήριξης των αεροπορικών εταιρειών που θα χορηγούσε στο μέλλον η SMAC ή οι φορείς που την απαρτίζουν με σκοπό την εκμετάλλευση δρομολογίων με αναχώρηση από το αεροδρόμιο της Angoulême.
- γ) Ύπαρξη πράξης ανάθεσης
- (241) Όσον αφορά αποκλειστικά τα καθήκοντα που μπορούν έγκυρα να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ από τις γαλλικές αρχές, η Επιτροπή πρέπει να βεβαιωθεί ότι έχει πράγματι ανατεθεί στον φορέα ή στους φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême για καθεμία από τις περιόδους αναφοράς η εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σχετικά, πρέπει να υπομνησθεί ότι στην εν λόγω επιχείρηση πρέπει να έχει ανατεθεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με πράξη ή σειρά πράξεων οι οποίες, σύμφωνα με τη νομοθεσία των κρατών μελών, μπορούν να έχουν μορφή νομοθετικής, κανονιστικής ή συμβατικής πράξης. Η πρακτική της Επιτροπής, που κωδικοποιήθηκε στην ανακοίνωση ΥΓΟΣ, συνίσταται στο να απαιτείται η πράξη ή η σειρά πράξεων να προσδιορίζουν τουλάχιστον ⁽¹⁴⁸⁾:
- το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
 - την επιχείρηση και, κατά περίπτωση, τη σχετική περιοχή,
 - τη φύση ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που παραχωρούνται στην επιχείρηση από την εν λόγω αρχή,
 - παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης, και
 - τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.
- ι) Περίοδος 2002-2006
- (242) Όσον αφορά την περίοδο 2002-2006, η σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση του αερολιμένα ανατέθηκε στο EBBA με υπουργική απόφαση. Οι όροι που διέπουν αυτή την παραχώρηση διευκρινίστηκαν στη σύμβαση παραχώρησης που συνάφθηκε μεταξύ του αρμόδιου για την πολιτική αεροπορία υπουργού και του ΦΕΔΑ για περίοδο πέντε ετών. Επιπλέον, ορισμένες επιχορηγήσεις του ΕΒΕ και οι συνεισφορές των τοπικών και περιφερειακών αρχών

⁽¹⁴⁸⁾ Βλέπε προαναφερθείσα ανακοίνωση ΥΓΟΣ, παράγραφος 52.

στον ΦΕΔΑ ⁽¹⁴⁹⁾ χορηγήθηκαν βάσει της σύμβασης του 2002. Τέλος, η διαδικασία καθορισμού του προϋπολογισμού που χορηγείται στον αερολιμένα, που θεσπίστηκε με την εγκύκλιο αριθ. 111 της 30ής Μαρτίου 1992 για τον καθορισμό των δημοσιονομικών, λογιστικών και χρηματοδοτικών κανόνων για το ΕΒΕΑ, εξασφαλίζει ότι τα εν λόγω ποσά αποτελούν γνήσιες αντισταθμίσεις και, ως προς αυτό, αποτρέπει κάθε ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης. Συναφώς, επισημαίνεται ότι προβλέπονται επίσης μηχανισμοί ελέγχου της απουσίας υπεραντιστάθμισης ⁽¹⁵⁰⁾. Εξάλλου, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, οι λογαριασμοί και προϋπολογισμοί του αερολιμένα υποβάλλονταν επίσης στην υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας που είναι αρμόδια να γνωμοδοτεί στην εποπτική αρχή του ΕΒΕΑ πριν από την έγκριση ή μη των λογαριασμών και των προϋπολογισμών, δεδομένου ότι το κράτος είναι η αναθέτουσα αρχή του αερολιμένα.

- (243) Η Επιτροπή θεωρεί, επομένως, ότι η αποστολή της διαχείρισης του αερολιμένα ανατέθηκε στο ΕΒΕΑ με πράξη που πληροί τις προϋποθέσεις της απόφασης *Altmark*.

ii) Περίοδος 2007-2011

- (244) Κατά την εν λόγω περίοδο, οι αποστολές παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατέθηκαν στους διαχειριστές με σειρά πράξεων. Αφενός, το καταστατικό της SMAC της 21ης Δεκεμβρίου 2006 της αναθέτει τα καθήκοντα διαρρύθμισης, εξοπλισμού, συντήρησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême. Προβλέπει, επίσης, την αυτόματη εγγραφή των επιβαρύνσεων της SMAC στους προϋπολογισμούς των μελών της ⁽¹⁵¹⁾. Αφετέρου, με τη σύμβαση υπεργολαβικής διαχείρισης, που συνάφθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2009 μεταξύ της SMAC και του ΕΒΕ για περίοδο τριών ετών, μεταβιβάζεται από τη SMAC στον ΦΕΔΑ η αρμοδιότητα σε θέματα επενδύσεων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Τα άλλα καθήκοντα που συνδέονται με την εκμετάλλευση του αερολιμένα ανατίθενται, βάσει της συμφωνίας διαχείρισης του αεροδρομίου με υπεργολαβία, στον ΦΕΔΑ.

- (245) Τέλος, η διαδικασία καθορισμού του προϋπολογισμού που χορηγείται στον αερολιμένα, που εγκρίθηκε με την εγκύκλιο αριθ. 111 της 30ής Μαρτίου 1992 για τον καθορισμό των δημοσιονομικών, λογιστικών και χρηματοδοτικών κανόνων που εφαρμόζονται στο ΕΒΕ, εξασφαλίζει ότι τα εν λόγω ποσά αποτελούν πραγματικές αντισταθμίσεις και, στο πλαίσιο αυτό, αποτρέπουν κάθε υπεραντιστάθμιση. Προβλέπονται επίσης μηχανισμοί ελέγχου ⁽¹⁵²⁾. Εξάλλου, το ΕΒΕ, ως παραχωρησιούχος έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008, και στη συνέχεια ως υπεργολάβος έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011, διαβίβαζε τους εκτελεσθέντες, αρχικούς και διορθωτικούς προϋπολογισμούς του (λογαριασμούς αποτελεσμάτων, θέσεις απασχόλησης — πόρους, ικανότητα αυτοχρηματοδότησης) στη SMAC για να τα εγκρίνει, με την ιδιότητά της ως αναθέτουσας αρχής, σύμφωνα με τις διατάξεις του καταστατικού της SMAC.

- (246) Η Επιτροπή θεωρεί επομένως ότι η αποστολή της διαχείρισης του αερολιμένα ανατέθηκε στη SMAC και στο ΕΒΕΑ με πράξη που πληροί τους όρους της απόφασης *Altmark*.

iii) Περίοδος που άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2012

- (247) Η διαχείριση και η εκμετάλλευση του αερολιμένα Angoulême ανατέθηκαν στην SNC-Lavalin με την πράξη ανάθεσης της 8ης Αυγούστου 2011 και τη συγγραφή υποχρεώσεων και τις τεχνικές ρήτρες για διάστημα έξι ετών ⁽¹⁵³⁾. Μολονότι ορισμένες υποχρεώσεις εξακολουθούν να βαρύνουν τη SMAC ⁽¹⁵⁴⁾, οι πράξεις αυτές προσδιορίζουν τις υποχρεώσεις των μερών στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

- (248) Οι αρμοδιότητες της SNC-Lavalin στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης του αεροδρομίου απαριθμούνται και διευκρινίζονται στη συγγραφή υποχρεώσεων και στις τεχνικές ρήτρες. Βάσει των διατάξεων του άρθρου 8 της συγγραφής υποχρεώσεων, η εταιρεία SNC-Lavalin έχει αναλάβει ιδίως τα ακόλουθα καθήκοντα: εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας αρχής, θέση σε εφαρμογή υπηρεσίας AFIS, εκτέλεση των καθηκόντων που εγγυώνται την ασφαλή χρήση του αερολιμένα, συντήρηση των γηπέδων και δικτύων του αερολιμένα και διατήρηση του δυναμικού του αερολιμένα που επιτρέπει την υποδοχή, εν ευθέτω χρόνω, τακτικής εμπορικής κίνησης. Οι πράξεις αυτές καθορίζουν επίσης τις λεπτομέρειες υπολογισμού της αμοιβής της SNC-Lavalin από τη SMAC. Η ανώτατη αντιστάθμιση που καταβάλλει η SMAC προκύπτει από την πράξη ανάληψης δέσμευσης της SNC-Lavalin. Τέλος, όσον αφορά τη διενέργεια τακτικών ελέγχων για την απουσία υπεραντιστάθμισης, οι διατάξεις του τίτλου III της συγγραφής υποχρεώσεων της πρόσκλησης υποβολής προσφορών διευκρινίζουν τις λεπτομέρειες

⁽¹⁴⁹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 18 της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁵⁰⁾ Η διαδικασία αυτή είναι η ακόλουθη: κάθε έτος, το ΕΒΕΑ καθορίζει τις δημοσιονομικές κατευθύνσεις και κάθε υπηρεσία επεξεργάζεται τους προϋπολογισμούς της σε συνάρτηση με αυτό το πλαίσιο. Η γενική υπηρεσία του αερολιμένα υποβάλλει κάθε χρόνο, το φθινόπωρο, σχέδιο προϋπολογισμού για τα έτη n , $n + 1$ και $n + 2$. Τα εκλεγμένα μέλη του προεδρείου του ΕΒΕΑ εξετάζουν αυτούς τους προϋπολογισμούς και επιφέρουν ενδεχομένως τροποποιήσεις. Μόλις επικυρωθεί από το προεδρείο, ο προϋπολογισμός του αερολιμένα, καθώς και των άλλων υπηρεσιών, υποβάλλονται σε γενική συνέλευση ενώπιον των εκλεγμένων μελών του ΕΒΕΑ που προβαίνουν σε ψηφοφορία για την έγκριση της εφαρμογής του. Επιπλέον, σε τακτά χρονικά διαστήματα, υποβάλλεται αναφορά, που επιβεβαιώνει την εκτέλεση του ψηφισθέντος προϋπολογισμού. Κατά τη διάρκεια του έτους $n + 1$, ο προϋπολογισμός του έτους « n » υποβάλλεται στη γενική συνέλευση με ενδεχόμενα σχόλια σχετικά με τις διαπιστωθείσες αποκλίσεις. Η γενική συνέλευση διεξάγει νέα ψηφοφορία για την έγκριση των εκτελεσθέντων προϋπολογισμών.

⁽¹⁵¹⁾ Άρθρο 17 του καταστατικού της SMAC.

⁽¹⁵²⁾ Βλέπε υποσημείωση 150.

⁽¹⁵³⁾ Πράξη δέσμευσης της SNC-Lavalin, της 19ης Ιουλίου 2011, που έγινε αποδεκτή από τη SMAC στις 8 Αυγούστου 2011, κατόπιν αποφάσεως της 23ης Ιουνίου 2011.

⁽¹⁵⁴⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 23 της παρούσας απόφασης.

ελέγχου της SMAC, που επιτρέπουν να επαληθευτεί και να αποφευχθεί η υπεραντιστάθμιση της συνεισφοράς της SMAC σε σχέση με το κόστος της αποστολής γενικού οικονομικού συμφέροντος που ανατέθηκαν στην SNC-Lavalin.

- (249) Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η αποστολή διαχείρισης του αερολιμένα ανατέθηκε επίσης στην SNC-Lavalin με πράξη που πληροί τους όρους που θέσπισε η απόφαση Altmark.
- (250) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, για κάθε περίοδο εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême την οποία αξιολογεί, έχει πράγματι ανατεθεί στον διαχειριστή ή στους διαχειριστές της εκτέλεσης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας η διατήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του αερολιμένα και η προσβασιμότητα των υποδομών. Συνεπώς, η πρώτη προϋπόθεση Altmark ικανοποιείται εντός των ορίων των καθηκόντων που αναφέρονται ανωτέρω.

8.1.3.2. Επιλογή του φορέα παροχής της υπηρεσίας (τέταρτη προϋπόθεση)

- (251) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης σκόπιμο να αναλύσει την τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark για το σύνολο των εξεταζόμενων περιόδων.
- (252) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με αυτή την προϋπόθεση, η παρεχόμενη αντιστάθμιση πρέπει είτε να προκύπτει από διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης η οποία να επιτρέπει την επιλογή του υποψηφίου που μπορεί να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο (πρώτο επιμέρους κριτήριο), είτε να καθορίζεται λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα (δεύτερο επιμέρους κριτήριο).

α) Πρώτο επιμέρους κριτήριο

i) Περίοδοι 2002-2006 και 2007-2011

- (253) Όσον αφορά την περίοδο 2002-2006, η σύμβαση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του αερολιμένα ανατέθηκε στο ΕΒΕΑ με υπουργική απόφαση⁽¹⁵⁵⁾ της 20ής Σεπτεμβρίου 2002, που δημοσιεύτηκε στην επίσημη εφημερίδα της Γαλλικής Δημοκρατίας της 5ης Οκτωβρίου 2002. Όσον αφορά την περίοδο 2007-2011, η απόφαση της νομαρχιακής διοίκησης της 21ης Δεκεμβρίου 2006 περί δημιουργίας της SMAC καθώς και η σύμβαση υπεργολαβίας του 2009 ανέθεσαν σε αυτήν την αποστολή χωροταξικής διεύθυνσης, εξοπλισμού, συντήρησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης, άμεσα ή έμμεσα, του αερολιμένα Angoulême.
- (254) Οι εν λόγω μονομερείς και συμβατικές διοικητικές πράξεις δεν εκδόθηκαν προφανώς μετά από διαδικασία ανοικτού, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμού, η οποία θα επέτρεπε να συγκριθούν πιθανές διαφορετικές προσφορές και να καθορισθεί το ύψος της αντιστάθμισης κατά τρόπο που θα απέκλειε την παρουσία κρατικής ενίσχυσης.

- (255) Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις προαναφερθείσες περιόδους, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι όροι της διαδικασίας που ακολουθήθηκε δεν επέτρεψαν να διασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός για την ανάθεση της αποστολής διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême. Κατά συνέπεια, η διαδικασία επιλογής των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême δεν πληροί το πρώτο σκέλος της τέταρτης προϋπόθεσης της απόφασης Altmark, εφόσον δεν επιτρέπει την επιλογή υποψηφίου ικανού να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

ii) Περίοδος που άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2012

- (256) Η διαχείριση και η εκμετάλλευση του αερολιμένα ανατέθηκαν στην εταιρεία SNC-Lavalin με τη διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 21 της οδηγίας 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁶⁾. Εξάλλου, πριν από αυτή τη διαδικασία, οι γαλλικές αρχές δημοσίευσαν προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (257) Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι, εφόσον οι γαλλικές αρχές δεν ήταν υποχρεωμένες να ακολουθήσουν τυποποιημένη διαδικασία, διέθεταν ευρεία διακριτική ευχέρεια κατά την επιλογή του αναδόχου⁽¹⁵⁷⁾. Όμως, μια διαδικασία που παρέχει τέτοιο περιθώριο εκτιμήσεως στην αναθέτουσα αρχή μπορεί να περιορίσει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων φορέων.

⁽¹⁵⁵⁾ Απόφαση για την παραχώρηση του αερολιμένα Angoulême-Brie-Champniers στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême.

⁽¹⁵⁶⁾ Οδηγία 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114).

⁽¹⁵⁷⁾ Τα κριτήρια ανάθεσης περιλαμβάνουν το κριτήριο της «πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται στις προδιαγραφές, στην πρόσκληση υποβολής προσφορών ή διαπραγμάτευσης ή και στο έγγραφο περιγραφής των όρων».

- (258) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία που ακολουθήθηκε στην προκειμένη περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για την τήρηση του τέταρτου κριτηρίου που θέσπισε η απόφαση Altmark⁽¹⁵⁸⁾.
- (259) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να βεβαιωθεί ότι η διαδικασία διαγωνισμού που ακολουθήθηκε στην εξεταζόμενη υπόθεση επέτρεψε την επιλογή του υποψηφίου που θα ήταν σε θέση να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.
- (260) Βασικά στοιχεία της σύμβασης είναι τα εξής: i) διάρκεια έξι ετών, ii) συμβατική δέσμευση του παρόχου ως προς το ανώτατο όριο της συνεισφοράς για την ισοσκελίση των λογαριασμών του αερολιμένα που βαρύνει τη SMAC, iii) κατ' αποκοπήν αμοιβή για την παρεχόμενη υπηρεσία, iv) ρήτρα διανομής κερδών από την απόδοση της διαχείρισης. Οι πιθανοί υποψήφιοι κλήθηκαν να υποβάλουν μια βασική προσφορά (χωρίς εμπορική κίνηση) και μια προσφορά που αντιστοιχεί σε προδραστικό σενάριο (με εμπορική κίνηση). Ως προς αυτό, η εισαγωγική έκθεση της σύμβασης που διαβιβάστηκε στην επιτροπή του διαγωνισμού τονίζει ότι υποβλήθηκαν δύο ανταγωνιστικές προσφορές. Εκτός από την εταιρεία SNC-Lavalin, η εταιρεία APCO⁽¹⁵⁹⁾ υπέβαλε μια βασική προσφορά και μια προσφορά βάσει του προδραστικού σεναρίου. Στην περίπτωση του προδραστικού σεναρίου που επελέγη, για τεχνική αξία ίση με της προσφοράς της εταιρείας SNC-Lavalin, οι δύο ανταγωνιστές υπέβαλαν τις ακόλουθες τιμές για το σύνολο της περιόδου:

(σε χιλιάδες ευρώ)

	Εξισορροπητική συνεισφορά	Αμοιβή	Συνολική επιβάρυνση της SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

- (261) Εξάλλου, από την εισαγωγική έκθεση της SMAC στην επιτροπή του διαγωνισμού προκύπτει ότι καθένας από τους δύο υποψήφιους υπέβαλε μία προσφορά βασικού σεναρίου και μία προσφορά βάσει του προδραστικού σεναρίου⁽¹⁶⁰⁾. Το δεύτερο σενάριο, στο οποίο εστιάστηκε η επιλογή της αναθέτουσας αρχής, είναι εκείνο που αντιστοιχεί στο σχέδιο στρατηγικών κατευθύνσεων που αποσκοπεί στην εξασφάλιση της εμπορικής ανάπτυξης του αερολιμένα Angoulême. Η έκθεση που υποβλήθηκε στην επιτροπή του διαγωνισμού αναφέρει ότι η αμοιβή της SNC-Lavalin, εταιρείας που κέρδισε τον διαγωνισμό, δεν διαφοροποιείται με βάση το σενάριο. Ωστόσο, το ανώτατο όριο της εξισορροπητικής συνεισφοράς για την ισοσκελίση των λογαριασμών του αερολιμένα σε βάρος της SMAC που πρότεινε η εταιρεία, ανταποκρινόμενη στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, δείχνει μια μεταβολή του ανώτατου εγγυημένου ορίου της εξισορροπητικής συνεισφοράς. Εάν, όπως αναφέρεται στην προαναφερθείσα έκθεση, η μέση ετήσια πρόσθετη επιβάρυνση, βάσει του προδραστικού σεναρίου, είναι 30 000 ευρώ, αυτή η πρόσθετη επιβάρυνση δεν είναι ισοποσα κατανομημένη καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης. Πράγματι, η διαφορά μεταξύ του βασικού σεναρίου και του προδραστικού σεναρίου έχει ως εξής (σε χιλιάδες ευρώ):

(σε χιλιάδες ευρώ)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Βασικό σενάριο	405	364	374	357	350	342
Προδραστικό σενάριο	465	425	448	384	341	296
Διαφορά	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	- 9	- 46

- (262) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναθέτουσα αρχή δεν εστιάστηκε στην προσφορά που εξασφαλίζει την υπηρεσία με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Πράγματι, το βασικό σενάριο που προτείνει η SNC-Lavalin, που είναι ευνοϊκότερο σε σχέση με το βασικό σενάριο που προτείνει η APCO, μπορούσε να εγγυηθεί την προσβασιμότητα και τη διατήρηση του αερολιμένα Angoulême σε λειτουργική κατάσταση. Αντιθέτως, ο σκοπός του προδραστικού σεναρίου ήταν η εξασφάλιση της εμπορικής ανάπτυξης του αερολιμένα. Η δεύτερη αυτή παροχή δεν ήταν αναγκαία για την εξασφάλιση της πρώτης και, σε κάθε περίπτωση, δεν μπορούσε να θεωρηθεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι δεν επελέγη ο πάροχος υπηρεσιών με την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά για τη διασφάλιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

⁽¹⁵⁸⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ.

⁽¹⁵⁹⁾ Η APCO, που συστάθηκε τον Ιανουάριο του 2011, είναι κατά 100% θυγατρική του EBE της Limoges και της Haute-Vienne. Σκοπός της είναι η παροχή συμβουλών σε θέματα διαχείρισης αερολιμένων, κατάρτισης του προσωπικού αερολιμένων, διαχείρισης, διοίκησης και ανάπτυξης αερολιμένων, παροχής υπηρεσιών εδάφους και ασφάλειας των αεροδρομίων.

⁽¹⁶⁰⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 20 της παρούσας απόφασης.

- (263) Όσον αφορά τις εξωσυμβατικές πληρωμές για την κάλυψη της εμπορικής ανάπτυξης του αερολιμένα, οι οποίες κατά την Επιτροπή δεν μπορούν να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής της ΥΓΟΣ⁽¹⁶¹⁾, οι αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας έχουν αρθεί. Η απόφαση της SMAC, της 23ης Ιουνίου 2001, προβλέπει πράγματι ότι οι πληρωμές αυτές δεν καταβάλλονται απευθείας από τη SMAC στις αεροπορικές εταιρείες. Η εν λόγω διάταξη πρόκειται να αναλυθεί υπό το πρίσμα του δικαίου των κρατικών ενισχύσεων, στο πλαίσιο του ελέγχου των μέτρων που χορηγήθηκαν στη Ryanair/AMS⁽¹⁶²⁾.
- (264) Με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την ανάθεση της δημόσιας σύμβασης στην SNC-Lavalin δεν επέτρεψαν να διασφαλιστεί η επιλογή της προσφοράς που θα εξασφάλιζε την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο και ότι το πρώτο επιμέρους κριτήριο της τέταρτης προϋπόθεσης της απόφασης Altmark δεν πληρούται.
- β) Σχετικά με το δεύτερο επιμέρους κριτήριο
- (265) Όσον αφορά τις περιόδους 2002-2006 και 2007-2011, εναπόκειται, συνεπώς, στις γαλλικές αρχές να αποδείξουν ότι η αντιστάθμιση καθορίστηκε λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα.
- (266) Ως προς αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία δεν υπέβαλε σχετικές πληροφορίες. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση δεν καθορίστηκε με αναφορά σε μια προκαθορισμένη βάση κόστους, ή σε σύγκριση με τη διάρθρωση των δαπανών άλλων συγκρίσιμων φορέων διαχείρισης αερολιμένων. Όσον αφορά τις προαναφερθείσες περιόδους, η Επιτροπή δεν διαθέτει, συνεπώς, τα αναγκαία συγκριτικά στοιχεία σύγκρισης για να αξιολογήσει κατά πόσον πληρούται το κριτήριο που αφορά την επιλογή του παρόχου υπηρεσίας.
- (267) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark δεν πληρούται όσον αφορά τις περιόδους 2002-2006 και 2007-2011.
- (268) Το ίδιο συμπέρασμα πρέπει να συναχθεί και όσον αφορά την περίοδο που άρχισε την 1η Ιουλίου 2012, εφόσον η Επιτροπή δεν διαθέτει τα απαραίτητα συγκριτικά στοιχεία για να αξιολογήσει κατά πόσον πληρούται το κριτήριο που αφορά την επιλογή του παρόχου υπηρεσίας. Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark δεν τηρείται ούτε όσον αφορά την περίοδο αυτή.
- (269) Εφόσον δεν ικανοποιείται η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω μέτρα παρείχαν πλεονέκτημα στους διαδοχικούς φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême, το οποίο δεν θα αποκόμιζαν σε κανονικές συνθήκες της αγοράς.

8.1.4. Επιπτώσεις στις συναλλαγές στο εσωτερικό της ΕΕ και στον ανταγωνισμό

- (270) Όταν η χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στα πλαίσια των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, πρέπει να θεωρείται ότι οι συναλλαγές αυτές επηρεάζονται από την ενίσχυση. Κατά πάγια νομολογία⁽¹⁶³⁾, για να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (271) Γενικότερα, θα πρέπει να επισημανθεί ότι, όπως επιβεβαιώνει η Ryanair στις παρατηρήσεις της, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων της Ένωσης βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών. Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν τα δρομολόγια που εκμεταλλεύονται και τις αντίστοιχες συχνότητες με βάση διάφορα κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνουν τη δυναμική πελατεία που ενδεχομένως προσδοκούν σε αυτά τα δρομολόγια, αλλά και τα χαρακτηριστικά των αερολιμένων που βρίσκονται στα τελικά σημεία αυτών των δρομολογίων.
- (272) Οι αεροπορικές εταιρείες ξετάζουν ειδικότερα κριτήρια όπως η φύση των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή πέριξ του αερολιμένα, η συμφόρηση, η ύπαρξη χερσαίας πρόσβασης ή ακόμη το ύψος των τελών και οι γενικοί εμπορικοί όροι για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Το ύψος των τελών είναι σημαντικό στοιχείο, εφόσον η κρατική χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να διατηρηθούν τεχνητά τα τέλη αεροδρομίου σε χαμηλό επίπεδο, με σκοπό την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών, και, ως εκ τούτου, να προκληθεί σημαντική νόθευση του ανταγωνισμού⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶¹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 225 της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁶²⁾ Βλέπε τμήμα 9 της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁶³⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998 στην υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717.

⁽¹⁶⁴⁾ Βλέπε νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφος 43.

- (273) Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες κατανέμουν τους πόρους τους, ιδίως τα αεροσκάφη και τα πληρώματα, μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων με κύριο γνώμονα τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι διαχειριστές αερολιμένων και τις τιμές που χρεώνουν γι' αυτές τις υπηρεσίες.
- (274) Επειδή ο τομέας των αερολιμενικών υπηρεσιών είναι μια αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Ένωσης, τα πλεονεκτήματα που παρασχέθηκαν στους διαδοχικούς φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα Αγγουλίμε ενδέχεται, επομένως, να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, μέσω της τεχνητής αύξησης της προσφοράς αερολιμενικών υπηρεσιών στην Αγγουλίμε σε σχέση με τις κανονικές συνθήκες της αγοράς. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα ενδέχεται να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης.

8.1.5. Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης

- (275) Βάσει όλων των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή καταλήγει στα ακόλουθα:
- Λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του αερολιμένα Αγγουλίμε, η Γαλλία θεώρησε, χωρίς να υποπέσει σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, για το σύνολο των περιόδων που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, ότι τα καθήκοντα διαχείρισης που σχετίζονται μόνο με τη διατήρηση της κατάστασης λειτουργίας και την προσαρμοστικότητα των υποδομών του αερολιμένα μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ.
 - Αντιθέτως, η οικονομική ανάπτυξη του αερολιμένα με κίνητρο την εμπορική αξιοποίηση δεν μπορεί, ανεξάρτητα από την εξεταζόμενη περίοδο, να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ.
 - Η δημόσια αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για τη χρηματοδότηση της αποστολής δημόσιας υπηρεσίας που εμπίπτει στο πεδίο της ΥΓΟΣ δεν είναι σύμφωνη με την τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, ανεξάρτητα από την περίοδο που εξετάζεται στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης. Ως εκ τούτου, τα μέτρα αυτά συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

8.2. Συμβατότητα των μέτρων υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα με την εσωτερική αγορά

- (276) Καταρχάς, πρέπει να αναφερθεί ότι πρέπει να εξεταστεί μόνο η συμβατότητα με την εσωτερική αγορά των δημόσιων αντισταθμίσεων που έλαβαν οι φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα Αγγουλίμε στο πλαίσιο της παροχής ΥΓΟΣ. Όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 225, οι δραστηριότητες που αφορούν την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας του αερολιμένα, καθώς και εκείνες που έχουν ως στόχο να προωθήσουν την περιφερειακή ανάπτυξη, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ. Στην παρούσα υπόθεση, δεν χορηγήθηκαν στους διαδοχικούς φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα Αγγουλίμε αντισταθμίσεις για αυτές τις δραστηριότητες κατά τις περιόδους που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση.

8.2.1. Συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στους φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα

- (277) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 εφαρμόζεται στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν κατά τη διάρκεια όλων των περιόδων που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 10 στοιχείο β) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, «οποιοδήποτε ενισχύσεις που τήθηκαν σε εφαρμογή πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012, οι οποίες δεν ήταν συμβίβαστες με την εσωτερική αγορά ούτε εξαιρούντο από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση 2005/842/ΕΚ, αλλά πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρούσα απόφαση, είναι συμβίβαστες με την εσωτερική αγορά και εξαιρούνται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης».
- (278) Πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί εξαρχής ότι το άρθρο 4 στοιχείο στ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, που προβλέπει ότι η πράξη ανάθεσης για τη χορήγηση της ενίσχυσης πρέπει να αναφέρεται ρητά στην εν λόγω απόφαση, δεν εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση. Πράγματι, εφόσον οι επίμαχες ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν να τεθεί σε ισχύ η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011, δεν μπορεί να απαιτηθεί οι εξεταζόμενες πράξεις ανάθεσης να παραπέμπουν σε αυτήν, διότι το άρθρο 10 στοιχείο β) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν θα είχε καμία πρακτική χρησιμότητα. Δεύτερον, για λόγους οικονομίας της διαδικασίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να εξετάσει την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012, χωρίς προηγουμένως να εξετάσει αν οι ενισχύσεις αυτές είναι ασυμβίβαστες με την απόφαση 2005/842/ΕΚ. Πράγματι, ο σκοπός του άρθρου 10 στοιχείο β) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 είναι να επεκτείνει την εφαρμογή της εν λόγω απόφασης στις ασυμβίβαστες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν τεθεί σε ισχύ, χωρίς να αποκλείονται, ωστόσο, οι ενισχύσεις που θα είχαν ενδεχομένως κριθεί συμβατές βάσει της απόφασης 2005/842/ΕΚ.

8.2.1.1. Προϋπόθεση σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής

- (279) Σύμφωνα με την απόφαση του 2011 για τις ΥΓΟΣ, οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ) μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι χορηγούνται σε αερολιμένα με ετήσια κίνηση που δεν υπερβεί τους 200 000 επιβάτες κατά τα δύο οικονομικά έτη πριν από την ανάθεση της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Στην εξεταζόμενη περίπτωση, η ετήσια επιβατική κίνηση του αερολιμένα Αγγουλίμε ουδέποτε υπερβή τους 200 000 επιβάτες κατά το διάστημα από το 2000 έως το 2012.

- (280) Τα επίμαχα μέτρα εμπίπτουν, συνεπώς, στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και πρέπει να αξιολογηθούν με γνώμονα τις οικείες προϋποθέσεις.

8.2.1.2. Προϋπόθεση σε σχέση με την ανάθεση (άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011)

- (281) Από την αξιολόγηση της Επιτροπής σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται η πρώτη και η δεύτερη προϋπόθεση που θέσπισε η απόφαση Altmark, προκύπτει ότι ανατέθηκε στους φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα Angoulême η διαχείριση αυθεντικής ΥΓΟΣ και ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις σχετικά με την ύπαρξη ανάθεσης. Υπενθυμίζεται ότι μόνον τα καθήκοντα διαχείρισης του αερολιμένα που συνδέονται με τη διατήρηση της κατάστασης λειτουργίας του και την προσβασιμότητα των υποδομών του μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ.

8.2.1.3. Προϋπόθεση σε σχέση με την αντιστάθμιση (άρθρα 5 και 6 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011)

α) Περίοδοι 2002-2006 και 2007-2011

- (282) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει εκείνο που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος εκτέλεσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους. Εν προκειμένω, ο περιορισμός της αποζημίωσης στα έξοδα που είναι αναγκαία για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας εξασφαλίζεται από τη διαδικασία καθορισμού του προϋπολογισμού που διατίθεται στον αερολιμένα. Συνεπώς, το σημείο 2.6 της εγκυκλίου που περιγράφει αυτή τη διαδικασία προβλέπει ότι, για την κατάρτιση του προϋπολογισμού, το ΕΒΕΑ πρέπει να καθορίζει: i) την κατάσταση των ενεργειών λειτουργίας, ii) την κατάσταση αυτοχρηματοδότησης, και iii) την κατάσταση των πράξεων κεφαλαίου. Επιπλέον, πολλά έγγραφα πρέπει να προσαρτώνται υποχρεωτικά στην πρόταση προϋπολογισμού του οποίου ζητείται η έγκριση (πίνακας των παρεχόμενων υπηρεσιών και συνεισφορών μεταξύ υπηρεσιών, οργανόγραμμα και συνολικό μισθολογικό κόστος κ.λπ.). Επομένως, όλοι οι έλεγχοι πριν από τον καθορισμό του προϋπολογισμού εγγυώνται εκ των προτέρων ότι περιορίζεται σε αυτό που είναι αναγκαίο και δικαιολογημένο σε σχέση με τα καθήκοντα του ΕΒΕΑ. Από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές συνάγεται ότι μοναδικός σκοπός των ενισχύσεων ήταν να αντισταθμίσουν το έλλειμμα εκμετάλλευσης σε σχέση με τη διαχείριση του αερολιμένα Angoulême. Εξάλλου, το σύστημα ελέγχου του εκτελεσθέντος προϋπολογισμού που ορίζεται στο καταστατικό της SMAC μπορούσε να αποτρέψει κάθε υπεραντιστάθμιση, εκ των υστέρων. Κατά συνέπεια, το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για να καλυφθεί το κόστος εκτέλεσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

- (283) Στη συνέχεια, η ύπαρξη χωριστών λογαριασμών επέτρεπε την απομόνωση της δραστηριότητας διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême από λογιστική άποψη. Όπως πράγματι προκύπτει από τους λογαριασμούς του ΦΕΔΑ, προβλέπεται ειδικό κονδύλι για τις δραστηριότητες του αερολιμένα. Ο μηχανισμός αυτός ήταν επαρκής για να εξασφαλίσει ότι δεν υπάρχουν διεπιδοτήσεις προς όφελος άλλων δραστηριοτήτων. Οι λογαριασμοί και οι προϋπολογισμοί του αεροδρομίου υποβάλλονταν επίσης στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία γνωμοδοτούσε στην εποπτική αρχή του ΕΒΕΑ πριν από την έγκριση των λογαριασμών και προϋπολογισμών, δεδομένου ότι το κράτος είναι η παραχωρούσα αρχή του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση χρησιμοποιήθηκε πράγματι για την εξασφάλιση της λειτουργίας της σχετικής υπηρεσίας και οι δημόσιες αρχές έθεσαν σε εφαρμογή διαδικασία για την αποτροπή της υπεραντιστάθμισης. Η Επιτροπή διευκρινίζει, εντούτοις, ότι η εν λόγω αξιολόγηση δεν εφαρμόζεται στις δαπάνες που προκύπτουν από τη δραστηριότητα της Ryanair, η οποία αποτελεί αποστολή εμπορικής ανάπτυξης⁽¹⁶⁵⁾.

- (284) Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές συνάγεται ότι μοναδικός σκοπός των επίμαχων ενισχύσεων ήταν να καλύψουν το έλλειμμα εκμετάλλευσης του αερολιμένα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, χωρίς ο διαχειριστής να αποκομίσει το παραμικρό κέρδος.

β) Περίοδος που άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2012

- (285) Η προκήρυξη του διαγωνισμού για τη σύμβαση υπηρεσιών διευκρινίζει με διαφανή τρόπο ότι ο προσφέρων όφειλε να καθορίσει την αμοιβή του ως παρόχου για εκμετάλλευση χωρίς εμπορική κίνηση (βασικό σενάριο) και για εμπορική εκμετάλλευση (προδραστικό σενάριο). Έπρεπε επίσης να καθορίσει τη μέγιστη εγγύηση που ζητείται από τη SMAC για την ισοσκέλιση της εκμετάλλευσής του και στα δύο σενάρια. Η SMAC είχε εξάλλου προβλέψει, στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, ρήτρα συμμετοχής στα κέρδη (50 %/50 %) στην περίπτωση που η συνεισφορά της SMAC είναι κατώτερη από το ανώτατο όριο που οριζόταν στην προσφορά, η οποία περιλαμβάνεται στη συγγραφή υποχρεώσεων. Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 262 ανωτέρω, το βασικό σενάριο που πρότεινε η SNC-Lavalin, που ήταν εξάλλου ευνοϊκότερο από το βασικό σενάριο που πρότεινε η APCO, μπορούσε να διασφαλίσει την προσβασιμότητα και τη διατήρηση της κατάστασης λειτουργίας του αερολιμένα Angoulême.
- (286) Επιπλέον, ο υπολογισμός της αντιστάθμισης βασίζεται πρωτίστως στην αναφορά του ελλείμματος που όντως σημειώθηκε σε χωριστό λογαριασμό για τον αερολιμένα⁽¹⁶⁶⁾. Ο φορέας εκμετάλλευσης έχει υποχρέωση πιστοποίησης του εν λόγω χωριστού λογαριασμού από ορκωτό λογιστή, καθώς και υποβολής των ετήσιων λογαριασμών του στη SMAC.

⁽¹⁶⁵⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 225 της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁶⁶⁾ Άρθρο 14-1 της συγγραφής υποχρεώσεων και των τεχνικών ρητρών.

- (287) Εξάλλου, διαπιστώνεται ότι η δημόσια εξισορροπητική συνεισφορά που λαμβάνει η SNC-Lavalin μειώνεται στην περίπτωση κατά την οποία το ποσό που είναι αναγκαίο για την ισοσκελίση των λογαριασμών του αερολιμένα είναι κατώτερο από το ανώτατο όριο που καθορίζεται στην πράξη δέσμευσης. Αυτός ο μηχανισμός ρύθμισης μπορεί να ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο υπεραντιστάθμισης εκ των υστέρων.
- (288) Όσον αφορά τη διενέργεια τακτικών ελέγχων για την απουσία υπεραντιστάθμισης, οι διατάξεις του τίτλου III της συγγραφής υποχρεώσεων της πρόσκλησης υποβολής προσφορών διευκρινίζουν τις λεπτομέρειες ελέγχου της SMAC, που επιτρέπουν να επαληθεύεται και να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση της συνεισφοράς της SMAC σε σχέση με το κόστος των καθηκόντων γενικού οικονομικού συμφέροντος που ανατέθηκαν στην SNC-Lavalin.
- (289) Όσον αφορά το ποσό της αντιστάθμισης, η Επιτροπή επισημαίνει ωστόσο ότι η ισορροπία της σύμβασης που έχει συναφθεί μεταξύ της SMAC και της SNC-Lavalin δεν βασίζεται στον εκ των προτέρων καθορισμό ενός εύλογου κέρδους, αλλά σε μια κατ' αποκοπή αμοιβή. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τη μέχρι σήμερα εξαιρετικά περιορισμένη κίνηση του αερολιμένα, τους προβλεπόμενους μηχανισμούς υπολογισμού και ελέγχου της αντιστάθμισης, την παρουσία της ρήτρας κατανομής κερδών που αποτελεί κίνητρο για τις επιδόσεις της διαχείρισης που περιγράφεται ανωτέρω και το γεγονός ότι η προσφορά της SNC-Lavalin ήταν η χαμηλότερη από οικονομική άποψη. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται βάσει της σύμβασης μεταξύ της SMAC και της SNC-Lavalin μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι οι γαλλικές αρχές βεβαιώνονται ότι το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στην SNC-Lavalin καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση μόνο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων των δαπανών για την εμπορική ανάπτυξη του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου ποσοστού απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου.
- (290) Σχετικά με αυτό, οι γαλλικές αρχές θα πρέπει να υποβάλουν στην Επιτροπή, εντός τεσσάρων μηνών από τη λήξη της σύμβασης που συνάφθηκε μεταξύ της SMAC και της SNC-Lavalin, έκθεση που αποδεικνύει ότι το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγείται στην SNC-Lavalin, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου ποσοστού απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου, είναι σύμφωνο με το άρθρο 5 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης.

8.2.2. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα των ενισχύσεων μεταξύ 2002 και 2017

- (291) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις που έχουν ήδη χορηγηθεί για τη διαχείριση του αερολιμένα Angoulême από το 2002 και μετά, ανεξάρτητα από τον φορέα διαχείρισης, συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και την απόφαση του 2011 για τις ΥΓΟΣ⁽¹⁶⁷⁾.
- (292) Εντούτοις, όσον αφορά την SNC-Lavalin, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται βάσει της σύμβασης μεταξύ της SMAC και της SNC-Lavalin μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι η Γαλλία θα αποδείξει στην Επιτροπή ότι το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται σε αυτήν καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων των δαπανών για την εμπορική ανάπτυξη της πλατφόρμας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου ποσοστού απόδοσης επί του επενδυμένου κεφαλαίου.
- (293) Για τον σκοπό αυτό, οι γαλλικές αρχές θα πρέπει να υποβάλουν στην Επιτροπή, εντός τεσσάρων μηνών από τη λήξη της σύμβασης που συνάφθηκε μεταξύ της SMAC και της SNC-Lavalin, έκθεση που αποδεικνύει ότι το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγείται στην SNC-Lavalin, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου ποσοστού απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου, είναι σύμφωνο με το άρθρο 5 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης.

9. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS

9.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (294) Αν και οι συμφωνίες του 2008 συνάφθηκαν επίσημα μεταξύ της SMAC, αφενός, και της Ryanair και της AMS, αφετέρου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να αξιολογήσει από κοινού τη συμπεριφορά της SMAC και του ΦΕΔΑ για την αξιολόγηση των μέτρων ενίσχυσης που χορηγήθηκαν στη Ryanair και την AMS. Πράγματι, όπως έχει ήδη αποδειχθεί στην αιτιολογική σκέψη 178, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SMAC και ο ΦΕΔΑ εκμεταλλεύονταν από κοινού τον αερολιμένα Angoulême κατά το διάστημα 2007 έως 2011.

⁽¹⁶⁷⁾ Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να επισημάνει ότι τα μέτρα ενίσχυσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά, βάσει της εν λόγω απόφασης και για τους ίδιους λόγους. Οι όροι συμβατότητας της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 δεν διαφέρουν πράγματι ουσιωδώς, για τους σκοπούς της ανάλυσης που επιβάλλεται στην προκειμένη περίπτωση, από τους όρους της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

9.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (295) Για να διαπιστωθεί αν τα μέτρα των συμφωνιών του 2008 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, πρέπει να προσδιοριστεί αν οι αποδέκτες τους, η Ryanair και η AMS, είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι οι δύο αυτές εταιρείες αποτελούν οντότητες που ασκούν δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και διαφήμισης. Από αυτή την άποψη, ασκούν οικονομικές δραστηριότητες.

9.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

9.1.2.1. Παρουσία κρατικών πόρων

- (296) Οι συμφωνίες του 2008 συνάφθηκαν απευθείας από τη SMAC. Υπό το πρίσμα των στοιχείων που παρατέθηκαν ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 203 έως 205 της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πόροι της SMAC συνιστούν κρατικούς πόρους.

9.1.2.2. Καταλογισμός των μέτρων στο κράτος

- (297) Η απόφαση της SMAC για την υπογραφή των συμφωνιών του 2008 εγκρίθηκε ομόφωνα από τους δημόσιους φορείς-μέλη της SMAC, η οποία απαρτίζεται, άμεσα ή έμμεσα, από φορείς τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης και από εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια. Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα χαρακτηριστικά των εν λόγω φορέων έχουν ως αποτέλεσμα οι αποφάσεις της SMAC σχετικά με τις αερολιμενικές δραστηριότητες να καταλογίζονται στο κράτος ⁽¹⁶⁸⁾.
- (298) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύναψη των συμβάσεων αυτών συνεπάγεται τη χρήση κρατικών πόρων, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, και ότι οι αποφάσεις για τη σύναψή τους καταλογίζονται στο κράτος.

9.1.3. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

- (299) Για να αξιολογηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να προσδιορισθεί εάν η δικαιούχος επιχείρηση αντλεί επιλεκτικό οικονομικό όφελος, το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ⁽¹⁶⁹⁾.
- (300) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι τα επίμαχα μέτρα είναι επιλεκτικά στον βαθμό που αφορούν αποκλειστικά τη Ryanair. Πράγματι, η σύναψη των συμφωνιών του 2008 προηγείται της δημοσίευσης των αποφάσεων για τους δημόσιους ναύλους, που αναφέρονται σε παρόμοιο μηχανισμό και εφαρμόζονται από την 1η Μαρτίου 2009 στο σύνολο των εταιρειών που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το αεροδρόμιο της Angoulême. Εξάλλου, η απόφαση του London Court of International Arbitration (LCIA), της 18ης Ιουνίου 2012, σχετικά με την καταγγελία από τη Ryanair των συμφωνιών του 2008 αποκαλύπτει ότι υπήρξε διμερής διαπραγμάτευση μεταξύ των εκπροσώπων της Ryanair και του EBBA σχετικά με τους όρους δραστηριότητας της Ryanair στο αεροδρόμιο της Angoulême. Οι διαπραγματεύσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν ήδη τον Σεπτέμβριο του 2009, ημερομηνία κατά την οποία οι αντιπρόσωποι της Ryanair πληροφόρησαν τους εκπροσώπους του ΦΕΔΑ για τις οικονομικές δυσκολίες του αερομεταφορέα όσον αφορά τη γραμμή Λονδίνου Stansted — Angoulême. Από τις συζητήσεις αυτές προέκυψε ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα και η Ryanair θεωρούσαν τις σχέσεις τους ως αποκλειστικές, ενώ ο πρώτος απέκλειε το ενδεχόμενο να απευθυνθεί και σε άλλη αεροπορική εταιρεία.
- (301) Στη συνέχεια, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις απέφεραν οικονομικό πλεονέκτημα στη Ryanair, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει αν ένας υποθετικός επενδυτής σε οικονομία της αγοράς στη θέση της SMAC και του ΦΕΔΑ, έχοντας ως γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας, θα είχε συνάψει παρόμοιες συμβάσεις.
- (302) Για τους σκοπούς της εφαρμογής αυτής της αρχής και λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών της εξεταζόμενης υπόθεσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει σε πρώτο στάδιο να απαντηθούν τα ακόλουθα ερωτήματα:
- Πρέπει να αναλυθούν από κοινού ή χωριστά η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκε ταυτόχρονα με αυτήν;
 - Ποια οφέλη θα μπορούσε να αποκομίσει από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς εάν ενεργούσε στη θέση του EBBA;

⁽¹⁶⁸⁾ Βλέπε τμήμα 8.1.2.2 της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁶⁹⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 1999 στην υπόθεση C-342/96, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-2459, σκέψη 41.

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

(303) Σε δεύτερο στάδιο, αφού απαντηθούν αυτά τα ερωτήματα, η Επιτροπή θα εφαρμόσει την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στα διάφορα επίμαχα μέτρα.

9.1.3.1. Σχετικά με την από κοινού ανάλυση της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ και της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών

(304) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε καταρχάς ότι η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ της SMAC και της αεροπορικής εταιρείας Ryanair και της AMS έπρεπε να αναλυθούν από κοινού για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι, κατά την κρίση του Γενικού Δικαστηρίου ⁽¹⁷⁰⁾, απαιτείται πράγματι η εξέταση μιας εμπορικής πράξης στο σύνολό της προκειμένου να ελεγχθεί αν μια κρατική οντότητα συμπεριφέρθηκε ως συντετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έχει την υποχρέωση να λάβει υπόψη όλα τα κρίσιμα στοιχεία και το πλαίσιο τους για την αξιολόγηση των επίμαχων μέτρων.

(305) Στο πλαίσιο των παρατηρήσεών της, η Γαλλία υποστήριξε την προσέγγιση που υιοθέτησε η Επιτροπή στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, που συνίσταται στην ανάλυση από κοινού της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, που συνάφθηκαν ταυτόχρονα. Αντιθέτως, ορισμένα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, όπως η Ryanair, αντικρούουν αυτή την προσέγγιση, διότι θεωρούν ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά.

(306) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάλυση του συνόλου των στοιχείων του φακέλου επιβεβαιώνει το βάσιμο της προσέγγισης που υιοθετήθηκε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 215 έως 220 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας). Πρέπει να διαπιστωθεί συναφώς ότι καμία πληροφορία που διαβιβάστηκε στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας δεν αμφισβήτησε αυτή την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής.

(307) Πρώτον, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ συνάφθηκε ταυτόχρονα με τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και οι δύο αυτές συμβάσεις συνάφθηκαν από τα ίδια μέρη. Πράγματι, η AMS είναι θυγατρική της Ryanair κατά 100 % και τα στελέχη που τη διοικούν είναι ανώτερα διοικητικά στελέχη της Ryanair. Κατά συνέπεια, η Ryanair και η AMS αποτελούν ενιαία οικονομική οντότητα, υπό την έννοια ότι η AMS ενεργεί ανάλογα με τα συμφέροντα της Ryanair και υπό τον έλεγχό της και ότι τα κέρδη που αυτή δημιουργεί προορίζονται για τη Ryanair υπό μορφή μερισμάτων και αύξησης του κεφαλαίου της εταιρείας. Επιπλέον, όπως θα εξηγηθεί στη συνέχεια, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ συνδέεται με την εκμετάλλευση ορισμένων δρομολογίων της Ryanair με αφετηρία τον αερολιμένα Angoulême. Στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρεται πράγματι ότι βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων· άλλωστε έχει συναφθεί ταυτόχρονα με τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της SMAC και της Ryanair για το ίδιο δρομολόγιο. Κατά συνέπεια, το γεγονός και μόνον ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ συνάφθηκαν από τη SMAC με την AMS και όχι με τη Ryanair δεν εμποδίζει να κριθεί ότι μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάπτονται ταυτόχρονα μπορούν να θεωρηθούν ως ενιαία συναλλαγή.

(308) Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ συνδέεται με την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων της Ryanair στον αερολιμένα Angoulême. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εμπορική σχέση μεταξύ της SMAC και της Ryanair, αφενός, και μεταξύ της SMAC και της AMS, αφετέρου, μπορούσαν να ενταχθούν μόνο στο ενιαίο πλαίσιο της έναρξης της γραμμής Angoulême — Λονδίνο Stansted από τη Ryanair. Σχετικά με αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι από τον έλεγχο που διενεργήθηκε για λογαριασμό των τοπικών αρχών της Charente ⁽¹⁷¹⁾ προκύπτει ότι η Ryanair είναι ο άμεσος δικαιούχος των «ενισχύσεων μάρκετινγκ», τις οποίες απαιτεί η αεροπορική εταιρεία για την έναρξη ενδεχόμενης γραμμής χαμηλού κόστους. Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν επίσης ότι οι συμφωνίες του 2008 συνιστούν αδιάσπαστη, συνεκτική και συνολική συμβατική ρύθμιση. Επομένως, από την άποψη της SMAC, ως αντισυμβαλλόμενου, υπάρχει αδιάρρηκτη σχέση μεταξύ της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ και των αεροπορικών δρομολογίων που εκτελεί η Ryanair στον αερολιμένα Angoulême.

(309) Η αξιολόγηση αυτή ενισχύεται από τους όρους της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, από τους οποίους προκύπτει ότι η εν λόγω σύμβαση στηρίζεται στη δέσμευση που ανέλαβε η Ryanair να εκτελεί το δρομολόγιο, το οποίο αποτελεί, παράλληλα, και αντικείμενο της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών. Το πρώτο άρθρο της σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, που αφορά το αντικείμενο της σύμβασης, ορίζει ως προς αυτό ότι «η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair για την εκτέλεση αεροπορικού δρομολογίου μεταξύ αερολιμένα Angoulême και Λονδίνου. Το αρχικό πρόγραμμα πτήσεων θα περιλαμβάνει 3 δρομολόγια εβδομαδιαίως κατά την εαρινή και θερινή περίοδο, με την επιφύλαξη αδυναμίας λόγω ανωτέρας βίας». Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι ορισμένες ρήτρες της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρονται άμεσα στη Ryanair, σε σημείο που να θεωρείται ως συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση, ενώ η ανταλλαγή επιστολών προθέσεων επισημοποιήθηκε μεταξύ της SMAC και της AMS. Ενδεικτικά, το άρθρο 7 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρει ότι «σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης από τη Ryanair σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή πριν από τη λήξη

⁽¹⁷⁰⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643.
⁽¹⁷¹⁾ Μελέτη που πραγματοποίησε η Alliance ELSA, της 14ης Ιουνίου 2006, η οποία ορίζει τις προοπτικές των αερολιμένων Angoulême Brie-Champnier και Cognac-Chanteaubernard μετά την 1η Ιανουαρίου 2007.

του τρίτου έτους της σύμβασης, η Ryanair θα καταβάλει στη SMAC χρηματική ποινή ύψους 50 000 ευρώ για το τέταρτο έτος και 25 000 ευρώ για το πέμπτο έτος, αναλογικά για κάθε έτος και για το πρόγραμμα πτήσεων». Επιπλέον, στην εισαγωγική έκθεση που διαβιβάστηκε στην επιτροπή διαγωνισμού αναφέρεται ότι η SNC-Lavalin προτείνει την έναρξη, το 2013, νέας γραμμής που θα εκτελείται από αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους προς τις βρετανικές νήσους «εάν η SMAC συναινέσει για τις απαιτούμενες ενισχύσεις μάρκετινγκ, που υπολογίζει σε 30 έως 35 ευρώ ανά επιβάτη κατά την αναχώρηση». Οι διατάξεις αυτές συνδέουν συνεπώς τις επιλογές που έγιναν κατά τη διαχείριση του αερολιμένα Αγγουλέμε με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ.

- (310) Ο ισχυρισμός της Ryanair στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας ότι η σύναψη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ του αερολιμένα και της AMS δεν είχε ως στόχο την αύξηση του ποσοστού πληρότητας των πτήσεων της Ryanair στο δρομολόγιο Αγγουλέμε-Λονδίνο δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση αυτό το συμπέρασμα. Αντικείμενο της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι η παροχή διαφημιστικών χώρων στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair για την προβολή της Αγγουλέμε ως τουριστικού προορισμού στους επισκέπτες του ιστότοπου της Ryanair και, κατ' επέκταση, στους πελάτες αυτής της αεροπορικής εταιρείας. Αν υποτεθεί λοιπόν ότι το επιχείρημα της Ryanair ευσταθεί και ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν θα μπορούσε να αυξήσει τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών της Ryanair προς και από την Αγγουλέμε, τότε είναι δύσκολο να κατανοηθεί τι συμφέρον θα μπορούσε να έχει ο αερολιμένας για να συνάψει μια τέτοια σύμβαση μάρκετινγκ.
- (311) Κατά συνέπεια, σκοπός των δαπανών που συνδέονται με τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν, για τη SMAC, η έναρξη του δρομολογίου μεταξύ Αγγουλέμε — Λονδίνου Stansted. Κατά την άποψη της SMAC, τα οφέλη αυτής της σύμβασης θα μεταφράζονταν αναγκαστικά σε πρόσθετα έσοδα από τη μεταφορά επιβατών στη γραμμή Αγγουλέμε — Λονδίνο Stansted, που ήταν το μόνο δρομολόγιο της Ryanair στο αεροδρόμιο της Αγγουλέμε.
- (312) Η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι συνεπώς άρρηκτα συνδεδεμένη με τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, με την οποία συνάφθηκε ταυτόχρονα, καθώς και με τις υπηρεσίες αερομεταφορών που αποτελούν το αντικείμενό της. Από τα πραγματικά στοιχεία που αναφέρονται ανωτέρω συνάγεται επιπλέον ότι, χωρίς τις εν λόγω αεροπορικές συνδέσεις (και, κατ' επέκταση, τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που τις αφορά), η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν θα είχε καμία εύλογη οικονομική εξήγηση για τον αερολιμένα Αγγουλέμε και, ως εκ τούτου, δεν θα είχε συναφθεί. Την εποχή εκείνη, η Ryanair ήταν η μόνη μεγάλη εταιρεία που εκτελούσε δρομολόγια σε αυτό το αεροδρόμιο και η μόνη που θα μπορούσε να αυξήσει την κίνηση προς αυτό. Εάν ο αερολιμένας ήθελε να προωθήσει την κυκλοφορία σε άλλες γραμμές που εξυπηρετούνται από άλλες εταιρείες ανταγωνίστριες της Ryanair, εύλογα θα υπέθετε κανείς ότι δεν θα διαφημιζόταν στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair. Πράγματι, όπως προαναφέρθηκε, στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρεται ρητά ότι βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair για την εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα Αγγουλέμε και του Λονδίνου Stansted και προβλέπεται, εξάλλου, η παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ που αποσκοπούν κυρίως στο να εξασφαλιστεί η προώθηση αυτού του δρομολογίου.
- (313) Εν κατακλείδι, με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι πρέπει να αναλυθούν από κοινού οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και αερολιμενικών υπηρεσιών (στο εξής: οι συμφωνίες του 2008), οι οποίες αποτελούν ενιαία πράξη, προκειμένου να καθοριστεί αν πρέπει να θεωρηθούν κρατικές ενισχύσεις.

9.1.3.2. Οφέλη τα οποία θα μπορούσε να προσδοκά ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τιμές τις οποίες θα ήταν διατεθειμένος να καταβάλει για τις υπηρεσίες αυτές

- (314) Για να εφαρμοστεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στην προκειμένη περίπτωση, η συμπεριφορά του ΕΒΕΑ και της SMAC ως συμβαλλόμενων μερών στις συμφωνίες του 2008 πρέπει να συγκριθεί με τη συμπεριφορά ενός υποθετικού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα αναλάμβανε τη διαχείριση του αερολιμένα Αγγουλέμε.
- (315) Εξετάζοντας την πράξη αυτή, πρέπει να αξιολογηθούν τα κέρδη που θα μπορούσε να αναμένει από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ ο εν λόγω υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, με γνώμονα τις προοπτικές απόδοσης της επένδυσής του. Συναφώς, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι γενικές επιπτώσεις αυτών των παροχών στον τουρισμό και την οικονομική δραστηριότητα της περιφέρειας. Έχουν σημασία μόνον τα αποτελέσματα αυτών των υπηρεσιών στην αποδοτικότητα του αερολιμένα, εφόσον μόνον αυτές θα ελάμβανε υπόψη του ο υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.
- (316) Σε αυτό το πλαίσιο, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ μπορούν να τονώσουν την κίνηση των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, εφόσον έχουν σχεδιαστεί για την προώθηση αυτών των δρομολογίων. Ακόμη και αν αυτό ωφελεί κατά κύριο λόγο την αεροπορική εταιρεία, πρέπει να θεωρηθεί ότι επωφελείται επίσης και ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα. Συγκεκριμένα, μια αύξηση του αριθμού των επιβατών μπορεί να αποτυπωθεί για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα σε αύξηση των εσόδων από ορισμένα αερολιμενικά τέλη καθώς και των μη αεροναυτικών εσόδων που προέρχονται από τη δραστηριότητα των χώρων στάθμευσης, εστιατορίων και άλλων καταστημάτων.

- (317) Είναι, συνεισώς, αδιαμφισβήτητο ότι ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Angoulême στη θέση του EBEA και της SMAC, θα ελάμβανε υπόψη αυτό το θετικό αποτέλεσμα όταν θα εξέταζε το ενδεχόμενο να συνάψει τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και την αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Θα το έπραττε κατά την αξιολόγηση της επίπτωσης των αεροπορικών δρομολογίων στα μελλοντικά έσοδα και έξοδα και προβλέποντας, στο πλαίσιο αυτό, τον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτά τα δρομολόγια, ο οποίος θα αντανάκλασε το θετικό αποτέλεσμα των υπηρεσιών μάρκετινγκ. Επιπλέον, αυτό το αποτέλεσμα θα αξιολογούνταν σε όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων δρομολογίων, όπως προβλέπεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και στη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (318) Όταν ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα συνάπτει σύμβαση που προβλέπει αποτελεσματικές ενέργειες για την προώθηση ορισμένων δρομολογίων, είναι όντως δυνατό να προβλέψει ένα ποσοστό πληρότητας (ή συντελεστή πλήρωσης)⁽¹⁷²⁾ στις σχετικές αεροπορικές συνδέσεις και να το λάβει υπόψη κατά την εκτίμηση των μελλοντικών εσόδων του. Συναφώς, η Επιτροπή σημειώνει τη γνώμη της Ryanair ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν μεταφράζονται μόνο σε δαπάνες για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, αλλά και σε πιθανό κέρδος.
- (319) Εξάλλου, πρέπει να προσδιοριστεί αν θα μπορούσαν ευλόγως να αναμένονται και να προσδιοριστούν ποσοτικά για έναν υποθετικό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, που θα εκμεταλλευόταν τον αερολιμένα Angoulême στη θέση του EBEA και της SMAC, και άλλα οφέλη εκτός από εκείνα που προκύπτουν από τη θετική επίπτωση στην πληρότητα των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά τη διάρκεια της λειτουργίας αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ ή τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (320) Ορισμένα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, και ιδίως η Ryanair στη μελέτη της, της 17ης Ιανουαρίου 2014, υποστηρίζουν την άποψη αυτή. Η μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014 στηρίζεται στην άποψη ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες αγοράζει ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα, όπως το EBEA και η SMAC, μπορούν να ενισχύσουν το κύρος του αερολιμένα και, κατά συνέπεια, να αυξάνουν σταθερά τον αριθμό των επιβατών οι οποίοι χρησιμοποιούν το εν λόγω αεροδρόμιο, πέραν των δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών για τη διάρκεια εκμετάλλευσης που προβλέπεται από την εν λόγω σύμβαση. Ειδικότερα, από τη μελέτη αυτή προκύπτει ότι, κατά τη Ryanair, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ είναι ικανές να παραγάγουν θετικά αποτελέσματα για την κίνηση του αερολιμένα και μετά τη λήξη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (321) Πρέπει, ως προς αυτό, να σημειωθεί καταρχάς ότι από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι, κατά τη σύναψη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που αποτελεί αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, ο διαχειριστής του αερολιμένα πρόβλεψε και, κατά μείζονα λόγο, προσδιόρισε ποσοτικά τις πιθανές θετικές επιπτώσεις των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από την εν λόγω σύμβαση, ή από χρονική άποψη, πέρα από τη λήξη αυτής της σύμβασης. Η Γαλλία, εξάλλου, δεν έχει προτείνει μέθοδο που θα επέτρεπε να εκτιμηθεί η ενδεχόμενη αξία την οποία θα απέδιδε σε αυτές τις επιπτώσεις ένας υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Angoulême στη θέση του ΦΕΔΑ και της SMAC, κατά την αξιολόγηση της σκοπιμότητας για τη σύναψη των συμβάσεων του 2008. Κατά συνέπεια, οι επιπτώσεις αυτές, αν υποτεθεί ότι έχουν αποδειχθεί, δεν ελήφθησαν πάντως υπόψη από τους διαχειριστές του αερολιμένα κατά την υπογραφή των συμβάσεων με την AMS και τη Ryanair.
- (322) Εξάλλου, όσον αφορά τον μόνιμο χαρακτήρα των επιπτώσεων αυτών, και αυτός είναι επίσης πολύ αβέβαιος βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Είναι κατανοητό ότι η προβολή της πόλης Angoulême και της ευρύτερης περιοχής στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair θα μπορούσε να ενθαρρύνει τα άτομα που επισκέπτονται αυτό τον ιστότοπο να αγοράσουν εισιτήρια με τη Ryanair προς την Angoulême κατά την πρόσβασή τους στην εν λόγω διαφήμιση ή συντόμως μετά. Αντιθέτως, είναι ελάχιστα πιθανό να διατηρηθεί η ανάμνηση αυτής της διαφήμισης που προβάλλεται κατά τις επισκέψεις στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair και να επηρεάσει τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων μετά από μερικές εβδομάδες. Μία διαφημιστική εκστρατεία θα μπορούσε να έχει διαρκή αποτελέσματα όταν οι ενέργειες διαφήμισης πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ενός ή περισσότερων διαφημιστικών μέσων, στα οποία οι καταναλωτές εκτίθενται συχνά κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου διαστήματος. Ενδεικτικά, μια διαφημιστική εκστρατεία σε τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς γενικού περιεχομένου, στους διαδικτυακούς τόπους πολύ μεγάλης επισκεψιμότητας και/ή σε ένα σύνολο διαφημιστικών πινακίδων σε εξωτερικούς ή σε δημόσιους χώρους, θα μπορούσε να έχει σταθερό αποτέλεσμα, εάν οι καταναλωτές είναι παθητικοί και κατ'επανάληψη αποδέκτες αυτών των μηνυμάτων. Αντιθέτως, μια διαφημιστική ενέργεια που περιορίζεται αποκλειστικά στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair έχει ελάχιστες πιθανότητες να παράγει αποτέλεσμα για σημαντικά μεγαλύτερο διάστημα από τη διάρκειά της. Εξάλλου, ακόμη και οι κάτοχοι πολύ γνωστών σημάτων εξακολουθούν να προβάλλουν τα σήματά τους με εκστρατείες μάρκετινγκ, το οποίο δεν θα ήταν ορθολογικό από οικονομική άποψη, σύμφωνα με την επιχειρηματολογία της Ryanair.
- (323) Πράγματι, κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι άνθρωποι δεν επισκέπτονται τον διαδικτυακό τόπο της Ryanair με συχνότητα που να είναι από μόνη της αρκετή ώστε να διατηρούν σταθερή ανάμνηση της διαφήμισης μιας περιοχής που πραγματοποιήθηκε στον εν λόγω δικτυακό τόπο. Η παρατήρηση αυτή ενισχύεται σημαντικά από δύο στοιχεία. Πρώτον, με βάση τους όρους της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, η προβολή της περιοχής της Angoulême στην αρχική σελίδα του δικτυακού τόπου της Ryanair συνομιζόταν σε πέντε παραγράφους 150 λέξεων στο τμήμα «Top Five Things To Do» (πέντε πράγματα που πρέπει να κάνετε οπωσδήποτε) της σελίδας που αντιστοιχεί στον προορισμό Angoulême — Cognac και στην παρουσία ενός απλού συνδέσμου στην αρχική σελίδα www.ryanair.com προς έναν ιστότοπο που έχει σχεδιάσει η SMAC, για μικρές ή και πολύ σύντομες περιόδους (24, 17 και 12 ημερών ετησίως κατά τα τρία πρώτα έτη). Τόσο η φύση των

⁽¹⁷²⁾ Ο συντελεστής πλήρωσης ορίζεται ως το ποσοστό κατειλημμένων θέσεων στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου.

- ενεργειών προβολής (η ύπαρξη ενός απλού συνδέσμου με περιορισμένη διαφημιστική αξία) όσο και ο συνοπτικός χαρακτήρας τους ενδέχεται να περιορίσουν σημαντικά το αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών μετά τη λήξη τους, κατά μείζονα λόγο διότι οι ενέργειες αυτές περιορίζονταν μόνο στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair και δεν επεκτεινόταν σε άλλα μέσα. Δεύτερον, οι άλλες ενέργειες μάρκετινγκ που προβλέπονται στη σύμβαση που έχει συναφθεί με την AMS περιορίζονταν στην ιστοσελίδα του διαδικτυακού τόπου σχετικά με τον προορισμό Angoulême. Κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι άνθρωποι δεν επισκέπτονται αυτή την ιστοσελίδα συχνά και το πράττουν μόνον εφόσον είναι δυνητικά ή ήδη ενδιαφερόμενοι για τον προορισμό αυτό.
- (324) Συνεπώς, ακόμη και αν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ μπόρεσαν να τονώσουν την κίνηση στα αεροπορικά δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά την περίοδο εφαρμογής των εν λόγω παροχών, κατά πάσα πιθανότητα το αποτέλεσμα αυτό ήταν μηδενικό ή αμελητέο πέραν αυτής της περιόδου ή για άλλα δρομολόγια.
- (325) Εξάλλου, από τις μελέτες της Ryanair, της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014, συνάγεται ότι τα κέρδη από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις αυτές και από τη διάρκεια εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπουν οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι εξαιρετικά αβέβια και δεν μπορούν να μετρηθούν με αξιοπιστία που θα κρινόταν επαρκής από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (326) Ενδεικτικά, σύμφωνα με τη μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014, «[...] μελλοντικά πρόσθετα κέρδη μετά τη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι εκ φύσεως αβέβια». Εξάλλου, η μελέτη αυτή προτείνει δύο μεθόδους για την εκ των προτέρων εκτίμηση των θετικών αποτελεσμάτων των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, μια προσέγγιση «βάσει των ταμειακών ροών» (cash flow) και μια προσέγγιση βάσει της κεφαλαιοποίησης.
- (327) Η προσέγγιση που βασίζεται στις ταμειακές ροές συνίσταται στην αξιολόγηση των ωφελειών από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών υπό μορφή μελλοντικών εσόδων που προκύπτουν για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ και από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, αφού αφαιρεθούν οι αντίστοιχες δαπάνες. Η προσέγγιση που βασίζεται στην κεφαλαιοποίηση θεωρεί τη βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα που αποδίδεται στις υπηρεσίες μάρκετινγκ ως άυλο στοιχείο ενεργητικού, που αποκτάται με το τίμημα το οποίο ορίζεται στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (328) Η μελέτη επισημαίνει, ωστόσο, την έκταση των δυσχερειών που ανέκυψαν από την προσέγγιση της κεφαλαιοποίησης, καταδεικνύοντας την έλλειψη αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων που μπορεί να παράγει μια τέτοια μέθοδος, και προτιμά την προσέγγιση βάσει των ταμειακών ροών. Η μελέτη αναφέρει ιδίως: «Η προσέγγιση βάσει “κεφαλαιοποίησης” θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη μόνο το ποσοστό των δαπανών για την προώθηση πωλήσεων που καταλογίζονται στα άυλα στοιχεία ενεργητικού ενός αερολιμένα. Ωστόσο, είναι ενδεχομένως δύσκολο να προσδιοριστεί η αναλογία των δαπανών μάρκετινγκ που αποσκοπούν στη δημιουργία μελλοντικών εσόδων για τον αερολιμένα (δηλαδή μια επένδυση στα άυλα στοιχεία ενεργητικού του αερολιμένα), σε αντιπαράθεση με τις δαπάνες που παράγουν τα τρέχοντα έσοδα για τον αερολιμένα». Υπογραμμίζει επίσης ότι «Για την εφαρμογή της προσέγγισης βάσει “κεφαλαιοποίησης”, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί η μέση διάρκεια κατά την οποία ένας αερολιμένας θα ήταν σε θέση να κρατήσει έναν πελάτη χάρη στην εκστρατεία μάρκετινγκ της AMS. Στην πράξη, θα ήταν πολύ δύσκολο να υπολογιστεί η μέση διάρκεια παραμονής των πελατών μετά τη λήξη της εκστρατείας της AMS λόγω της ανεπάρκειας δεδομένων».
- (329) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 πρότεινε έναν πρακτικό τρόπο εφαρμογής της προσέγγισης που βασίζεται στις ταμειακές ροές. Με βάση την προσέγγιση αυτή, τα κέρδη από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών μετά τη λήξη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ έχουν τη μορφή «τελικής αξίας» που υπολογίζεται κατά την ημερομηνία λήξης της σύμβασης. Αυτή η τελική αξία υπολογίζεται με βάση τα αναμενόμενα πρόσθετα κέρδη από τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών. Αυτά τα κέρδη παρατείνονται κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου για διάστημα ίσο με τη διάρκεια της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, αναπροσαρμοζόμενα σε συνάρτηση με τον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς των αερομεταφορών στην Ευρώπη και με ένα συντελεστή πιθανότητας που αποσκοπεί στο να αποτυπώσει την ικανότητα της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ να συμβάλλουν στα κέρδη του αερολιμένα μετά τη λήξη τους. Αυτή η ικανότητά δημιουργίας σταθερών κερδών, σύμφωνα με τη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, είναι αποτέλεσμα ενός συνόλου παραγόντων, «[...] που περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο κύρος και το ισχυρότερο σήμα καθώς και τις εξωγενείς επιπτώσεις του δικτύου και των επανερχόμενων επιβατών», χωρίς περαιτέρω διευκρινίσεις για το θέμα αυτό. Επιπλέον, η εν λόγω μέθοδος λαμβάνει υπόψη ένα προεξοφλητικό επιτόκιο που αντανακλά το κόστος του κεφαλαίου.
- (330) Όσον αφορά τον συντελεστή πιθανότητας, η μελέτη προτείνει ποσοστό 30 %, το οποίο κρίνει συνετό. Ωστόσο, η μελέτη, λόγω του ιδιαίτερα θεωρητικού της χαρακτήρα, δεν παρέχει καμία σοβαρή αιτιολόγηση ως προς το σημείο αυτό, είτε ποσοτική είτε ποιοτική. Δεν βασίζεται σε κανένα πραγματικό στοιχείο συναφές με τη δραστηριότητα της Ryanair, την αγορά των αεροπορικών μεταφορών ή των αερολιμενικών υπηρεσιών, για να τεκμηριώσει αυτό το ποσοστό του 30 %. Δεν συνδέει καθόλου αυτό τον συντελεστή πιθανότητας με τους παράγοντες που παραθέτει πολύ συνοπτικά (φήμη, ισχυρό σήμα, εξωγενείς επιπτώσεις δικτύου και επανερχόμενοι επιβάτες), που αποσκοπούν στο να παρατείνουν τα οφέλη των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ μετά τη λήξη τους. Τέλος, δεν στηρίζεται σε κανένα στοιχείο σχετικά με το συγκεκριμένο περιεχόμενο των υπηρεσιών μάρκετινγκ που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις με την AMS, για να αναλύσει τον βαθμό κατά τον οποίο οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν τους προαναφερθέντες παράγοντες.

- (331) Επιπλέον, ουδόλως αποδεικνύει ότι, με τη λήξη μιας σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και μιας σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, τα κέρδη που προέκυψαν από αυτές για τον διαχειριστή του αερολιμένα κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής τους θα ήταν δυνατόν να παραταθούν στο μέλλον με οποιονδήποτε βαθμό πιθανότητας. Ούτε αιτιολογεί τη συνάφεια του ποσοστού ανάπτυξης της αγοράς αερομεταφορών στην Ευρώπη για να αξιολογήσει τις επιπτώσεις μιας σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και μιας σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ για έναν δεδομένο αερολιμένα.
- (332) Μια «τελική αξία» υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair ελάχιστα θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, ο οποίος θα αξιολογούσε κατά πόσον τον συμφέρει να συνάψει μια σύμβαση.
- (333) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 δείχνει, συνεπώς, ότι τα αποτελέσματα της μεθόδου «cash flow» (των «ταμειακών ροών») θα ήταν πολύ ασαφή και ελάχιστα αξιόπιστα, όπως και αυτά της μεθόδου της «κεφαλαιοποίησης».
- (334) Εξάλλου, ούτε η Γαλλία ούτε άλλος τρίτος ενδιαφερόμενος υπέβαλε στοιχεία που θα μπορούσαν να αποδείξουν ότι η μέθοδος που πρότεινε η Ryanair στην εν λόγω μελέτη, ή οποιαδήποτε άλλη μέθοδος που αποσκοπεί στο να ληφθούν υπόψη με ποσοτικά προσδιορισμό τρόπο τα κέρδη που θα προέκυπταν μετά τη λήξη των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, θα εφαρμόζονταν πράγματι από φορείς διαχείρισης περιφερειακών αερολιμένων συγκρίσιμων με τον αερολιμένα Angoulême. Η Γαλλία δεν υπέβαλε, εξάλλου, κανένα σχόλιο σχετικά με τις μελέτες της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 και, ως εκ τούτου, δεν ενέκρινε τα συμπεράσματά τους στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας.
- (335) Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες αφορούσε η επίσημη διαδικασία έρευνας στοχεύουν προδήλως στα πρόσωπα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν το δρομολόγιο το οποίο αφορά η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ. Εάν το εν λόγω δρομολόγιο δεν ανανεωθεί κατά τη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι απολύτως απίθανο να εξακολουθήσουν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ να έχουν θετικές επιπτώσεις στη χρήση του αερολιμένα και μετά τη λήξη της σύμβασης. Είναι, συνεπώς, πολύ δύσκολο για έναν φορέα διαχείρισης αερολιμένα να αξιολογήσει την πιθανότητα να επιδιώξει μια αεροπορική εταιρεία να συνεχίσει την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου πέραν της περιόδου για την οποία έχει δεσμευθεί στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, ειδικότερα, έχουν αποδείξει ότι διαχειρίζονται με πολύ δυναμικό τρόπο το άνοιγμα και το κλείσιμο των δρομολογίων. Κατά τη σύναψη μιας πράξης, όπως αυτής που εξετάζεται στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας έρευνας, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα μπορούσε να βασιστεί στη βούληση της αεροπορικής εταιρείας να παρατείνει την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου κατά τη λήξη της σύμβασης.
- (336) Εξάλλου, ως επικουρικό επιχείρημα, πρέπει να επισημανθεί ότι μία τελική αξία, υπολογιζόμενη με τη μέθοδο που πρότεινε η Ryanair στη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, είναι θετική (και, επομένως, δεν επηρεάζει θετικά την προβλεπόμενη απόδοση της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ) μόνον εφόσον το αναμενόμενο πρόσθετο όφελος από τις συμβάσεις αυτές κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι θετικό. Πράγματι, η μέθοδος συνίσταται στον υπολογισμό, αρχικώς, του αναμενόμενου πρόσθετου κέρδους κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και τη συνακόλουθη προβολή του στο μέλλον με την εφαρμογή δύο συντελεστών. Ο πρώτος συντελεστής αντιπροσωπεύει τη συνολική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών και αντανακλά την αναμενόμενη αύξηση της κίνησης. Ο δεύτερος είναι ένας συντελεστής της τάξης του 30 %, που αντιστοιχεί σχηματικά στην πιθανότητα η εκτέλεση των συμβάσεων που εκπνέουν να ευνοεί τη σύναψη παρόμοιων συμβάσεων στο μέλλον, κατά τρόπο που θα δημιουργήσει παρόμοιες χρηματοοικονομικές ροές. Έτσι, εάν το αναμενόμενο μελλοντικό πρόσθετο κέρδος κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι αρνητικό, η τελική αξία θα είναι επίσης αρνητική, αντικατοπτρίζοντας το γεγονός ότι η σύναψη συμβάσεων παρόμοιων με εκείνες που μόλις έληξαν μπορεί, όπως και εκείνες, να επιδεινώνει κάθε έτος την αποδοτικότητα του αερολιμένα.
- (337) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 προβλέπει πολύ συνοπτικά αυτή την περίπτωση, περιοριζόμενη στην αναφορά σε μια υποσημείωση, χωρίς σχόλια ούτε αιτιολόγηση, ότι: «[...] καμία τελική αξία δεν μπορεί να υπολογιστεί εάν τα καθαρά πρόσθετα κέρδη των πληρωμών της AMS είναι αρνητικά κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους της εν λόγω περιόδου.»⁽¹⁷³⁾. Όμως, όπως θα αποδειχθεί στη συνέχεια, όλες οι σχετικές συμβάσεις στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης οδηγούν σε προβλεπόμενες πρόσθετες ροές που είναι αρνητικές κάθε έτος και όχι μόνο συνολικά, σε καθαρή παρούσα αξία. Έτσι, για τις συμβάσεις αυτές, μια «τελική αξία» υπολογιζόμενη με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair θα ήταν μηδενική ή αρνητική. Η συνεκτίμηση μιας τέτοιας τελικής αξίας δεν θα έδινε, επομένως, υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα ότι οι διάφορες συμβάσεις παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα.
- (338) Εν κατακλείδι, από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το μόνο από όφελος που θα ανέμενε ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς από μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και θα ελάμβανε υπόψη για να προσδιορίσει ποσοτικά, κατά τη στάθμιση του συμφέροντος που ενέχει η σύναψη τέτοιας σύμβασης, σε συνδυασμό με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, θα ήταν η πιθανή θετική επίπτωση των υπηρεσιών μάρκετινγκ στον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, για τη διάρκεια της λειτουργίας αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται από τις συμβάσεις. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα άλλα ενδεχόμενα οφέλη είναι υπερβολικά αβέβια για να ληφθούν υπόψη με τρόπο ποσοτικά προσδιορισμό και, πράγματι, τέτοια θεωρητικά οφέλη δεν ελήφθησαν υπόψη από τους φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême κατά τη σύναψη των εν λόγω συμφωνιών.

⁽¹⁷³⁾ Μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, υποσημείωση 17, ελεύθερη μετάφραση από το αγγλικό κείμενο: «[...] καμία τελική αξία δεν μπορεί να υπολογιστεί εάν τα καθαρά πρόσθετα κέρδη των πληρωμών της AMS είναι αρνητικά κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους της εν λόγω περιόδου.»

9.1.3.3. Δυνατότητα σύγκρισης του αερολιμένα Angoulême με άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες

- (339) Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, τυχόν ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί έναν αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην «αγοραία τιμή, ή αν μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης, δηλαδή με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο αυτό, ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα»⁽¹⁷⁴⁾.
- (340) Εξάλλου, σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, «κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα εκτιμά επίσης τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.»⁽¹⁷⁵⁾. Ωστόσο, όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση (σύγκριση με μία «αγοραία τιμή»), η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες και θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών⁽¹⁷⁶⁾.
- (341) Πρέπει να αναφερθεί συναφώς ότι, σε γενικές γραμμές, η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς σε σχέση με τη μέση τιμή που παρατηρήθηκε σε άλλες παρόμοιες συμβάσεις μπορεί να είναι επιτυχής, όταν μια τέτοια τιμή μπορεί εύλογα να προσδιοριστεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν μπορεί να έχει την ίδια συνάφεια στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών. Πράγματι, η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά από τον ένα αερολιμένα στον άλλο. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από την κατάσταση της ανάπτυξης του αερολιμένα, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον εξυπηρετούν, τη δυναμικότητα όσον αφορά την κίνηση των επιβατών, την κατάσταση των υποδομών, το κανονιστικό πλαίσιο, που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τα ελλείμματα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από συμβάσεις που συνήψε ο αερολιμένας στο παρελθόν⁽¹⁷⁷⁾.
- (342) Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών περιπλέκει κάθε συγκριτική ανάλυση με τη στενή έννοια του όρου. Όπως δείχνει η παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται σε κατάλογο τιμών σε σχέση με επιμέρους παροχές. Πράγματι, αυτές οι εμπορικές σχέσεις παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν καταμερισμό των κινδύνων όσον αφορά την κίνηση και τις αντίστοιχες εμπορικές και οικονομικές ευθύνες, γενίκευση των μηχανισμών παροχής κινήτρων (π.χ. υπό μορφή εκπτώσεων που συνδέονται με τον αριθμό των δρομολογίων ή των μεταφερόμενων επιβατών) καθώς και των μεταβολών μεταξύ της κατανομής των κινδύνων κατά τη διάρκεια των συμβάσεων. Κατά συνέπεια, οι πράξεις είναι ελάχιστα συγκρίσιμες μεταξύ τους βάσει τιμής ανά πτήση ή ανά επιβάτη.
- (343) Η Ryanair θεωρεί ότι η αρχή του συνेतου επενδυτή σε οικονομία αγοράς μπορεί να εφαρμόζεται λαμβάνοντας ως σημείο σύγκρισης ορισμένους ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Συναφώς, θεωρεί ότι ορισμένοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες είναι υποκατάστατα του αερολιμένα Angoulême λόγω των ομοιοτήτων τους⁽¹⁷⁸⁾. Η σχετική μελέτη που υποβλήθηκε στην Επιτροπή συγκρίνει τα τέλη που καταβάλλει η Ryanair στον αερολιμένα Angoulême με τα τέλη τα οποία η εν λόγω αεροπορική εταιρεία καταβάλλει σε αυτούς τους αερολιμένες που θεωρούνται συγκρίσιμοι. Η Ryanair καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα τέλη που εφαρμόζουν οι άλλοι αερολιμένες είναι μικρότερα από αυτά που χρεώνει το αεροδρόμιο της Angoulême.
- (344) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μέθοδος που υιοθετήθηκε από την εν λόγω μελέτη είναι αλυσιτελής στο μέτρο που αφορά μόνον τις παροχές και τις πληρωμές που πηγάζουν από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ. Πάντως, όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς θα πρέπει να εφαρμοστεί μετά από κοινή ανάλυση αυτών των δύο συνδεδεμένων συμβατικών πράξεων. Ως εκ τούτου, τα συμπεράσματα της συγκριτικής ανάλυσης που υπέβαλε η Ryanair δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτά.
- (345) Συνεπώς, τα τέλη που καταβάλλει η Ryanair για τις αερολιμενικές υπηρεσίες σε άλλους αερολιμένες δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

⁽¹⁷⁴⁾ Βλέπε παράγραφο 53 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

⁽¹⁷⁵⁾ Βλέπε παράγραφο 66 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

⁽¹⁷⁶⁾ Βλέπε παραγράφους 59 και 61 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

⁽¹⁷⁷⁾ Βλέπε απόφαση της Επιτροπής που αναφέρεται στην υποσημείωση 69, αιτιολογικές σκέψεις 88 και 89.

⁽¹⁷⁸⁾ Η Ryanair βασίζει την ανάλυσή της σε μελέτη που συνέταξε η εταιρεία Oxera, της 25ης Ιουνίου 2012.

- (346) Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τιμή που πράγματι κατέβαλε η Ryanair για τη χρήση των αερολιμενικών υπηρεσιών στον αερολιμένα Αγγουλέμε ήταν αρνητική κατά τα έτη 2008 και 2009. Ασφαλώς, μια αρνητική τιμή που παρέχεται από φορέα διαχείρισης αερολιμένα σε αεροπορική εταιρεία, λόγω ενός επιπέδου αερολιμενικών τελών που δεν καλύπτει το κόστος των σχετικών υπηρεσιών, μπορεί να είναι σύμφωνη με τον εύλογο υπολογισμό ενός ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Ωστόσο, η αεροναυτική ή μη αεροναυτική προέλευση αυτών των εσόδων βασίζεται στην προϋπόθεση ότι η εν λόγω αρνητική τιμή θα αντισταθμιστεί, σε καθορισμένο χρονικό διάστημα, από μια αναμενόμενη αύξηση των εσόδων από την εκμετάλλευση μιας αεροπορικής γραμμής. Στην παρούσα περίπτωση, όμως, τα μη αεροναυτικά έσοδα ήταν ανεπαρκή και δεν μπορούσαν να αναπτυχθούν σε αναγκαίο και επαρκή βαθμό κατά τη διάρκεια της πενταετούς περιόδου ισχύος της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (347) Τέλος, οι αερολιμένες για τους οποίους μπορούσε να δικαιολογηθεί αρνητική τιμή είναι ελάχιστοι και δεν περιλαμβάνονται στο δείγμα. Η Επιτροπή θεωρεί, ως προς αυτό, ότι τα χαρακτηριστικά των αερολιμένων που αποτελούν αυτό το δείγμα είναι υπερβολικά ανομοιογενή για να αποτελέσουν ικανοποιητική βάση ανάλυσης⁽¹⁷⁹⁾.
- (348) Εξάλλου, η Ryanair δεν απέδειξε ως προς τι οι αερολιμένες που αναφέρονται στη μελέτη είναι επαρκώς συγκρίσιμοι όσον αφορά τον όγκο της κίνησης, το είδος της κίνησης, το είδος και το επίπεδο των αερολιμενικών υπηρεσιών, την εγγύτητα του αερολιμένα με μεγάλη πόλη, τον αριθμό των κατοίκων στη ζώνη επιρροής, το οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής, καθώς και τις διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές από τις οποίες θα μπορούσαν να προσελκυσθούν επιβάτες⁽¹⁸⁰⁾. Ούτε η Γαλλία ούτε άλλος τρίτος ενδιαφερόμενος δεν επικαλέστηκε άλλωστε την ύπαρξη αερολιμένων επαρκώς συγκρίσιμων με τον αερολιμένα Αγγουλέμε σε σχέση με αυτά τα διάφορα κριτήρια.
- (349) Με αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις παρούσες συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, δεν έχει λόγο να μην εφαρμόσει την προσέγγιση που προβλέπουν οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς στις σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας. Η προσέγγιση αυτή δικαιολογείται από το γεγονός ότι ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα έχει αντικειμενικό συμφέρον να συνάψει πράξη με μια αεροπορική εταιρεία, εφόσον μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι η συναλλαγή αυτή θα βελτιώσει τα κέρδη του (ή θα μειώσει τις ζημιές του) σε σχέση με ένα αντιπαράδειγμα, κατά το οποίο η πράξη αυτή δεν έχει συναφθεί, και τούτο ανεξάρτητα από οποιαδήποτε σύγκριση.

9.1.3.4. Συμπέρασμα σχετικά με τους τρόπους εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

- (350) Από τα προαναφερθέντα συνάγεται ότι, όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις συμβάσεις του 2008, η Επιτροπή οφείλει να αναλύσει από κοινού τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ και τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκε ταυτόχρονα και να διαπιστώσει αν ένας υποθετικός ιδιώτης επενδυτής της οικονομίας της αγοράς, που ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας και διαχειρίζεται τον αερολιμένα Αγγουλέμε αντί του ΕΒΕΑ και της SMAC, θα είχε συνάψει αυτές τις συμβάσεις. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να προσδιοριστεί η πρόσθετη αποδοτικότητα των συμφωνιών του 2008, όπως θα την αξιολογούσε ο ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς κατά τη σύναψη των συμβάσεων, με την αξιολόγηση:
- της αναμενόμενης μελλοντικής πρόσθετης κίνησης από την εφαρμογή των συμφωνιών του 2008, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων των υπηρεσιών μάρκετινγκ στα ποσοστά πληρότητας των δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις,
 - των αναμενόμενων μελλοντικών πρόσθετων εσόδων από την εφαρμογή των συμφωνιών του 2008, στα οποία περιλαμβάνονται τα έσοδα από τα αεροπορικά τέλη και τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών εδάφους, που δημιουργούνται από τα δρομολόγια τα οποία καλύπτονται από τις εν λόγω συμφωνίες, καθώς και τα μη αεροναυτικά έσοδα που προέρχονται από την πρόσθετη κίνηση η οποία είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής αυτών των συμφωνιών,
 - των αναμενόμενων μελλοντικών πρόσθετων εξόδων από την εφαρμογή των συμφωνιών του 2008, που περιλαμβάνουν τις δαπάνες λειτουργίας και τις ενδεχόμενες πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες που προκύπτουν από τα δρομολόγια τα οποία καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, καθώς και το κόστος των υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (351) Από τους υπολογισμούς αυτούς θα πρέπει να προκύψουν ετήσιες μελλοντικές ροές που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ εσόδων και πρόσθετων δαπανών, με αναγωγή τους στην παρούσα αξία, κατά περίπτωση, με βάση συντελεστή που αντικατοπτρίζει το κόστος του κεφαλαίου για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Θετική καθαρή παρούσα αξία αποτελεί καταρχήν ένδειξη ότι οι σχετικές συμβάσεις δεν παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, ενώ αρνητική καθαρή παρούσα αξία δηλώνει την παρουσία ενός τέτοιου πλεονεκτήματος.

⁽¹⁷⁹⁾ Το ένα από τα επιλεγμένα κριτήρια σύγκρισης βασίζεται στην κατάταξη στην κατηγορία των αερολιμένων με επιβατική κίνηση μικρότερη από ένα εκατ. επιβάτες ετησίως. Δεδομένου ότι τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται από τον αερολιμένα Αγγουλέμε είναι συγκρίσιμα με εκείνα που εφαρμόζουν αερολιμένες με ετήσια κίνηση αρκετών εκατοντάδων χιλιάδων επιβατών, η συνακόλουθη συγκριτική ανάλυση διενεργείται σε βάση που δεν είναι αρκετά σαφής για να γίνει αποδεκτή.

⁽¹⁸⁰⁾ Βλέπε νέες κατευθυντήριες γραμμές, παράγραφο 60.

- (352) Πρέπει να επισημανθεί ότι, στο πλαίσιο τέτοιας αξιολόγησης, τα επιχειρήματα της Ryanair ότι η τιμή των υπηρεσιών μάρκετινγκ που αγοράζει η SMAC είναι ισοδύναμη με ή κατώτερη από αυτή που θα μπορούσε να θεωρηθεί ως «αγοραία τιμή» για τέτοιες υπηρεσίες, είναι άνευ σημασίας. Πράγματι, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, που ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας, δεν θα ήταν διατεθειμένος να αγοράσει τις εν λόγω υπηρεσίες, ακόμη και σε τιμή χαμηλότερη ή ίση με την «αγοραία τιμή», εάν προέβλεπε ότι, παρά τις θετικές επιπτώσεις αυτών των υπηρεσιών στην κίνηση των δρομολογίων, οι πρόσθετες δαπάνες που δημιουργούν οι συμβάσεις υπερβαίνουν την παρούσα αξία των πρόσθετων εσόδων. Πράγματι, σε αυτή την περίπτωση, η «αγοραία τιμή» θα υπερέβαινε αυτό που θα ήταν διατεθειμένος να πληρώσει και εύλογα θα οδηγούνταν στο να αποφύγει τις εν λόγω παροχές.
- (353) Για τους ίδιους λόγους, το γεγονός ότι οι προβλεπόμενες τιμές στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών μπορεί να είναι ανώτερες ή ίσες με τις τιμές που χρεώνουν οι διαχειριστές αερολιμένων, και σχετικά συγκρίσιμες, δεν έχει σημασία στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης, εφόσον δεν θα μπορούσε να αναμένεται ότι δημιουργούν επαρκή πρόσθετα έσοδα για να καλύψουν το πρόσθετο κόστος.

9.1.3.5. Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

- (354) Για την αξιολόγηση των συμφωνιών του 2008, και λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, πρέπει να επισημανθεί ότι τόσο η ύπαρξη όσο και η σημασία των στοιχείων ενίσχυσης που ενέχουν οι εν λόγω συμβάσεις πρέπει να αξιολογούνται με γνώμονα την κατάσταση κατά τον χρόνο της σύναψής τους⁽¹⁸¹⁾, και ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες πληροφορίες και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά την περίοδο εκείνη.
- (355) Από τα υποβληθέντα από τις γαλλικές αρχές στοιχεία τονίζεται ότι η SMAC μερίμνησε για τη διενέργεια μελέτης προβλέψεων που υποβλήθηκε στις 14 Ιουνίου 2006⁽¹⁸²⁾. Η μελέτη αυτή αφορά τις προοπτικές του αερολιμένα Αηγουλίεμε μετά την 1η Ιανουαρίου 2007. Χωρίς να υπεισέρχεται σε λεπτομέρειες, το έγγραφο αυτό εμφανίζει τα βασικά μεγέθη που συνδέονται με την έναρξη του δρομολογίου της Ryanair μεταξύ Αηγουλίεμε και Λονδίνου. Για πιθανή κίνηση 100 000 επιβατών ετησίως, η μελέτη παρουσιάζει το ακόλουθο αποτέλεσμα:

	Έτος 1	Έτος 2	Έτος 3
Αρνητικό υπόλοιπο του λογαριασμού εκμετάλλευσης	56 000	56 000	56 000
Ενίσχυση μάρκετινγκ	560 000	560 000	560 000
Ετήσια δαπάνη που βαρύνει τη SMAC	616 000	616 000	616 000

- (356) Το έγγραφο αυτό δεν αποτελεί επιχειρηματικό σχέδιο βάσει του οποίου η Επιτροπή θα μπορούσε να αξιολογήσει αν τηρείται το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία που αποτέλεσαν τη βάση για την εκπόνηση αυτών των προβλέψεων δεν διευκρινίζονται και οι παραδοχές που επιλέχθηκαν δεν αναλύονται επαρκώς. Επιπλέον, η εκτίμηση αυτή πραγματοποιήθηκε για περίοδο τριών ετών, ενώ είχε οριστεί, πριν από τη σύναψή τους, ότι οι συμφωνίες του 2008 θα έπρεπε να εκτελεστούν σε περίοδο πέντε ετών. Τέλος, η μελέτη αυτή συντάχθηκε πολύ πριν από τις συμφωνίες του 2008. Σκοπός της μελέτης δεν ήταν να προσδιορίσει αν η εκτέλεση των συμφωνιών αυτών με τη Ryanair/AMS, όπως θα μπορούσαν να προβλεφθούν πριν από τη σύναψή τους, θα ήταν επαρκώς αποδοτική για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.
- (357) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτές οι προβλέψεις τείνουν να καταδείξουν ότι η SMAC, ως διαχειριστής του αερολιμένα Αηγουλίεμε, δεν ενήργησε ως συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Πράγματι, από αυτή τη μελέτη προβλέψεων του 2006 προκύπτει ότι η SMAC δεν μπορούσε πλέον να αγνοεί τότε ότι η έναρξη δρομολογίου Αηγουλίεμε — Λονδίνο από αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους μπορούσε να προκαλέσει σημαντικές λειτουργικές ζημιές και, κατ' επέκταση, μεγάλη ανάγκη χρηματοδότησης.
- (358) Παρά τις πληροφορίες που διέδτε η SMAC όταν συνάφθηκαν οι συμφωνίες του 2008, δεν έκρινε αναγκαίο να εκπονήσει επιχειρηματικό σχέδιο ή κάποια άλλη ισοδύναμη οικονομική ανάλυση εκ των προτέρων σχετικά με τις συμβάσεις που θα συνάπτονταν με τη Ryanair και την AMS, έτσι ώστε να στηρίξει, από οικονομική άποψη, την απόφασή της να αναλάβει αυτές τις δεσμεύσεις.

⁽¹⁸¹⁾ Ενδεικτικά, βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου της 19ης Οκτωβρίου 2005 στην υπόθεση T-318/00, Freistaat Thüringen κατά Επιτροπής, σκέψη 125, Συλλογή 2005, σ. Π-4179.

⁽¹⁸²⁾ Η εν λόγω μελέτη εκπονήθηκε από την Alliance ELSA.

- (359) Κατά τη Ryanair, η έλλειψη επιχειρηματικού σχεδίου κατά τη σύναψη συμβάσεων, παρόμοιων με εκείνες τις οποίες αφορά η επίσημη διαδικασία έρευνας, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη του ότι δεν τηρήθηκε η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (360) Συναφώς, η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου, ή γενικότερα οποιασδήποτε ανάλυσης κόστους-ωφέλειας πριν από τη σύναψη μιας σύμβασης αποτελεί σοβαρή ένδειξη του γεγονότος ότι δεν τηρήθηκε η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο στην προκειμένη περίπτωση, καθόσον ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Αγγουλίεμπε είχε στη διάθεσή του, πριν από τη σύναψη των συμφωνιών του 2008, στοιχεία που θα μπορούσαν να θέσουν υπό αμφισβήτηση την οικονομική του αποδοτικότητα σε περίπτωση σύναψης συμφωνίας για την ανάπτυξη δρομολογίου χαμηλού κόστους προς το Λονδίνο.
- (361) Η Επιτροπή κρίνει, στο πλαίσιο αυτό, χρήσιμο να επισημανθεί ότι η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο ικανό να αποδείξει ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα προέβη σε ανάλυση του αναλαμβανόμενου κινδύνου σε σχέση με τα οφέλη που θα μπορούσαν να προκύψουν από τις συμφωνίες του 2008 κατά τον χρόνο της σύναψής τους. Η Γαλλία ισχυρίζεται, αντιθέτως, ότι η απόφαση της SMAC βασιζόταν στη βούληση να εδραιωθεί το αεροδρόμιο της Αγγουλίεμπε με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη. Ωστόσο, ο ισχυρισμός αυτός αποτελεί πρόσθετη ένδειξη που υποδηλώνει ότι η σύναψη των συμφωνιών του 2008 με τη Ryanair και την AMS δεν είχε ως βασικό στόχο τις προοπτικές αποδοτικότητας.
- (362) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από την αξιολόγησή της για την ανάλυση κόστους-ωφέλειας την οποία θα διενεργούσε ένας συντετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς σε σχέση με τις συμφωνίες του 2008.
- (363) Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή πραγματοποίησε τη δική της ανάλυση βασισμένη αποκλειστικά στις πρόσθετες δαπάνες και τα έσοδα των συμφωνιών του 2008, όπως θα τα είχε αξιολογήσει εκ των προτέρων ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές. Οι επιλεγείσες παραδοχές και τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται κατωτέρω.
- (364) Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να υπενθυμίσει, στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης, ότι, μετά την έκδοση των νέων κατευθυντήριων γραμμών, τόσο η Γαλλία όσο και τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους όσον αφορά την εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση των διατάξεων των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 8 και 9). Στην παρούσα περίπτωση, ούτε η Γαλλία ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη αμφισβήτησαν επί της ουσίας την προσέγγιση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία, όταν είναι αδύνατο να καθορισθεί ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες στις αεροπορικές εταιρείες, το πλέον κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ των δύο μερών είναι μια εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας.
- α) Χρονικός ορίζοντας
- (365) Κατά τη στάθμιση του συμφέροντος που ενέχει η σύναψη σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, ένας ιδιώτης επενδυτής της οικονομίας της αγοράς θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα της αξιολόγησής του είτε τη διάρκεια των εν λόγω συμφωνιών είτε την περίοδο που προβλέπεται στην κάθε σύμβαση χωριστά. Με άλλους όρους, θα αξιολογούσε το πρόσθετο κόστος και τα έσοδα κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των συμβάσεων.
- (366) Δεν κρίνεται σκόπιμο να ληφθεί υπόψη μεγαλύτερη χρονική περίοδος. Πράγματι, κατά τον χρόνο σύναψης των συμφωνιών, ένας συντετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμφωνιών μετά την εκτέλεσή τους, με τους ίδιους ή με διαφορετικούς όρους. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο όταν ένας διαχειριστής, ο οποίος έχει τη συνήθη ενημέρωση, δεν θα μπορούσε να αγνοεί ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair, ήταν και είναι γνωστό ότι ασκούν τις δραστηριότητές τους με πολύ δυναμικό τρόπο, είτε πρόκειται για το άνοιγμα είτε για το κλείσιμο δρομολογίων ή για αυξήσεις και μειώσεις των συχνοτήτων, με σκοπό να προσαρμόζονται στις εξελίξεις της αγοράς.
- (367) Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι, κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, δεν ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι η Ryanair δεν εκτελούσε ορισμένα δρομολόγια για όλη την περίοδο που προβλεπόταν στις συμφωνίες του 2008, διότι το στοιχείο αυτό δεν ήταν ούτε γνωστό ούτε προβλέψιμο κατά τη σύναψη των συμβάσεων.
- (368) Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα εξετάσει τις παραδοχές που επελέγησαν για την ανάλυση των συμφωνιών του 2008 με τη Ryanair/AMS 2008, όσον αφορά την κίνηση, τα πρόσθετα έσοδα και τις δαπάνες, πριν παρουσιάσει διαδοχικά το αποτέλεσμα της ανάλυσης αυτών των συμφωνιών.
- β) Πρόσθετη κίνηση και αριθμός προβλεπόμενων πτήσεων
- (369) Η ανάλυση της Επιτροπής βασίζεται στην πρόσθετη κίνηση (δηλαδή στον αριθμό των πρόσθετων επιβατών) την οποία θα μπορούσε να εκτιμήσει ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα Αγγουλίεμπε αντί της SMAC, κατά τη σύναψη των συμφωνιών του 2008. Με άλλους όρους, πρόκειται για την εκτίμηση του αριθμού επιβατών τον οποίο θα μπορούσε να αναμένει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Αγγουλίεμπε το 2008, για το δρομολόγιο Αγγουλίεμπε-Λονδίνο που εκτελούσε η Ryanair, κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης.

- (370) Η προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση υπολογίστηκε σε συνάρτηση με τον αριθμό των πτήσεων και των συχνοτήτων που προβλέπονταν στις διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ και με τον αντίστοιχο αριθμό των πτήσεων ετησίως.
- (371) Εξάλλου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη χωρητικότητα των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί η Ryanair, ήτοι των Boeing 737-800 με 189 θέσεις.
- (372) Η Επιτροπή έλαβε ως παραδοχή ποσοστό πληρότητας ανά πτήση 85 %. Πρόκειται για ευνοϊκή παραδοχή για τη Ryanair, διότι ένα ποσοστό 85 % συνιστά υψηλή τιμή. Το ποσοστό αυτό είναι ελαφρώς υψηλότερο από τον μέσο όρο για τις πτήσεις του δικτύου της Ryanair⁽¹⁸³⁾ και ανώτερο ή ίσο προς το ποσοστό πληρότητας που πρότεινε η Γαλλία για τις διάφορες συμβάσεις στην ανασύνθεση των αναλύσεων κόστους-ωφέλειας. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το ποσοστό πληρότητας μπορεί να γίνει αποδεκτό, έστω και ως ευνοϊκή υπόθεση, με σκοπό να αντικατοπτρισθεί πιθανή ευνοϊκή επίπτωση των υπηρεσιών μάρκετινγκ στη συχνότητα των αεροπορικών δρομολογίων που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις, ελλείψει άλλων στοιχείων που να προσδιορίζουν ποσοτικά την προβλέψιμη επίπτωση αυτών των υπηρεσιών στο ποσοστό πληρότητας.

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

γ) Πρόσθετα έσοδα

- (373) Όσον αφορά τις συμφωνίες του 2008 που αποτελούν αντικείμενο της ανάλυσής της, η Επιτροπή προσπάθησε να προσδιορίσει τα πρόσθετα έσοδα, δηλαδή τα έσοδα που προκύπτουν από τη συναλλαγή, όπως θα τα προέβλεπε ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.
- (374) Κατ' εφαρμογή της αρχής του «ενιαίου ταμείου», η Επιτροπή εκτιμά ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα αεροναυτικά και τα μη αεροναυτικά έσοδα.
- (375) Όσον αφορά τα αεροναυτικά έσοδα, αυτά αποτελούνται από το προϊόν των διαφόρων τελών που πρέπει να καταβάλλει η αεροπορική εταιρεία στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα:
- το «τέλος προσγείωσης», ήτοι ένα ποσό ανά πτήση,
 - το «τέλος επιβατών», ήτοι ένα ποσό ανά επιβάτη, και
 - το τέλος που καταβάλλεται για τις υπηρεσίες εδάφους, που έχει τη μορφή ενός ποσού ανά πτήση, το οποίο καθορίζεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (376) Οι συμφωνίες του 2008 καθόριζαν άμεσα το ποσό του τέλους επιβατών και του τέλους προσγείωσης. Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, το ύψος του τέλους επιβατών καταρτίστηκε βάσει των τιμών που αποφασίζει ο αερολιμένας Angoulême. Ωστόσο, το άρθρο 7 παράγραφος 3 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών προβλέπει εκπτώσεις για λόγους εμπορικής προώθησης που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια των τριών πρώτων ετών. Οι εκπτώσεις αυτές ανέρχονταν σε 57,25 % το πρώτο έτος, που ισοδυναμεί με 1,18 ευρώ, σε 48 % το δεύτερο έτος, που ισοδυναμεί με 1,44 ευρώ και σε 24 % το τρίτο έτος, που ισοδυναμεί με 2,10 ευρώ. Επιπλέον, το άρθρο 7 παράγραφος 2 της ίδιας σύμβασης καθόριζε τα τέλη προσγείωσης σε 252,29 ευρώ ανά προσγείωση. Κατά συνέπεια, τα ποσά που καθορίστηκαν στη σύμβαση ελήφθησαν υπόψη στην ανάλυση.
- (377) Εξάλλου, το άρθρο 7 παράγραφος 4 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών διευκρίνιζε ότι το τέλος αερολιμενικών υπηρεσιών ανερχόταν σε 195 ευρώ το πρώτο έτος. Προέβλεπε επίσης ότι το τέλος θα ανερχόταν σε 245 ευρώ από το δεύτερο έτος και μετά. Το ποσό αυτό ελήφθη συνεπώς υπόψη από την Επιτροπή στην ανάλυσή της.
- (378) Για να υπολογίσει το προϊόν των προαναφερθέντων τριών αεροναυτικών τελών που θα ανέμενε από τη σύμβαση ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις προβλέψεις του αριθμού πτήσεων (για το τέλος προσγείωσης και το τέλος υπηρεσιών εδάφους) και της πρόσθετης επιβατικής κίνησης (για το τέλος επιβατών), που καθορίστηκαν από τη σύμβαση, πολλαπλασιάζοντάς τα επί τα ποσά κατά μονάδα τέλους, όπως προσδιορίζονται ανωτέρω.
- (379) Όσον αφορά τα μη αεροναυτικά έσοδα, αυτά είναι καταρχήν σχεδόν αναλογικά προς τον αριθμό των επιβατών. Πράγματι, η δραστηριότητα των χώρων στάθμευσης, των εστιατορίων και των άλλων καταστημάτων που βρίσκονται εντός του αερολιμένα είναι συνάρτηση του αριθμού των επιβατών. Το ίδιο ισχύει για τα έσοδα που εισπράττονται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα σε σχέση με τις εν λόγω δραστηριότητες. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση, σημαντικό μέρος των μη αεροναυτικών εσόδων προκύπτει από δαπάνες των υπαλλήλων του φορέα εκμετάλλευσης και άλλων επιχειρήσεων, όταν η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο της Angoulême δεν είναι σημαντική.

⁽¹⁸³⁾ Βλέπε <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

(380) Όσον αφορά αυτό το ποσό των πρόσθετων μη αεροναυτικών εσόδων, η Επιτροπή θεωρεί πιθανό ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα το καθόριζε, κατά τον χρόνο σύναψης των διαφόρων συμβάσεων, βάσει των συνολικών μη αεροναυτικών εσόδων του αερολιμένα αμέσως πριν από τη σύναψη της σχετικής σύμβασης. Εν προκειμένω, τα μη αεροναυτικά έσοδα δημιουργούνται σε μεγάλο βαθμό από τις δαπάνες των υπαλλήλων του φορέα εκμετάλλευσης και των επιχειρήσεων που έχουν ως βάση το αεροδρόμιο, όταν η επιβατική κίνηση δεν είναι σημαντική. Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία, το σύνολο των πρόσθετων μη αεροναυτικών εσόδων που προέρχονται μόνο από την εμπορική κίνηση θα μπορούσε να αποτιμηθεί σε [...] ευρώ ετησίως. Η Επιτροπή θεωρεί εύλογη αυτή την εκτίμηση.

δ) Πρόσθετες δαπάνες

(381) Οι πρόσθετες δαπάνες που θα μπορούσε να αναμένει πριν από κάθε πράξη (που περιλαμβάνει ενδεχομένως μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και μια σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ) ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα αντί των φορέων διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême, εμπίπτουν στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

— κόστος αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ,

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

— πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, δηλαδή τα λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, διάφορες προμήθειες) που θα μπορούσαν να προκύψουν από την εκτέλεση της σύμβασης.

(382) Όσον αφορά το κόστος των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ποσά που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ με τη Ryanair πρόβλεπε την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ για ποσό ύψους 400 000 ευρώ το πρώτο έτος, 300 000 ευρώ το δεύτερο έτος και 225 000 ευρώ για το τρίτο έτος. Αυτά είναι, επομένως, τα ποσά που έλαβε υπόψη η Επιτροπή ως κόστος των υπηρεσιών μάρκετινγκ.

(383) Όπως και οι προβλέψεις της κίνησης, οι προβλεπόμενες πληρωμές για υπηρεσίες μάρκετινγκ δεν αντιστοιχούν αναγκαστικά στα ποσά που πράγματι καταβλήθηκαν, διότι ορισμένα γεγονότα μετά τη σύναψη των συμβάσεων είχαν ως αποτέλεσμα να υπάρξει απόκλιση από τα αρχικώς προβλεφθέντα ποσά. Αυτό ισχύει κατ' εξοχήν σε περίπτωση πρόωρης καταγγελίας της σύμβασης. Εντούτοις, τα γεγονότα αυτά δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, διότι συνέβησαν μετά τη σύναψη των συμβάσεων. Για τον σκοπό της εκτίμησης της αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008, κάθε ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα αναφερόταν στα ποσά που προβλέπονται κατά την υπογραφή της σύμβασης.

(384) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, δεν λήφθηκε υπόψη καμία δαπάνη, εφόσον από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι θα αναμενόταν από έναν ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς να πραγματοποιήσει ορισμένες επενδύσεις λόγω των συμβάσεων που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(385) Για να εκτιμήσει τις προβλέψιμες πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες κατά τη σύναψη των συμφωνιών του 2008, η Επιτροπή πρέπει να βασιστεί στα στοιχεία ανάλυσης του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, εφόσον δεν ήταν σε θέση να εκτιμήσει από μόνη της τον τρόπο με τον οποίο μία συγκεκριμένη σύμβαση μπορεί να επηρεάσει τις διάφορες θέσεις δαπανών του αερολιμένα.

(386) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω εκτίμηση πραγματοποιήθηκε από τον ΦΕΔΑ και τη SMAC πριν από την υπογραφή των συμφωνιών του 2008 και ήταν, συνεπώς, διαθέσιμη κατά τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων.

ε) Παρουσίαση των αποτελεσμάτων όσον αφορά τις συμβάσεις που συνάφθηκαν με τη Ryanair και την AMS

(387) Αφού προσδιόρισε με τον τρόπο αυτό για κάθε σύμβαση όλα τα πρόσθετα έσοδα και όλες τις πρόσθετες δαπάνες τις οποίες θα είχε προβλέψει ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή είναι σε θέση να προσδιορίσει, για τις συμφωνίες του 2008 και ανά έτος για όλη την προβλεπόμενη διάρκεια της σύμβασης, τις αναμενόμενες πρόσθετες ροές (έσοδα μετά από αφαίρεση του κόστους). Τα αποτελέσματα αυτά παρουσιάζονται κατωτέρω.

Πίνακας 12

Οι αναμενόμενες πρόσθετες ροές από τις συμφωνίες του 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Συντελεστής πληρότητας	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Επιβάτες ανά πτήση	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Επιβάτες ανά πτήση με επιστροφή	322	322	322	322	322
Πτήσεις από Απρίλιο έως Οκτώβριο	93	93	93	93	93
Σύνολο επιβατών	29 946				

Ύψος των τελών	2008	2009	2010	2011	2012
Τέλος ανά επιβάτη	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Τέλη προσγείωσης ανά πτήση	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Τέλος υπηρεσιών εδάφους ανά πτήση	195	245	245	245	245

Πρόσθετα έσοδα	2008	2009	2010	2011	2012
Έσοδα από τα τέλη επιβατών	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Έσοδα από τα τέλη προσγείωσης	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Έσοδα από τα τέλη υπηρεσιών εδάφους	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Μη αεροναυτικά έσοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πρόσθετες δαπάνες	2008	2009	2010	2011	2012
Υπηρεσίες εδάφους και υποδοχή	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
εκ των οποίων δαπάνες προσωπικού	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Εκ των οποίων: άλλες δαπάνες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Μάρκετινγκ	400 000	300 000	225 000	0	0
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2008	2009	2010	2011	2012
Έσοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δαπάνες	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αποτέλεσμα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (388) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για όλες τις συμφωνίες του 2008, όλες οι ετήσιες πρόσθετες ροές είναι αρνητικές, όπως εμφανίζονται στον πίνακα 12, παρά τις ευνοϊκές παραδοχές για τη Ryanair που επέλεξε η Επιτροπή, ιδίως όσον αφορά την πρόσθετη κίνηση και τις πρόσθετες δαπάνες. Η Επιτροπή επισημαίνει επιπλέον ότι το συμπέρασμα αυτό θα εξακολουθούσε να είναι έγκυρο ακόμα και αν εξαιρεθεί τελείως το πρόσθετο λειτουργικό κόστος και θεωρηθεί ως πρόσθετο κόστος μόνο το κόστος αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (389) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμφωνίες του 2008 που συνήψε η SMAC με τη Ryanair και την AMS παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα σε αυτές τις δύο εταιρείες. Εφόσον το πλεονέκτημα αυτό απορρέει από ειδικές διατάξεις συμβάσεων με την εν λόγω αεροπορική εταιρεία, είναι επιλεκτικό.

9.1.4. Επιπτώσεις στις συναλλαγές και τον ανταγωνισμό

- (390) Όταν μια οικονομική ενίσχυση χορηγούμενη από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στα πλαίσια των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, πρέπει να θεωρείται ότι οι συναλλαγές αυτές επηρεάζονται από την ενίσχυση. Κατά πάγια νομολογία⁽¹⁸⁴⁾, για να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (391) Από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων για την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1993⁽¹⁸⁵⁾, οι αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης μπορούν να εκτελούν ελεύθερα πτήσεις σε δρομολόγια εντός της Ένωσης και να επωφελούνται από την άδεια απεριόριστων εσωτερικών μεταφορών. Ωστόσο, σύμφωνα με το Δικαστήριο, «όταν μια επιχείρηση δρα σε κάποιον τομέα, όπου υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός από παραγωγούς διαφόρων κρατών μελών, κάθε ενίσχυση που λαμβάνει εκ μέρους των δημοσίων αρχών είναι δυνατόν να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και να θίξει τον ανταγωνισμό, στο μέτρο όπου η διατήρησή της στην αγορά εμποδίζει τους ανταγωνιστές να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά και μειώνει τις δυνατότητές τους να αυξήσουν τις εξαγωγές τους»⁽¹⁸⁶⁾.
- (392) Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι τα επίμαχα μέτρα μπορούσαν να μειώσουν το κόστος λειτουργίας ενός αεροπορικού δρομολογίου και να ενθαρρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης να μεταφέρουν μια γραμμή από έναν αερολιμένα σε άλλο αερολιμένα. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα νοθεύουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν τις εμπορικές συναλλαγές στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

9.1.5. Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης

- (393) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ryanair και η AMS επωφελήθηκαν από κρατικές ενισχύσεις λόγω των συμβάσεων του 2008.

9.2. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

- (394) Οι εν λόγω ενισχύσεις συνιστούν λειτουργικές ενισχύσεις. Ωστόσο, οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούν να κηρυχθούν συμβατές μόνο σε εξαιρετικές και δεόντως δικαιολογημένες περιστάσεις.
- (395) Επιπλέον, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου⁽¹⁸⁷⁾, η Γαλλία όφειλε να δηλώσει με ποια νομική βάση οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά και να αποδείξει ότι πληρούνταν οι προϋποθέσεις συμβατότητας. Η Επιτροπή κάλεσε συνεπώς τη Γαλλία, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, να αναφέρει πιθανές νομικές βάσεις συμβατότητας και να προσδιορίσει κατά πόσον πληρούνταν οι όροι συμβατότητας, ιδίως στην περίπτωση που οι εν λόγω ενισχύσεις θα έπρεπε να θεωρηθούν ως ενισχύσεις εκκίνησης για την έναρξη νέων δρομολογίων. Ωστόσο, η Γαλλία ουδέποτε υποστήριξε ότι τα εξεταζόμενα μέτρα συνιστούσαν ενισχύσεις εκκίνησης συμβατές με την εσωτερική αγορά και ουδέποτε πρότεινε άλλους πιθανούς λόγους συμβατότητας, ούτε επιχειρηματολογία που θα επέτρεπε να κηρυχθούν οι εν λόγω ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά. Επιπλέον, κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν τη συμβατότητα αυτών των μέτρων με την εσωτερική αγορά.
- (396) Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να εξετάσει σε ποιο βαθμό οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να κηρυχθούν συμβατές λόγω της συμβολής τους στην έναρξη νέων δρομολογίων.

⁽¹⁸⁴⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998 στην υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II- 717.

⁽¹⁸⁵⁾ Κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1), (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8) και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15).

⁽¹⁸⁶⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991 στην υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I- 1603.

⁽¹⁸⁷⁾ Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Απριλίου 1993 στην υπόθεση C-364/90, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2097, σκέψη 20.

- (397) Συναφώς, οι νέες κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν: «Όσον αφορά τις ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιούμενα μέτρα ενίσχυσης για την έναρξη νέων γραμμών για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από τις 4 Απριλίου 2014, ακόμη και αν τα μέτρα είχαν κοινοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών οι οποίες έχουν χορηγηθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014»⁽¹⁸⁸⁾.
- (398) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005, από την πλευρά τους, ορίζουν ότι «η Επιτροπή θα εξετάζει τη συμβατότητα κάθε ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών ή κάθε ενίσχυσης για την έναρξη νέας γραμμής, η οποία χορηγείται χωρίς την έγκρισή της και άρα κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης, με βάση τις παρούσες κατευθύνσεις, εφόσον η ενίσχυση άρχισε να χορηγείται μετά τη δημοσίευση των κατευθύνσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις, θα εξετάζει τις ενισχύσεις αυτές με βάση τους κανόνες που ίσχυαν κατά την έναρξη χορήγησης της ενίσχυσης»⁽¹⁸⁹⁾.
- (399) Εφόσον οι συμφωνίες του 2008 συνάφθηκαν μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν τη σχετική νομική βάση.
- (400) Ως προς αυτό, η παράγραφος 27 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 ορίζει ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες (όπως οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών), μπορούν να κηρυχθούν συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά μόνον κατ' εξαίρεση και με αυστηρούς όρους στις μειονεκτούσες περιοχές της Ευρώπης, δηλαδή σε περιοχές που εμπίπτουν στην εξαίρεση του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ, στις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού.
- (401) Εφόσον ο αερολιμένας Angoulême δεν βρίσκεται σε τέτοια περιοχή, δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί αυτή η παρέκκλιση.
- (402) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Γαλλία ούτε κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν απέδειξε τη συμβατότητα αυτών των μέτρων με την εσωτερική αγορά, είτε βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 είτε με οποιοδήποτε άλλο έρεισμα.
- (403) Εφόσον τα κριτήρια που καθορίζονται στην παράγραφο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις ενισχύσεις που αποσκοπούν στην έναρξη μιας νέας γραμμής έχουν σωρευτικό χαρακτήρα, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να εξετάσει τα κριτήρια που προβλέπονται από το σημείο 5.2 περιπτώσεις θ) και ια) των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.
- (404) Όσον αφορά το κριτήριο θ) (επιχειρηματικό σχέδιο όπου αποδεικνύεται η βιωσιμότητα της νέας γραμμής και ανάλυση των επιπτώσεων της νέας γραμμής στις ανταγωνιστικές γραμμές), η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία να αναφέρει αν είχαν εκπονηθεί τέτοια επιχειρηματικά σχέδια και, εάν ναι, να διαβιβάσει αντίγραφα τους. Ούτε η Γαλλία ούτε κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν ανέφερε την ύπαρξη τέτοιων επιχειρηματικών σχεδίων. Από τις δηλώσεις της Ryanair/AMS προκύπτει ότι κανένα επιχειρηματικό σχέδιο δεν έχει καταρτιστεί για να αποδείξει τη βιωσιμότητα της γραμμής, για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης. Πράγματι, καμία εκ των προτέρων ανάλυση, με βάση τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η αεροπορική εταιρεία κατά τη σύναψη των συμφωνιών του 2008, δεν επέτρεπε να αποδειχθεί η βιωσιμότητα του δρομολογίου μεταξύ Angoulême και Λονδίνου Stansted. Επομένως, το κριτήριο που προβλέπεται στην περίπτωση θ) δεν ικανοποιείται.
- (405) Το κριτήριο ια) (προσφυγές) προβλέπει ότι οι μηχανισμοί προσφυγής πρέπει να προβλέπονται σε επίπεδο κρατών μελών για να επανορθώνεται οιαδήποτε διάκριση στη χορήγηση των ενισχύσεων. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένας μηχανισμός προσφυγής δεν προβλεπόταν κατά τον χρόνο σύναψης των συμφωνιών του 2008 για την αντιμετώπιση διακρίσεων κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών. Συνεπώς, το κριτήριο που προβλέπεται στην περίπτωση ια) δεν ικανοποιείται.

9.3. Συμπέρασμα

- (406) Οι συμφωνίες του 2008, που συνήψε η SMAC με τη Ryanair και την AMS και αποτελούν αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας, συνιστούν συνεπώς κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

10. ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (407) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, το κράτος μέλος έχει την υποχρέωση να κοινοποιεί κάθε σχέδιο που αποσκοπεί στη θέσπιση ή την τροποποίηση των ενισχύσεων. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η Επιτροπή καταλήξει σε τελική απόφαση. Στην προκειμένη περίπτωση, οι γαλλικές αρχές δεν κοινοποίησαν τις αντισταθμίσεις που εισέπραξαν οι φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Angoulême, ούτε τις συμφωνίες του 2008. Επιπλέον, οι ενισχύσεις καταβλήθηκαν πριν η Επιτροπή λάβει την τελική απόφαση επί του θέματος.

⁽¹⁸⁸⁾ Παράγραφος 174 των νέων κατευθυντήριων γραμμών.

⁽¹⁸⁹⁾ Παράγραφος 85 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

- (408) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αντισταθμίσεις που εισέπραξε ο αερολιμένας Angoulême συνιστούν παράνομες κρατικές ενισχύσεις, αλλά συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (409) Αντιθέτως, τα ποσά που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της εφαρμογής των συμφωνιών του 2008 για τη δραστηριότητα της Ryanair και της AMS συνιστούν παράνομες κρατικές ενισχύσεις, ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

11. ΑΝΑΚΤΗΣΗ

- (410) Κατά πάγια νομολογία, όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μια ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα να υποχρεώσει το εμπλεκόμενο κράτος μέλος να καταργήσει ή να τροποποιήσει την ενίσχυση αυτή ⁽¹⁹⁰⁾. Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽¹⁹¹⁾ «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο (στο εξής αποκαλούμενη "απόφαση ανάκτησης"). Η Επιτροπή δεν απαιτεί ανάκτηση της ενίσχυσης, εάν αυτό αντίκειται σε κάποια γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου».
- (411) Ο σκοπός τον οποίο επεδίωκε η Επιτροπή, απαιτώντας από το κράτος μέλος την ανάκτηση των ασυμβίβαστων προς την εσωτερική αγορά ενισχύσεων είναι η επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση ⁽¹⁹²⁾. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν οι δικαιούχοι έχουν επιστρέψει τα ποσά που χορηγήθηκαν παράνομα με την ενίσχυση, χάνοντας ως εκ τούτου το πλεονέκτημα από το οποίο είχαν επωφεληθεί έναντι των ανταγωνιστών τους. Με τον τρόπο αυτό, αποκαθίσταται η κατάσταση που επικρατούσε πριν τη χορήγηση της ενίσχυσης ⁽¹⁹³⁾.
- (412) Στην προκειμένη περίπτωση, διαπιστώνεται ότι καμία γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης δεν έρχεται σε αντίθεση με την ανάκτηση των παράνομων ενισχύσεων που διαπιστώνονται. Ειδικότερα, ούτε η Γαλλία ούτε τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη δεν προέβαλαν κανένα σχετικό επιχείρημα.
- (413) Η Γαλλία οφείλει, συνεπώς, να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει από τη Ryanair και την AMS τις παράνομες χορηγηθείσες ενισχύσεις μέσω των συμφωνιών του 2008.
- (414) Τα προς ανάκτηση ποσά πρέπει να προσδιοριστούν ως εξής. Πρέπει να θεωρηθεί ότι βάσει των συμφωνιών του 2008 χορηγούνταν κάθε έτος ίσο ποσό ενίσχυσης, καθ' όλη τη διάρκεια εφαρμογής των συμφωνιών αυτών. Καθένα από αυτά τα ποσά υπολογίζεται με βάση το αρνητικό μέρος των προβλέψιμων πρόσθετων ρών (έσοδα μείον τις δαπάνες) κατά τη σύναψη των συμφωνιών του 2008, που αναφέρονται στον πίνακα Tableau 12. Πράγματι, τα ποσά αυτά αντιστοιχούν στα ποσά των οποίων η αφαίρεση θα έπρεπε να προβλέπεται ετησίως από το ποσό των υπηρεσιών μάρκετινγκ (ή θα έπρεπε να προβλέπεται η πρόσδεση τους στα αερολιμενικά τέλη και στα τέλη υπηρεσιών εδάφους που χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες), έτσι ώστε η καθαρή παρούσα αξία της σύμβασης να είναι θετική, δηλαδή να είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (415) Για να ληφθεί υπόψη το πραγματικό πλεονέκτημα που αποκόμισαν η Ryanair και η AMS από την εφαρμογή των συμφωνιών του 2008, τα ποσά που αναφέρονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη θα μπορούσαν να προσαρμοσθούν για την υποστήριξη των αποδεικτικών στοιχείων που υπέβαλε η Γαλλία, σε συνάρτηση με: i) τη διαφορά μεταξύ, αφενός, των πραγματικών πληρωμών, όπως διαπιστώθηκαν εκ των υστέρων, τις οποίες κατέβαλε η Ryanair για τα τέλη προσγείωσης, τα τέλη επιβατών και τα τέλη υπηρεσιών εδάφους κατ' εφαρμογή της σύμβασης υπηρεσιών αερολιμένα και, αφετέρου, των προβλέψεων ρών (εκ των προτέρων) που αντιστοιχούν στα εν λόγω έσοδα και αναφέρονται στον πίνακα 12, και ii) τη διαφορά μεταξύ, αφενός, των πραγματικών πληρωμών μάρκετινγκ, όπως διαπιστώθηκαν εκ των υστέρων, οι οποίες καταβλήθηκαν στη Ryanair και την AMS κατά την εκτέλεση της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ και, αφετέρου, των αντιστοιχών προβλέψεων δαπανών μάρκετινγκ (εκ των προτέρων), όπως αναφέρονται στον πίνακα 12.
- (416) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το όφελος που πραγματικά αποκόμισαν η Ryanair και η AMS περιορίζεται στην πραγματική διάρκεια της εφαρμογής των συμφωνιών του 2008. Μετά την καταγγελία των συμφωνιών αυτών, πράγματι, η Ryanair και η AMS δεν εισέπραξαν πληρωμές υπό μορφή ενισχύσεων μάρκετινγκ. Κατά συνέπεια, τα ποσά ενίσχυσης που υπολογίστηκαν όπως αναφέρεται ανωτέρω και συνδέονται με τις συμφωνίες του 2008 μειώνονται στο μηδέν για τα έτη κατά τα οποία η σύμβαση έπαυσε να εφαρμόζεται (ιδίως λόγω πρόωρης καταγγελίας κατόπιν κοινής συμφωνίας μεταξύ των μερών).

⁽¹⁹⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 1973 στην υπόθεση C-70/72, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1973, σ. 813, σκέψη 13.

⁽¹⁹¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ, ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

⁽¹⁹²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. I-4103, σκέψη 75.

⁽¹⁹³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουνίου 1999 στην υπόθεση C-75/97, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-3671, σκέψεις 64 και 65.

- (417) Ο πίνακας 13 παρουσιάζει τις κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τα ποσά βάσει των οποίων υπολογίζονται τα προς ανάκτηση ποσά. Τα ποσά αυτά αποτελούνται από τις προβλεπόμενες πρόσθετες ροές (έσοδα μείον έξοδα) που προκύπτουν από την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, αλλά με μειώσεις για τα έτη κατά τα οποία δεν φθάνουν στη λήξη τους.

Πίνακας 13

Στοιχεία για τα ποσά που πρέπει να ανακτηθούν από τις συμφωνίες του 2008

Ενδεικτικό ποσό της ενίσχυσης που εισπράχθηκε βάσει του καθεστώτος (ευρώ) ⁽¹⁾					Ενδεικτικό ποσό της προς ανάκτηση ενίσχυσης (ευρώ) (Κεφάλαιο)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	0	0	0	868 695

⁽¹⁾ Όσον αφορά τον υπολογισμό των τόκων, η χορήγηση της ενίσχυσης θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκε την 31η Δεκεμβρίου του σχετικού έτους.

- (418) Όπως εξηγείται ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η Ryanair και η AMS αποτελούν ενιαία οικονομική οντότητα και ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκαν ταυτόχρονα στις 8 Φεβρουαρίου 2008 πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν ενιαία πράξη. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ryanair και η AMS είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες για την επιστροφή του συνόλου των ενισχύσεων που εισέπραξαν στο πλαίσιο των συμφωνιών του 2008.
- (419) Το ποσό της ενίσχυσης που έχει πράγματι καταβληθεί μεταξύ 2008 και 2009 κατ' εφαρμογή των συμφωνιών του 2008 ανέρχεται περίπου σε 868 695 ευρώ συνολικά.
- (420) Οι γαλλικές αρχές πρέπει να ανακτήσουν το προαναφερθέν ποσό εντός 4 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.
- (421) Για τον σκοπό αυτό, οι γαλλικές αρχές οφείλουν επιπλέον να προσθέσουν στο ποσό της ενίσχυσης τους τόκους ανάκτησης που υπολογίζονται από την ημερομηνία κατά την οποία η εν λόγω ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση των επιχειρήσεων, δηλαδή κάθε ημερομηνία πραγματικής καταβολής των ενισχύσεων μέχρι την πραγματική τους ανάκτηση ⁽¹⁹⁴⁾, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽¹⁹⁵⁾. Δεδομένου ότι, στην προκειμένη περίπτωση, οι ροές που συνθέτουν αυτές τις ενισχύσεις είναι πολύπλοκες και σημειώθηκαν σε διάφορες ημερομηνίες κατά τη διάρκεια του έτους, ακόμη και αδιαλείπτως για ορισμένες κατηγορίες εσόδων, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αποδεκτό για τον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης να θεωρηθεί ως χρόνος καταβολής των εν λόγω ενισχύσεων το τέλος του έτους, ήτοι η 31η Δεκεμβρίου κάθε σχετικού έτους.
- (422) Όταν ένα κράτος μέλος αντιμετωπίζει απρόβλεπτες δυσκολίες ή περιστάσεις που δεν τις είχε προβλέψει η Επιτροπή, μπορεί να κοινοποιήσει τα προβλήματα αυτά στην Επιτροπή, προτείνοντας κατάλληλες τροποποιήσεις για να τις αξιολογήσει η Επιτροπή. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος οφείλουν να συνεργαστούν καλώςιστα για να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες, με την πλήρη τήρηση των διατάξεων ⁽¹⁹⁶⁾ της ΣΛΕΕ.
- (423) Η Επιτροπή καλεί συνεπώς τη Γαλλία να της κοινοποιήσει άμεσα κάθε πρόβλημα που αντιμετωπίζει κατά την εφαρμογή της παρούσας απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Οι πληρωμές τις οποίες κατέβαλαν η νομαρχιακή διοίκηση της Charente, η ένωση δήμων μείζονος Angoulême και η ένωση κοινοτήτων της Braconne Charente, κατ' εφαρμογή της σύμβασης της 23ης Μαΐου 2002 σχετικά με τους όρους χρηματοδότησης της λειτουργίας και της ανάπτυξης του αερολιμένα Angoulême Brie Champniers, καθώς και η μεικτή κοινοπραξία των αερολιμένων της Charente, κατ' εφαρμογή της σύμβασης διαχείρισης με υπεργολαβία της 22ας Ιανουαρίου 2009 και της πράξης

⁽¹⁹⁴⁾ Βλέπε άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 659/99 (προαναφερθέν).

⁽¹⁹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21 Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

⁽¹⁹⁶⁾ Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1989 στην υπόθεση C-94/87, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1989, σ. 175, σκέψη 9, και απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1995 στην υπόθεση C-348/93, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1995, σ. 673, σκέψη 17.

ανάληψης δέσμευσης, της 8ης Αυγούστου 2011, προς όφελος, αντιστοίχως, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Angoulême και της SNC-Lavalin, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, οι οποίες χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Οι πληρωμές υπέρ της Ryanair και της Airport Marketing Services που πραγματοποίησε η μεικτή κοινοπραξία των αερολιμένων της Charente, κατ' εφαρμογή της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, που συνάφθηκαν στις 8 Φεβρουαρίου 2008, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, οι οποίες χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 2

1. Οι πληρωμές τις οποίες κατέβαλαν η νομαρχιακή διοίκηση της Charente, η ένωση δήμων μείζονος Angoulême και η ένωση κοινοτήτων της Braconne Charente, κατ' εφαρμογή της σύμβασης της 23ης Μαΐου 2002 σχετικά με τους όρους χρηματοδότησης της λειτουργίας και της ανάπτυξης του αερολιμένα Angoulême Brie Champniers, καθώς και η μεικτή κοινοπραξία των αερολιμένων της Charente, κατ' εφαρμογή της συμφωνίας της 22ας Ιανουαρίου 2009, προς όφελος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Angoulême, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

2. Οι πληρωμές που πραγματοποίησε η μεικτή κοινοπραξία των αερολιμένων της Charente υπέρ της SNC-Lavalin, κατ' εφαρμογή της πράξης ανάληψης δέσμευσης της 8ης Αυγούστου 2011, συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η Γαλλία θα αποδείξει στην Επιτροπή ότι το συνολικό ποσό που καταβάλλεται για όλη τη διάρκεια της σύμβασης δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων των δαπανών για την εμπορική ανάπτυξη του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου ποσοστού απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου.

3. Η Γαλλία κοινοποιεί στην Επιτροπή, εντός τεσσάρων μηνών από τη λήξη της σύμβασης που συνάφθηκε το 2011 μεταξύ της μεικτής κοινοπραξίας των αερολιμένων της Charente και της SNC-Lavalin, έκθεση που αποδεικνύει ότι το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στην SNC-Lavalin, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου ποσοστού απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου, είναι σύμφωνο, καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης, με το άρθρο 5 της απόφασης 2012/21/ΕΕ.

4. Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair και την Airport Marketing Services από τη μεικτή κοινοπραξία των αερολιμένων της Charente, κατ' εφαρμογή της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήψε στις 8 Φεβρουαρίου 2008 με τη Ryanair και Airport Marketing Services, δεν συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 3

1. Η Γαλλία οφείλει να ανακτήσει από τους δικαιούχους τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4. Η Ryanair και η Airport Marketing Services είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες για την επιστροφή των ενισχύσεων.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά βαρύνονται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής⁽¹⁹⁷⁾, ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

4. Η Γαλλία ακυρώνει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

1. Η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 είναι άμεση και πραγματική.

2. Η Γαλλία μεριμνά για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

⁽¹⁹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1).

Άρθρο 5

1. Η Γαλλία κοινοποιεί στην Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τα ποσά της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθούν κατ' εφαρμογή του άρθρου 3·
- β) λεπτομερή περιγραφή των ήδη ληφθέντων μέτρων και των σχεδιαζόμενων μέτρων για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·
- γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν τις ενισχύσεις.

2. Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή για την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4. Διαβιβάζει πάραυτα, με απλή αίτηση της Επιτροπής, τα στοιχεία σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προβλέπει για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά των ενισχύσεων και τους τόκους που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος
