

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/1698 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Φεβρουαρίου 2014

σχετικά με τα μέτρα SA.22932 (11/C) (πρώην NN 37/07) που έθεσε σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ του αερολιμένα Marseille Provence και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 870]

(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,

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

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 8 Μαΐου 2006, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από τη Ryanair για χορήγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων που συνίσταντο σε διαφοροποίηση των αερολιμενικών τελών που εφαρμόζονταν στις πτήσεις εσωτερικού και τις διεθνείς πτήσεις. Με επιστολή της 21ης Ιουνίου 2006, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τη Γαλλία σχετικά με τα θέματα που έθετε η εν λόγω καταγγελία.
- (2) Στις 27 Μαρτίου 2007, η Επιτροπή έλαβε δεύτερη καταγγελία, με ημερομηνία 15 Μαρτίου 2007, που υπέβαλε Air France σχετικά με τη χορήγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων από το Conseil général des Bouches du Rhône (στο εξής «Γενικό Συμβούλιο») στον αερολιμένα Marseille Provence, καθώς και τη χορήγηση παράνομων ενισχύσεων από τον αερολιμένα στη Ryanair και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες. Τα εν λόγω πλεονεκτήματα συνίστανται, ιδίως στην καταβολή μειωμένων αερολιμενικών τελών με σκοπό την ενθάρρυνση των πτήσεων από τον νέο αεροσταθμό «Marseille-Provence 2» (στο εξής «αεροσταθμός mpr2»).
- (3) Με επιστολή της 27ης Νοεμβρίου 2009, η Air France υπέβαλε καταγγελία για χορήγηση παράνομων ενισχύσεων από διάφορους περιφερειακούς και τοπικούς γαλλικούς αερολιμένες, μεταξύ των οποίων ο αερολιμένας Marseille Provence.
- (4) Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γαλλία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) ⁽¹⁾.
- (5) Η Επιτροπή ζήτησε από τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός προθεσμίας ενός μηνός από την εν λόγω δημοσίευση.
- (6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις στις 13 Δεκεμβρίου 2011 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Μασσαλίας-Προβηγκίας (στο εξής «CCIMP») και στις 15 Δεκεμβρίου 2011 από την Air France, τη Ryanair, την AMS, την Association of European Airlines και το CCIMP. Με επιστολή της 10ης Φεβρουαρίου 2012, διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στη Γαλλία, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να απαντήσει εντός προθεσμίας ενός μηνός. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Γαλλίας με επιστολή της 12ης Μαρτίου 2012.

⁽¹⁾ EE C 334 της 15.11.2011, σ. 8.

- (7) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από τη Ryanair στις 13 Απριλίου 2012, στις 10 Απριλίου 2013, στις 20 Δεκεμβρίου 2013, στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 30 Ιανουαρίου 2014. Αυτές οι συμπληρωματικές παρατηρήσεις κοινοποιήθηκαν στη Γαλλία με επιστολές της 13ης Ιουλίου 2012, της 3ης Μαΐου 2013, της 9ης Ιανουαρίου 2014 και της 4ης Φεβρουαρίου 2014. Η Γαλλία, με επιστολές της 17ης Ιουλίου 2012, της 4ης Ιουνίου 2013, της 29ης Ιανουαρίου 2014 και της 5ης Φεβρουαρίου 2014, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν θα υπέβαλλε παρατηρήσεις.
- (8) Η Γαλλία υπέβαλε πρόσθετα στοιχεία στην Επιτροπή με επιστολές της 26ης Μαρτίου 2012, της 10ης Απριλίου 2012, της 20ής Σεπτεμβρίου 2012, της 30ής Οκτωβρίου 2013 και της 24ης Δεκεμβρίου 2013, μετά από σχετικά αιτήματα που είχε υποβάλει η Επιτροπή με επιστολές της 23ης Φεβρουαρίου 2012, της 12ης Ιουνίου 2012 και της 20ής Νοεμβρίου 2013.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

2.1. ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

2.1.1. Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ MARSEILLE PROVENCE

- (9) Ο αερολιμένας Marseille Provence είναι ένας από τους μεγαλύτερους αερολιμένες της Γαλλίας, μετά τους αερολιμένες των Παρισιών, της Νίκαιας και της Λυών. Το 2012, ο εν λόγω αερολιμένας υποδέχθηκε 8 295 479 επιβάτες.

Πίνακας 1

Εξέλιξη του αριθμού επιβατών

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Κίνηση επιβατών στον αεροσταθμό mr1	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Κίνηση επιβατών στον αεροσταθμό mr2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Συνολική κίνηση επιβατών	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Πηγή: Στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία στις 24 Δεκεμβρίου 2013

2.1.2. ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ-ΠΡΟΒΗΓΚΙΑΣ, ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ MARSEILLE PROVENCE

- (10) Στη Γαλλία, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια (στο εξής «ΕΒΕ») είναι δημόσιοι οργανισμοί διοικητικού χαρακτήρα. Το ΕΒΕ εκπροσωπεί ενώπιον των δημόσιων αρχών τα γενικά συμφέροντα του εμπορίου, της βιομηχανίας και των υπηρεσιών. Τα καθήκοντα και οι εξουσίες του καθορίζονται από τον νόμο ⁽²⁾ και υπόκειται στη διοικητική εποπτεία ⁽³⁾ της κυβέρνησης, μέσω του νομάρχη της περιοχής. Η εποπτική αρχή έχει πρόσβαση αυτοδικαίως σε όλες τις συνεδριάσεις των γενικών συνελεύσεων των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων και μπορεί να εισάγει ένα ή περισσότερα θέματα στην ημερήσια διάταξη αυτών των οργάνων. Η εποπτική αρχή μπορεί, ενδεχομένως, να αναστείλει την ιδιότητα του μέλους ή να απαλλάξει ένα μέλος του ΕΒΕ από τα καθήκοντά του. Τουλάχιστον οι αποφάσεις σχετικά με τον προϋπολογισμό, την προσφυγή σε δανεισμό ή την υπογραφή συμβάσεων με τρίτους είναι εκτελεστές μόνο μετά την έγκριση της εποπτικής αρχής ⁽⁴⁾. Το CCIMP διαχειρίζεται τις θυγατρικές του, ιδίως τον αερολιμένα Marseille Provence και διάφορους οργανισμούς κατάρτισης. Οι θυγατρικές του δεν διαθέτουν ίδια νομική προσωπικότητα ⁽⁵⁾. Ωστόσο, τηρείται χωριστή λογιστική για τις δραστηριότητες του αερολιμένα. Οι πράξεις μπορούν να εκτελεστούν μόνον εφόσον απευθύνονται στην εποπτική αρχή.

⁽²⁾ Νόμος αριθ. 2005-882 της 2ας Αυγούστου 2005 για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

⁽³⁾ Στο γαλλικό δίκαιο, η διοικητική εποπτεία είναι μορφή εξουσίας που ασκείται από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου σε ένα άλλο. Η εποπτεία των περιφερειακών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων και των τοπικών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων ασκείται από τον περιφερειάρχη, επικουρούμενο από τον περιφερειακό διευθυντή δημόσιων οικονομικών. Σύμφωνα με το Σύνταγμα και τον νόμο, η διοικητική εποπτεία αφορά μόνο τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων που εκδίδουν τα υπό επιτροπεία νομικά πρόσωπα.

⁽⁴⁾ Άρθρα R.712-2 έως R.712-11-1 του εμπορικού κώδικα.

⁽⁵⁾ Βλέπε http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique

- (11) Από το 1934, το CCIMP διαχειρίζεται τον αερολιμένα Marseille Provence βάσει παραχώρησης για τη χωροταξική διαμόρφωση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση που χορηγήθηκε από το γαλλικό κράτος, το οποίο είναι ο ιδιοκτήτης του αερολιμένα. Το 1987, η εν λόγω παραχώρηση ανανεώθηκε για τριάντα έτη ⁽⁶⁾.

2.1.3. Η ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ MARSEILLE PROVENCE

- (12) Το Γενικό Συμβούλιο του νομού Bouches-du-Rhône, το Περιφερειακό Συμβούλιο της περιφέρειας Προβηγκίας, Κυανής Ακτής και η αστική κοινότητα Marseille Provence Métropole γνωμοδοτούν σχετικά με τη διαχείριση του αερολιμένα στο πλαίσιο της οικονομικής συμβουλευτικής επιτροπής του αερολιμένα (στο εξής «Cocoéco»). Αποστολή της εν λόγω επιτροπής είναι να διατυπώνει γνώμες σχετικά με την ανάπτυξη των επενδύσεων, τη λειτουργία του αερολιμένα, καθώς και τις τιμές των υπηρεσιών που παρέχει ο αερολιμένας.
- (13) Σύμφωνα με τον κώδικα πολιτικής αεροπορίας, η επιτροπή αυτή συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως για να γνωμοδοτήσει σχετικά με τις λεπτομέρειες καθορισμού και εφαρμογής, στον εν λόγω αερολιμένα, των τελών για τις αερολιμενικές υπηρεσίες, καθώς και για τα επενδυτικά προγράμματα του αεροδρομίου. Μπορεί να γνωμοδοτεί για οποιοδήποτε θέμα σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (14) Η Cocoéco αποτελείται από ένα όργανο των χρηστών και ένα όργανο των φορέων εκμετάλλευσης στο οποίο συμμετέχουν ο πρόεδρος του περιφερειακού συμβουλίου της περιφέρειας Προβηγκίας-Αλπεων-Κυανής Ακτής (PACA) ή ο εκπρόσωπός του, ο πρόεδρος του Γενικού Συμβουλίου του νομού Bouches-du-Rhône ή ο εκπρόσωπός του και ο πρόεδρος της αστικής κοινότητας Marseille Provence Métropole ή ο εκπρόσωπός του.

2.2. Ο ΝΕΟΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ «ΧΑΜΗΛΩΝ ΤΙΜΩΝ» MP2

2.2.1. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ MP2

- (15) Μετά την απώλεια περισσότερων του ενός εκατομμυρίου επιβατών από το 2001, κυρίως εξαιτίας του ανταγωνισμού από τη σιδηροδρομική γραμμή μεγάλης ταχύτητας TGV Méditerranée στον άξονα Μασσαλίας-Παρισιών, της επίθεσης της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και των πτωχεύσεων διαφόρων αερομεταφορέων (Sabena, Swissair κ.λπ.), ο αερολιμένας Marseille Provence επεδίωκε να αναζωογονήσει την κίνηση και να αναπροσανατολίσει την ανάπτυξή του προς ευρωπαϊκούς προορισμούς. Για να επιτύχει αυτόν τον στόχο, ο αερολιμένας αποφάσισε το 2004 να δημιουργήσει έναν αεροσταθμό «χαμηλών τιμών».
- (16) Για την εγκατάσταση αυτού του νέου αεροσταθμού, το CCIMP αποφάσισε τη μετατροπή του πρώην εμπορευματικού αεροσταθμού αριθ. 1. Το κτίριο αυτό ανακατασκευάστηκε με χαμηλό κόστος για την υποδοχή πελατών φθηνών πτήσεων. Οι εργασίες άρχισαν τον Δεκέμβριο του 2005 και ο αεροσταθμός mp2 τέθηκε σε λειτουργία τον Σεπτέμβριο του 2006.
- (17) Η κατανομή του αριθμού των επιβατών (πραγματικά στοιχεία) μεταξύ των αεροσταθμών mp1 και mp2 από το 2006 έως το 2013 παρατίθεται στον πίνακα στην αιτιολογική σκέψη 9.

2.2.2. ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟΝ ΝΕΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ MP2

- (18) Για να αξιολογήσει το συμφέρον των αεροπορικών εταιρειών για τη χρήση του αεροσταθμού mp2, το CCIMP προκήρυξε το 2004 μια πρόσκληση υποβολής σχεδίων για τις αεροπορικές εταιρείες. Ανταποκρίθηκαν οι αεροπορικές εταιρείες Air France, Ryanair και easyJet. Ο συνολικός όγκος των προσφορών που υπέβαλαν οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες δεν υπερέβη την προβλεπόμενη χωρητικότητα του αεροσταθμού και, ως εκ τούτου, δεν ήταν αναγκαίο να γίνει επιλογή.
- (19) Μεταξύ των χρηστών του αεροσταθμού mp2, η Ryanair είναι ο σημαντικότερος χρήστης, αλλά η Γαλλία ανέφερε επίσης τις εταιρείες Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.
- (20) Στις 12 Ιουλίου 2004, η Air France υπέβαλε φάκελο υποψηφιότητας για τον αεροσταθμό mp2 στο CCIMP. Ανέφερε ότι οι επιβάτες της γραμμής «La Navette» (ειδικό δρομολόγιο) (δρομολόγια Μασσαλία/αερολιμένας Orly Παρισιών) θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρησιμοποιήσουν τον αεροσταθμό mp2. Η Air France πρότεινε πρόγραμμα 19 πτήσεων

⁽⁶⁾ Διάταγμα της 22ας Ιουλίου 1987 για παραχώρηση της χωροταξικής διαμόρφωσης, της συντήρησης και την εκμετάλλευσης του αερολιμένα Marseille Provence στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Μασσαλίας, Επίσημη Εφημερίδα της Γαλλικής Δημοκρατίας της 29ης Ιουλίου 1987, σ. 8487.

ημερησίως από Δευτέρα έως Παρασκευή, 14 πτήσεων το Σάββατο και 18 πτήσεων την Κυριακή με προορισμό τον αερολιμένα Paris-Orly. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Air France και του CCIMP για μεταφορά του ειδικού δρομολογίου δεν τελεσφόρησαν. Η Air France διέκρινε ιδίως δύο εμπόδια: τον περιορισμό της επιβατικής κίνησης του αεροσταθμού mpr2 σε «διατεματικές» πτήσεις και το γεγονός ότι ο αεροσταθμός μπορούσε να εξυπηρετεί μόνο πτήσεις εσωτερικού και εντός της Ένωσης.

- (21) Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία, όλες οι αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούσαν να χρησιμοποιήσουν τον αεροσταθμό mpr2 μπόρεσαν να εγκατασταθούν σε αυτόν.

2.3. ΤΑ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΜΟΤΡΑ

- (22) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας εξετάστηκαν τα ακόλουθα μέτρα:

- α) για την περίοδο 2001-2010, επιδότηση επενδύσεων ύψους 24,2 εκατ. EUR στο CCIMP, που περιελάμβανε επιχορήγηση ύψους 7,577 εκατ. EUR για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2·
- β) για την περίοδο 2001-2010, χρηματοοικονομικές ροές ύψους [...] (*) εκατ. EUR μεταξύ του CCIMP και της γενικής υπηρεσίας του EBE·
- γ) ο καθορισμός του ποσού του τέλους επιβατών στον αεροσταθμό mpr2.
- δ) τα μειωμένα τέλη ανά επιβάτη για τις πτήσεις εσωτερικού·
- ε) η μείωση των αερολιμενικών τελών σε συνάρτηση με τη δημιουργία νέων γραμμών·
- στ) η μείωση του τέλους νυκτερινής στάθμευσης·
- ζ) η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ·
- η) η σύμβαση αγοράς διαφημιστικού χώρου με την Airport Marketing Services χωρίς προκήρυξη διαγωνισμού ή προηγούμενη δημοσίευση·
- θ) η αποδοτικότητα του αεροσταθμού mpr2 σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε το CCIMP.

2.3.1. ΟΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟ CCIMP

- (23) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, η σχεδιαζόμενη επένδυση για την κατασκευή του νέου αεροσταθμού mpr2 χρηματοδοτήθηκε με επιδότηση από το Γενικό Συμβούλιο Bouches-du-Rhône ύψους 7,577 εκατ. EUR.
- (24) Επιπλέον, κατά την περίοδο 2001-2010, το CCIMP εισέπραξε επιδοτήσεις επενδύσεων από το Γενικό Συμβούλιο, το Περιφερειακό Συμβούλιο, την αστική κοινότητα Marseille Provence Métropole, το κράτος (Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας που υπάγεται στο Υπουργείο Οικολογίας, Βιώσιμης Ανάπτυξης και Ενέργειας, στο εξής «DGCA») και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), συνολικού ύψους 16,624 εκατ. EUR. Από το Γενικό Συμβούλιο έλαβε τρεις επιχορηγήσεις για την επέκταση και την αναδιαμόρφωση του αερολιμένα, ύψους 1,519 εκατ. EUR, 210 000 EUR και 2,997 εκατ. EUR αντίστοιχα. Το Περιφερειακό Συμβούλιο χορήγησε ποσό 3,616 εκατ. EUR για την επέκταση και την ανάπτυξη του αερολιμένα και 255 000 EUR για τη διαρρύθμιση της ζώνης εμπορευματικών μεταφορών. Η αστική κοινότητα Marseille Provence Métropole χορήγησε επίσης επιδότηση ύψους 889 000 EUR για την ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης στις διεθνείς πτήσεις. Το κράτος (DGAC) χρηματοδότησε τον εξοπλισμό επιθεώρησης και ελέγχου ασφαλείας των παραδιδόμενων αποσκευών με ποσό 464 000 EUR, καθώς και για την ενίσχυση της επιθεώρησης/ελέγχου ασφαλείας των αποσκευών και την απόκτηση του υλικού για τον έλεγχο των αποσκευών με ποσό 5,032 εκατ. EUR. Τέλος, το ΕΤΠΑ χρηματοδότησε την ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών (χώροι στάθμευσης των αεροσκαφών μεταφοράς εμπορευμάτων, ζώνη οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αναδιαμόρφωση εμπορευματικών σταθμών, ζώνη αξιοποίησης) με ποσό 1,520 εκατ. EUR.
- (25) Βάσει του άρθρου 2, παράγραφος 1^ο στοιχείο b και του άρθρου 15, παράγραφος 1^ο της συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης παραχώρησης του αερολιμένα της Μασσαλίας, οι επενδύσεις βαρύνουν τον παραχωρησιούχο.

2.3.2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ CCIMP ΚΑΙ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ EBE

- (26) Μεταξύ 2001 και 2010, οι χρηματοοικονομικές ροές μεταξύ του CCIMP και της γενικής υπηρεσίας του EBE ανέρχονταν σε [...] * εκατ. EUR.

(*) Πληροφορία που καλύπτεται από το επαγγελματικό απόρρητο.

2.3.3. ΤΑ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΤΕΛΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ MΡ2

- (27) Οι αεροπορικές εταιρείες καταβάλλουν διαφορετικό τέλος επιβατών ανάλογα με τον αεροσταθμό που χρησιμοποιούν: χαμηλότερο τέλος καταβάλλουν οι εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αεροσταθμό «χαμηλών τιμών» MΡ2 και υψηλότερο τέλος οι εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αεροσταθμό MΡ1 (Αίδουσες 1-4). Το ύψος αυτών των τελών καθορίζεται με απόφαση του CCIMP. Η Air France άσκησε προσφυγή κατά των αρχικών τιμών των τελών του αερολιμένα Marseille Provence για τα έτη 2006, 2007 και 2008, οι οποίες ακυρώθηκαν από το Συμβούλιο Επικρατείας (Conseil d'État).
- (28) Στις 7 Μαΐου 2008, το Συμβούλιο Επικρατείας ακύρωσε (7) τις καθορισθείσες τιμές του τέλους επιβατών που εφαρμόζονταν στον αεροσταθμό MΡ2 από τον αερολιμένα Marseille-Provence από την 1η Ιουνίου 2006, καθώς και τις τιμές που εφαρμόζονταν από την 1η Ιανουαρίου 2007, λόγω ανεπαρκούς αιτιολόγησης των λογιστικών στοιχείων που λήφθηκαν υπόψη για τον υπολογισμό του τέλους. Στην υπόθεση εκείνη, το Συμβούλιο Επικρατείας δεν ακύρωσε τις τιμές του τέλους επιβατών που εφαρμόζονταν στον κύριο αεροσταθμό.
- (29) Στις 26 Δεκεμβρίου 2008, το Συμβούλιο Επικρατείας ακύρωσε τις τιμές του τέλους επιβατών που εφαρμόζονταν στον κύριο αεροσταθμό και στον αεροσταθμό MΡ2 από τον αερολιμένα Marseille-Provence, με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2008.
- (30) Με απόφαση της 15ης Μαΐου 2009, το Συμβούλιο Επικρατείας επικύρωσε την άρνηση έγκρισης από τους αρμόδιους υπουργούς των τιμών που εφαρμόζονταν στον αεροσταθμό MΡ2 με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2009.
- (31) Μετά την ακύρωση των εν λόγω τιμών, η DGCA ανέθεσε στην εταιρεία Cabinet Mazars την εκπόνηση μελέτης, η οποία παραδόθηκε τον Νοέμβριο του 2008, σχετικά με τις μεθόδους κατανομής των δαπανών και των εσόδων και τις τιμές των δύο αεροσταθμών. Βάσει αυτής της έκθεσης, το CCIMP αποφάσισε νέες τιμές του τέλους επιβατών με αναδρομική εφαρμογή. Οι εν λόγω αναδρομικές χρεώσεις αφορούσαν τον αεροσταθμό MΡ1 (αίδουσες 1 έως 4), για το έτος 2008, και τον αεροσταθμό MΡ2 για τα έτη 2006 έως 2008. Σύμφωνα με το CCIMP, αυτές οι νέες τιμές καθορίστηκαν κατά τρόπο ώστε να φθάσουν σε παρόμοια ποσοστά κάλυψης (8) των λειτουργικών δαπανών για την εξυπηρέτηση των επιβατών στους αεροσταθμούς MΡ1 και MΡ2.
- (32) Με απόφαση της 25ης Μαΐου 2009, το CCIMP καθόρισε τις τιμές του τέλους επιβατών που εφαρμόζονται από την 1η Αυγούστου 2009. Επειδή οι εποπτικές αρχές ήταν αντίθετες με τις τιμές που πρότεινε το CCIMP από την 1η Ιουλίου 2010, εξακολουθούσε να εφαρμόζεται η τιμή της 1ης Αυγούστου 2009.
- (33) Στις 17 Ιουλίου 2009, η Air France άσκησε προσφυγή στο Συμβούλιο Επικρατείας με αίτημα την ακύρωση της απόφασης του CCIMP της 25ης Μαΐου 2009, με σκοπό να καθορίσει το ύψος του τέλους επιβατών με αναδρομική ισχύ στους αεροσταθμούς MΡ1 και MΡ2 από την 1η Ιανουαρίου 2008 και, αφετέρου, τις τιμές του τέλους επιβατών από την 1η Αυγούστου 2009.
- (34) Στις 17 Ιουλίου 2009, η Air France υπέβαλε επίσης αίτηση ασφαλιστικών μέτρων. Στις 28 Ιουλίου 2009, το Συμβούλιο της Επικρατείας ανέστειλε την πληρωμή του τέλους επιβατών κατά 20 % για τα οφειλόμενα για το έτος 2008 τέλη και από την 1η Ιουλίου 2009. Σε αναμονή δικαστικής απόφασης επί της ουσίας, η αναστολή αυτή εφαρμόστηκε στις τιμές που ανανεώθηκαν το 2010 και από την 1η Ιανουαρίου 2011.
- (35) Στις 14 Ιουνίου 2010, η Air France άσκησε προσφυγή στο Συμβούλιο Επικρατείας με αίτημα την ακύρωση της απόφασης του CCIMP του 2010 που ανανέωσε τις προηγούμενες τιμές από την 1η Ιουλίου 2010.
- (36) Στις 27 Ιουλίου 2011, το Συμβούλιο Επικρατείας (9) ακύρωσε την απόφαση του CCIMP της 25ης Μαΐου 2009 που καθόριζε τις τιμές των τελών επιβατών στον αεροσταθμό MΡ2 για τα έτη 2008, 2009 και από την 1η Αυγούστου 2009, εφόσον τα τέλη υπολογίστηκαν λαμβάνοντας υπόψη επιχορήγηση ύψους 2,4 εκατ. EUR που χορηγήθηκε από το Γενικό Συμβούλιο Bouches-du-Rhône για τη χρηματοδότηση μέρους των έργων κατασκευής του αεροσταθμού MΡ2, ο άμεσος δικαιούχος της οποίας ήταν ο αερολιμένας Marseille Provence και έμμεσοι δικαιούχοι οι αεροπορικές εταιρείες. Σύμφωνα με το Συμβούλιο Επικρατείας, η απόφαση αυτή συνεπάγεται παράνομη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης που καθιστά παράνομη την απόφαση του CCIMP. Το Συμβούλιο Επικρατείας έκρινε επίσης ότι το γεγονός της ακύρωσης των

(7) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας έχει ως αποτέλεσμα την ex-tunc κατάργηση των τιμών, δηλαδή από την έναρξη ισχύος τους. Θεωρείται, συνεπώς, ότι, μετά την ακύρωση, οι τιμές αυτές ουδέποτε υπήρξαν. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, ελλείψει νέων εγκεκριμένων τιμών, το άρθρο 224-4-1-II του κώδικα πολιτικής αεροπορίας προβλέπει ότι εφαρμόζονται οι προηγούμενες τιμές (που ισχυαν πριν από την 1η Ιουνίου 2006).

(8) Ποσοστό κάλυψης $[50-80] \times \%$ κατά μέσο όρο την περίοδο 2007-2012 από τα αεροναυτικά τέλη και στις δύο περιπτώσεις και ποσοστά $[100-150] \times \%$ (αεροσταθμός MΡ1) και $[100-150] \times \%$ (αεροσταθμός MΡ2) συνολική κάλυψη κατά μέσο όρο (συμπεριλαμβανομένων των μη αεροναυτικών εσόδων από χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, εμπορικά καταστήματα και μισθωτές).

(9) CE, 27 Ιουλίου 2011, Société Air France και λοιποί, αριθ. 329818, 340540.

τιμών του αεροσταθμού mp2 δεν επηρεάζει τη νομιμότητα των τιμών που καθορίστηκαν για τον αεροσταθμό mp1, οι οποίες, όπως υπογραμμίζει, είναι αιτιολογημένες με βάση ακριβείς λογιστικές μελέτες. Το Συμβούλιο Επικρατείας διευκρινίζει στην απόφασή του ότι από τα έγγραφα της υπόθεσης προκύπτει ότι δαπάνες επικοινωνίας ύψους περίπου 800 000 EUR που, κατά τις προσφεύγουσες (Air France και Britair) θα έπρεπε να καταλογιστούν μόνο στον αεροσταθμό mp2, είχαν στην πραγματικότητα καταλογιστεί στο σύνολό τους στα γενικά έξοδα και κατανεμήθηκαν μεταξύ των αεροσταθμών, βάσει μιας μεθόδου κατανομής που δεν έχει αποδειχθεί ότι ενέχει πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο Επικρατείας επικύρωσε τις τιμές του τέλους επιβατών στον αεροσταθμό mp1. Με την ίδια απόφαση, το Συμβούλιο Επικρατείας ακύρωσε την τιμή του τέλους προσγείωσης για το 2009 για τον λόγο ότι είναι σχεδόν τριπλάσιο από τις επιβαρύνσεις που συνδέονται με την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας και αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ένα τέταρτο του συνολικού ποσού των αερολιμενικών τελών και, συνεπώς, δεν συνιστά αντιστάθμιση που περιορίζεται μεταξύ των εσόδων του εν λόγω τέλους και των εσόδων από άλλα τέλη όπως απαιτεί το εθνικό δίκαιο ⁽¹⁰⁾. Τέλος, το Συμβούλιο Επικρατείας διαπιστώνει την παραίτηση των προσφευγουσών εταιρειών από το αίτημα ακυρώσεως των κινήτρων για την ανάπτυξη της κίνησης.

- (37) Στις 15 Δεκεμβρίου 2010, η Air France άσκησε προσφυγή στο Συμβούλιο Επικρατείας με αίτημα την ακύρωση της απόφασης του CCIMP του Δεκεμβρίου 2010 που ανανέωσε τις προηγούμενες τιμές με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2011. Η Air France τελικά παραιτήθηκε από όλες τις προσφυγές που είχε ασκήσει σε εθνικό επίπεδο το 2011.
- (38) Για το σύνολο της περιόδου, τα τέλη για τον αεροσταθμό mp2 ήταν χαμηλότερα κατά 57 % έως 66 % για τις πτήσεις εσωτερικού, κατά 66 % έως 80 % για τις πτήσεις στο εσωτερικό της Ένωσης ⁽¹¹⁾ σε σχέση με τα τέλη για τις αιθουσες 1-4, για τις εσωτερικές πτήσεις, τις πτήσεις εντός της Ένωσης και τις διεθνείς πτήσεις, αντίστοιχα.

2.3.4. ΤΑ ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

- (39) Υπήρχε ανέκαθεν διαφοροποίηση ανάμεσα στο τέλος επιβατών που εφαρμόζονταν στους επιβάτες οι οποίοι επιβιβάζονταν στις αιθουσες 1-4 του αερολιμένα, ανάλογα με τον προορισμό των πτήσεων, με την εφαρμογή τριών τιμών: ένα τέλος για τις πτήσεις εσωτερικού, ένα τέλος για τις πτήσεις προς προορισμό εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένα τέλος για τις διεθνείς πτήσεις.
- (40) Οι τιμές που εφαρμόζονταν το 2006 και το 2007 καθορίστηκαν αρχικά με απόφαση του CCIMP της 26ης Ιουλίου 2006. Οι τιμές προέβλεπαν πολύ χαμηλότερο τέλος για τις εσωτερικές πτήσεις. Η διαφορά υπερέβαινε το 50 %.
- (41) Μετά από καταγγελία της Ryanair, κινήθηκε διαδικασία επί παραβάσει. Η Γαλλία ενημέρωσε την Επιτροπή, με το υπόμνημα της 2ας Αυγούστου 2007 ότι «έχει επανειλημμένα υπενθυμίσει στον φορέα εκμετάλλευσης την ανάγκη να θέσει τέρμα στην υφιστάμενη εφαρμογή διαφορετικών τιμών ανάλογα με τον προορισμό των πτήσεων, στον βαθμό που αυτή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τις διαφορές κόστους.»
- (42) Εγκρίθηκαν νέες τιμές τελών για τα οικονομικά έτη 2006 και 2007 και η επίμαχη διαφοροποίηση καταργήθηκε για το μέλλον.

2.3.5. ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

- (43) Ως κίνητρο για τη δημιουργία νέων συνδέσεων ή τη διευθέτηση των ωραρίων των πτήσεων, επιτρέπεται να παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες προτιμησιακοί τιμολογιακοί όροι. Αυτή η μείωση αφορά τα τέλη προσγείωσης, σήμανσης και στάθμευσης για τις πτήσεις μεταφοράς επιβατών και τα τέλη προσγείωσης και σήμανσης για τις πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων.
- (44) Μια πρώτη διάταξη μείωσης των αερολιμενικών τελών θεσπίστηκε με απόφαση του CCIMP της 7ης Σεπτεμβρίου 2004 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Μαρτίου 2005. Τα μέτρα υποβλήθηκαν προς γνωμοδότηση στην Coccoσό του αερολιμένα σε συνεδρίασή της στις 6 Δεκεμβρίου 2004 ⁽¹²⁾. Το καθεστώς αυτό ίσχυσε έως τις 31 Ιουλίου 2009.

⁽¹⁰⁾ Το άρθρο L224-2 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας ορίζει ότι το συνολικό ποσό αυτών των τελών δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος των υπηρεσιών που παρέχονται στον αερολιμένα.

⁽¹¹⁾ Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007, εφαρμόζονταν διαφορετικές τιμές τελών στον αεροσταθμό mp1 για τις πτήσεις εσωτερικού, τις πτήσεις εντός της ΕΕ και τις διεθνείς πτήσεις. Δεν γινόταν καμία διάκριση για τον αεροσταθμό mp2. Από την 1η Ιανουαρίου 2008 (και με αναδρομική ισχύ και για τα τέλη του 2006 και του 2007, εφαρμόζονται διαφορετικές τιμές για τη ζώνη Σένγκεν της ΕΕ, για πτήσεις εκτός Σένγκεν στην ΕΕ και για διεθνείς πτήσεις στον αεροσταθμό mp1, καθώς και άλλες τιμές για τις πτήσεις εσωτερικού + πτήσεις εντός της ΕΕ και διαφορετικές τιμές τελών για τον αεροσταθμό mp2.

⁽¹²⁾ Ο εκπρόσωπος της Air France στην Coccoσό δεν ψήφισε κατά της θέσπισης των ενισχύσεων εκκίνησης, βλέπε καταγγελία της Air France της 27ης Μαρτίου 2007, σ. 14.

- (45) Το ύψος της εφαρμοσθείσας μείωσης ήταν 90 % το πρώτο έτος και 50 % το δεύτερο έτος εκμετάλλευσης. Οι εν λόγω μειώσεις τελών χορηγήθηκαν μόνο για τα νέα δρομολόγια που πληρούσαν τις ακόλουθες προϋποθέσεις: ⁽¹³⁾
- το νέο δρομολόγιο πρέπει να εκτελείται με προορισμό έναν αερολιμένα που δεν εξυπηρετείται με τακτικές πτήσεις κατά τη δημιουργία της σύνδεσης,
 - το νέο δρομολόγιο πρέπει να εκτελείται με προορισμό έναν αερολιμένα που βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον 75 km από αερολιμένα ο οποίος εξυπηρετείται ήδη ή η ζώνη επιρροής του οποίου είναι ουσιαστικά διαφορετική από τη ζώνη ενός ήδη εξυπηρετούμενου αερολιμένα,
 - ο προορισμός της γραμμής δεν πρέπει να βρίσκεται εντός ακτίνας 160 km από έναν προορισμό που εξυπηρετείται κατά τη διάρκεια των τελευταίων δώδεκα μηνών, από την ίδια την εταιρεία, θυγατρική της, εταιρεία που ανήκει στον ίδιο όμιλο ή συνδέεται με εμπορικές συμφωνίες (ιδίως δικαιόχρησης, χρήσης κοινού κωδικού για τον εν λόγω προορισμό,...),
 - το δρομολόγιο πρέπει να εκτελείται τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα κατά τη διάρκεια τουλάχιστον δύο συνεχόμενων μηνών,
 - για την περίοδο κατά την οποία μια αεροπορική εταιρεία επωφελείται, για την εκμετάλλευση ενός συγκεκριμένου προορισμού, από τις ανωτέρω μειώσεις, εάν μία ή περισσότερες άλλες εταιρείες αποφάσιζαν να εκμεταλλευτούν ένα δρομολόγιο προς τον ίδιο προορισμό, αυτή ή αυτές οι εταιρείες θα επωφελούνταν από το ίδιο μέτρο εντός του χρονοδιαγράμματος που ορίστηκε για την πρώτη εταιρεία.
- (46) Οι εκπτώσεις επί των τελών χορηγήθηκαν στις εταιρείες που εκτελούν πτήσεις τόσο από τον αεροσταθμό mrp1 όσο και από τον αεροσταθμό mrp2.
- (47) Με απόφαση της 30ής Ιουνίου 2009, το Tribunal Administratif (Διοικητικό Πρωτοδικείο) της Μασσαλίας έκανε δεκτή την αίτηση της Air France να ακυρώσει το καθεστώς παροχής τιμολογιακών κινήτρων που θεσπίστηκε το 2005. Το ΕΒΕ Μασσαλίας-Προβηγκίας δεν άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής, εφόσον το καθεστώς παροχής κινήτρων είχε εν τω μεταξύ ανανεωθεί, εν μέρει, βάσει νέας απόφασης για τα τέλη. Η αεροπορική εταιρεία Air France και οι θυγατρικές της Britair και Regional άσκησαν στη συνέχεια προσφυγή ακυρώσεως στο Συμβούλιο Επικρατείας κατά της απόφασης του CCIMP για τον καθορισμό των τιμών των τελών για τα έτη 2008 και 2009, στα οποία περιλαμβάνονταν τα αεροναυτικά τέλη αλλά και το καθεστώς κινήτρων για την έναρξη νέων γραμμών. Η εν λόγω προσφυγή ακυρώσεως συνοδευόταν από αίτηση ασφαλιστικών μέτρων αναστολής, η οποία έγινε εν μέρει αποδεκτή από τον δικαστή των ασφαλιστικών μέτρων του Συμβουλίου Επικρατείας, με διάταξη της 28ης Ιουλίου 2009, που επέβαλε ιδίως την αναστολή αυτού του καθεστώτος παροχής κινήτρων. Στην απόφασή του επί της ουσίας, της 27ης Ιουλίου 2011 ⁽¹⁴⁾, το Συμβούλιο Επικρατείας συνεκτίμησε την παραίτηση των προσφευγουσών εταιρειών από το αίτημά τους να ακυρωθούν τα κίνητρα για την αύξηση της επιβατικής κίνησης για τα έτη 2009 και 2010.
- (48) Από την 1η Φεβρουαρίου 2010 έως τις 31 Οκτωβρίου 2011, η νέα μείωση των τελών προσγείωσης, σήμανσης και στάθμευσης εφαρμόζοταν προς όφελος όλων των εταιρειών που πληρούσαν τις αντικειμενικές προϋποθέσεις χορήγησής της.
- (49) Το ύψος της εφαρμοζόμενης μείωσης είναι
- 60 % κατά το πρώτο έτος εκμετάλλευσης,
 - 45 % κατά το δεύτερο έτος εκμετάλλευσης, και
 - 20 % κατά το τρίτο έτος εκμετάλλευσης.
- (50) Οι εν λόγω μειώσεις τελών χορηγήθηκαν μόνο για τα νέα δρομολόγια που πληρούσαν τις ακόλουθες προϋποθέσεις ⁽¹⁵⁾:
- είναι επιλέξιμη πτήσεις μεταφοράς επιβατών και μεταφοράς εμπορευμάτων,
 - το δρομολόγιο πρέπει να εκτελείται τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα κατά τη διάρκεια τουλάχιστον τεσσάρων συνεχόμενων μηνών,
 - το νέο δρομολόγιο πρέπει να εκτελείται με προορισμό έναν αερολιμένα που βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον 50 km από αερολιμένα ο οποίος εξυπηρετείται ήδη ή η ζώνη επιρροής του οποίου είναι ουσιαστικά διαφορετική από τη ζώνη ενός ήδη εξυπηρετούμενου αερολιμένα,
 - το νέο δρομολόγιο δεν εκτελούνταν κατά τους προηγούμενους δεκαοκτώ μήνες από την ίδια εταιρεία, θυγατρική της, από εταιρεία που ανήκει στον ίδιο όμιλο ή συνδέεται με εμπορικές συμφωνίες.

⁽¹³⁾ Η Air France διαβίβασε αντίγραφο των όρων στην Επιτροπή.

⁽¹⁴⁾ CE, 27 Ιουλίου 2011, Société Air France και λοιποί, αριθ. 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Η Air France διαβίβασε αντίγραφο των όρων στην Επιτροπή.

- (51) Σε περίπτωση εποχικής διακοπής, η διαδικασία παροχής κινήτρων με μείωση των τελών θα συνεχιστεί κατά τον χρόνο επανέναρξης του δρομολογίου σαν να μην είχε ανασταλεί ποτέ: η περίοδος διακοπής περιλαμβάνεται στην περίοδο της μείωσης. Το κίνητρο αυτό εφαρμόζεται και στους δύο αεροσταθμούς του αερολιμένα Marseille Provence και για όλες τις εταιρείες.

2.3.6. ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ

- (52) Το CCIMP αναφέρει στα στοιχεία που υπέβαλε στις 28 Δεκεμβρίου 2010 τη θέσπιση του μέτρου «αναπροσαρμογή των τελών νυκτερινής στάθμευσης» από την 1η Φεβρουαρίου 2010. Ως εκ τούτου, η στάθμευση από 22:00 έως 06:00 παρέχεται δωρεάν με τους ακόλουθους όρους:

- δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών,
- πέντε πτήσεις την εβδομάδα για τον ίδιο προορισμό κατά τη διάρκεια τουλάχιστον μιας περιόδου IATA,
- τα αεροσκάφη σταθμεύουν επί έξι τουλάχιστον συνεχόμενες ώρες από 22:00 έως 06:00.

- (53) Το κίνητρο αυτό εφαρμόζεται και στους δύο αεροσταθμούς του αερολιμένα Marseille Provence και για όλες τις εταιρείες.

2.3.7. Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

- (54) Με απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 2005, το CCIMP θέσπισε καθεστώς οικονομικών κινήτρων για τη δημιουργία νέων συνδέσεων με τη μερική ανάληψη των δαπανών για ειδικές ενέργειες μάρκετινγκ και προβολής σε υποθέματα εγκεκριμένα από τον αερολιμένα Marseille Provence. Βάσει αυτής της διάταξης, η δικαιούχος αεροπορική εταιρεία όφειλε να παρέχει αιτιολόγηση των δαπανών για την προβολή του συγκεκριμένου δρομολογίου. Το ποσοστό της ενίσχυσης δεν μπορούσε να υπερβεί το 50 % των δικαιολογημένων δαπανών.

- (55) Η απόφαση για τη θέσπιση μιας καταβολής δαπανών «μάρκετινγκ» λήφθηκε χωρίς την προηγούμενη άδεια της Γαλλίας, πριν από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές του 2005») ⁽¹⁶⁾. Με επιστολή της 22ας Αυγούστου 2006, η Γαλλία ζήτησε από το CCIMP να την τερματίσει το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2007, εκτιμώντας ότι μια τέτοια καταβολή για υπηρεσίες «μάρκετινγκ» δεν πληρούσε τα κριτήρια που θέσπισαν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005.

- (56) Το CCIMP επιβεβαίωσε ότι η συμμετοχή στις δαπάνες μάρκετινγκ που είχε προβλεφθεί αρχικά δεν εφαρμόστηκε, με εξαίρεση μια συμμετοχή [κάτω των 300 000 EUR]* προς όφελος της BMI Baby.

2.3.8. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΤΗΝ AMS

- (57) Στις 19 Μαΐου 2006, το CCIMP σύναψε, για περίοδο πέντε ετών, χωρίς προκήρυξη διαγωνισμού ούτε προηγούμενη δημοσίευση, σύμβαση αγοράς διαφημιστικού χώρου με την εταιρεία Airport Marketing Services (στο εξής AMS), θυγατρική κατά 100 % της αεροπορικής εταιρείας Ryanair.

- (58) Βάσει των όρων της σύμβασης αυτής, το CCIMP όφειλε να καταβάλλει στην AMS:

- ποσό [...] * EUR μηνιαίως μεταξύ Νοεμβρίου 2006 και Οκτωβρίου 2007,
- ποσό [...] * EUR μηνιαίως μεταξύ Νοεμβρίου 2007 και Μαΐου 2008,
- ποσό [...] * EUR μηνιαίως από τον Ιούνιο του 2008 και μετά.

- (59) Στην απόφαση της Κοσόεο της 18ης Φεβρουαρίου 2009 για τον καθορισμό των ναύλων που αποτελούσαν το αντικείμενο της απόφασης της 25ης Μαΐου 2009, διευκρινίζεται ότι «το κόστος της σύμβασης της AMS κατά την περίοδο της σύμβασης, δηλαδή Οκτώβριο 2006 — Οκτώβριο 2011, ανέρχεται σε [...] * EUR, ήτοι σε [...] * EUR ετησίως».

⁽¹⁶⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

- (60) Οι πληροφορίες που διαβίβασε η Γαλλία επιτρέπουν επίσης να καθοριστεί το κόστος της σύμβασης AMS, όπως προσδιορίζεται στον πίνακα 2:

Πίνακας 2

Δαπάνες που συνδέονται με τη σύμβαση της AMS σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία (σε χιλιάδες EUR)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (61) Σκοπός της εν λόγω σύμβασης ήταν, κατά το CCIMP, να εξασφαλίσει τη διαφήμιση του προορισμού της Μασσαλίας για την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επιβατών. Αυτό θα διασφάλιζε τη βιωσιμότητα του αεροσταθμού mr2 και το ικανοποιητικό επίπεδο αμοιβής των παρεχόμενων από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα υπηρεσιών.
- (62) Για τον σκοπό αυτό, το CCIMP εκτιμά ότι η επιδίωξη του στόχου αυτού εξαρτάται από δύο παράγοντες:
- ένα σημαντικό πλήθος χρηστών του διαδικτύου,
 - ενδιαφέρον των Ευρωπαίων χρηστών διαδικτύου για πτήσεις χαμηλού κόστους.
- (63) Το CCIMP δικαιολογεί τη σύναψη αυτής της σύμβασης με την AMS με το γεγονός ότι μόνον ο διαδικτυακός τόπος αυτής της εταιρείας ανταποκρινόταν το 2006 στις ανάγκες του CCIMP, εφόσον παρείχε τις ακόλουθες υπηρεσίες:
- ένα ενιαίο και αποκλειστικό σύστημα εμπορίας των εισιτηρίων της εταιρείας Ryanair, μοναδικού φορέα που δεσμεύτηκε να εγκαταστήσει μια σημαντική βάση αεροσκαφών στον νέο αεροσταθμό mr2,
 - εξασφάλιζε μεγάλο αριθμό χρηστών στους οποίους απευθύνεται η διαφημιστική πολιτική του CCIMP,
 - υπηρεσίες μάρκετινγκ προσαρμοσμένες στην αγορά αεροπορικών εισιτηρίων με προορισμό την Προβηγκία.
- (64) Η καταγγέλλουσα εκτιμά ότι, σε ό,τι την αφορά, η εν λόγω σύμβαση που συνάφθηκε με την AMS συνιστά ενίσχυση προς τη Ryanair με σκοπό την προσέλκυση της στο MRS. Για να τεκμηριώσει αυτή την άποψή της, προσκόμισε στοιχεία από τον φάκελο προετοιμασίας της συνεδρίασης του «συμβουλίου αερολιμένα» του CCIMP της 15ης Νοεμβρίου 2005.

2.3.9. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ MR2 ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΣΥΝΕΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑ ΣΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

- (65) Τον Νοέμβριο του 2004, το CCIMP εκπόνησε επιχειρηματικό σχέδιο για να καταδειχθεί η αποδοτικότητα του αεροσταθμού mr2. Το σχέδιο αυτό επικαιροποιήθηκε το 2005. Άλλες επικαιροποιήσεις αυτού του επιχειρηματικού σχεδίου έχουν αξιολογηθεί από την εταιρεία PricewaterhouseCoopers (PwC) κατά παραγγελία της Air France, τον Φεβρουάριο του 2005, τον Νοέμβριο του 2005 και τον Μάιο του 2006.
- (66) Το επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε η Γαλλία συγκρίνει, για την περίοδο 2004-2020, ένα σενάριο με τον αεροσταθμό mr2 και ένα σενάριο χωρίς τον αεροσταθμό mr2. Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι σωρευτικές ετήσιες ταμειακές ροές για την περίοδο 2004-2020 και η καθαρή λογιστική αξία το 2020 αντιπροσωπεύουν:
- [...] εκατ. EUR στο σενάριο χωρίς τον αεροσταθμό mr2,
 - [...] εκατ. EUR στο σενάριο με τον αεροσταθμό mr2.
- (67) Η Γαλλία έκρινε ότι το σενάριο με τον αεροσταθμό mr2 είναι κατά [...] εκατ. EUR ευνοϊκότερο από το σενάριο χωρίς τον αεροσταθμό mr2, το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό απόδοσης της τάξης του [...] %.

- (68) Το επιχειρηματικό σχέδιο περιλαμβάνει επίσης ανάλυση ευαισθησίας για διαφορετικές παραδοχές όσον αφορά την επιβατική κίνηση και τα τέλη. Τα σενάρια για την «επιβατική κίνηση» αφορούσαν ένα σενάριο «χωρίς μεταφορά του ειδικού δρομολογίου της Air France» και ένα σενάριο «μικρότερης αύξησης της κίνησης στον αεροσταθμό mpr2». Τα σενάρια για τα «τιμές» που εξετάστηκαν αφορούσαν τέλος [...] * EUR και [...] * EUR ανά επιβάτη για τον αεροσταθμό mpr2.
- (69) Το 2005, το επιχειρηματικό σχέδιο επικαιροποιήθηκε. Με την ευκαιρία αυτή, πραγματοποιήθηκε προσομοίωση τριών σεναρίων. Τα σενάρια αυτά είναι τα ακόλουθα:
- **Πρώτη προσομοίωση:** οι προβλέψεις της κίνησης το 2005 αποτέλεσαν τη βάση των υπολογισμών, η μεταφορά του ειδικού δρομολογίου της Air France στον αεροσταθμό mpr2 δεν περιλαμβανόταν πλέον στο βασικό σενάριο και οι υπολογισμοί έγιναν για την περίοδο 2005-2021. Με βάση αυτές τις υποθέσεις, ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης θα ήταν [μεγαλύτερος από 7,5 %]*.
 - **Δεύτερη προσομοίωση:** ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης ορίστηκε σε 7,5 % και αναζητείται ο αριθμός επιβατών που αντιστοιχεί σε αυτό τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης. Η προσομοίωση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αριθμός των επιβατών την περίοδο 2007-2021 θα μπορούσε να είναι χαμηλότερος κατά 1,32 εκατομμύρια επιβάτες σε σχέση με την πρώτη προσομοίωση.
 - **Τρίτη προσομοίωση:** εάν η κίνηση στον αεροσταθμό mpr2 το 2010 είναι μόνο 1 εκατομμύριο επιβάτες (αντί των 1,65 εκατομμυρίων επιβατών που υπολογίστηκε στην πρώτη προσομοίωση), πόσο υψηλότερο τέλος θα πρέπει να εφαρμοστεί ανά επιβάτη από το 2011 και μετά, ώστε να διατηρηθεί εσωτερικός συντελεστής απόδοσης 7,5; Η προσομοίωση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση του τέλους θα ανέλθει σε [...] * EUR.
- (70) Οι αξιολογήσεις που πραγματοποίησε η PwC κατά παραγγελία της Air France στο πλαίσιο της δικαστικής διαφοράς ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας αφορούν προσομοιώσεις του Φεβρουαρίου 2005, του Σεπτεμβρίου 2005 και του Μαΐου 2006 που υπέβαλε το CCIMP με σκοπό τον καθορισμό του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης και της καθαρής παρούσας αξίας (ΚΠΑ) του έργου του αεροσταθμού mpr2 βάσει των αναμενόμενων ταμειακών ροών. Συναφώς, η PwC διατύπωσε διάφορες παρατηρήσεις και επικρίσεις για το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

3.1. ΟΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟ CCIMP

3.1.1. ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΧΟΡΗΓΗΘΕΙΣΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΕΙ

- (71) Η Γαλλία αμφισβητεί τη θέση της Επιτροπής ότι τα ποσά των 7,577 εκατ. EUR που διατέθηκε από το 2005 έως το 2007 για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2 και των 16 εκατ. EUR που χορηγήθηκαν από το 2001 στο πλαίσιο της επένδυσης στον αερολιμένα συνιστούν στο σύνολό τους κρατικές ενισχύσεις που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης της Επιτροπής.
- (72) Βάσει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽¹⁷⁾, η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι ακόλουθες επιδοτήσεις που αναγράφονται στον πίνακα 3 έχουν παραγραφεί:

Πίνακας 3

Φορέας	Ημερομηνία και υπογραφή της σύμβασης	Σκοπός της επιδότησης	Συνολικό καταβληθέν ποσό (σε χιλιάδες EUR)
Γενικό Συμβούλιο	14 Δεκεμβρίου 1999	Έργα επέκτασης και αναδιαμόρφωσης των αερολιμενικών εγκαταστάσεων	3 064
Περιφερειακό Συμβούλιο	24 Οκτωβρίου 1997	Έργα επέκτασης και ανάπτυξης του αερολιμένα	8 032
Περιφερειακό Συμβούλιο	8 Ιουλίου 1994	Διευθέτηση της ζώνης εμπορευματικών μεταφορών	1 372

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

Φορέας	Ημερομηνία και υπογραφή της σύμβασης	Σκοπός της επιδότησης	Συνολικό καταβληθέν ποσό (σε χιλιάδες EUR)
Κράτος	26 Απριλίου 2000	Προσαρμογή στα πρότυπα των πινακίδων ένδειξης και υποχρεωτικής κατεύθυνσης	290
Κράτος	23 Ιουνίου 1999	Έλεγχος ασφαλείας των παραδιδόμενων αποσκευών	579

- (73) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι δεν είναι δυνατό να εκδοθεί εντολή ανάκτησης για τις επιδοτήσεις που έχουν παραγραφεί και ότι ως παραγραφείσες εξαιρούνται αναγκαστικά από το πεδίο της έρευνας της Επιτροπής.

3.1.2. ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΕΘΗΚΑΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ, ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ, ΔΕΝ ΣΥΝΙΣΤΟΥΝ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ.

- (74) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι ορισμένες επιδοτήσεις διατέθηκαν για τη χρηματοδότηση υποδομών ή δραστηριοτήτων που συνδέονται με την άσκηση προνομίων σχετικά με τη δημόσια ασφάλεια, την πυρασφάλεια και την ασφάλεια λειτουργίας, και συγκεκριμένα:

- ο σκοπός της επιδότησης που χορηγήθηκε από το κράτος στις 19 Δεκεμβρίου 2001 ήταν η ενίσχυση του συστήματος ασφαλείας της αεροπορίας, και ιδίως η χρηματοδότηση της τυχαίας έρευνας ορισμένου ποσοστού χειραποσκευών, του συστηματικού ελέγχου του προσωπικού που εισέρχεται στην απαγορευμένη ζώνη και της επιτάχυνσης του προγράμματος ελέγχου των παραδιδόμενων αποσκευών, ώστε να ανέλθει στο 100 % στις αρχές του 2ου εξαμήνου του 2002, συνολικού ύψους 5 032 000 EUR,
- σκοπός της επιδότησης που χορηγήθηκε από το Γενικό Συμβούλιο στις 27 Σεπτεμβρίου 2002 ήταν η καλωδίωση του διαδρόμου 2, η διαρρύθμιση της αίθουσας ασφαλείας ΤΠ, ενός χώρου στον σταθμό TFE, η αποκατάσταση της πρόσοψης του τεχνικού τμήματος των εγκαταστάσεων ελέγχου της αεροναυτιλίας, η αντικατάσταση του σταθμού TGBT, η αναβάθμιση του συστήματος συναγερμού του αεροσταθμού και του συστήματος πυρασφάλειας της αίθουσας πληροφορικής, συνολικού ύψους 209 885 EUR,
- σκοπός της επιδότησης που χορηγήθηκε από το Γενικό Συμβούλιο στις 26 Απριλίου 2003 ήταν η ανανέωση του υλικού σήμανσης, η επέκταση και η πρόσβαση στο σύστημα PCS, η αναδιαμόρφωση του υποστέγου της SPAF, η δημιουργία μονάδας φροντίδας, η διευθέτηση της περιφερειακής οδού στη νότια ζώνη, η αντικατάσταση των μονάδων κλιματισμού, η τοποθέτηση δικτύου από κάμερες παρακολούθησης, η αντικατάσταση του λέβητα του σταθμού TFE, το δίκτυο πυρασφάλειας της δυτικής ζώνης, το υλικό ψηφιακής προστασίας, συνολικού ύψους 2 111 542,82 EUR,
- η επιδότηση του Γενικού Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2005 για τη μερική χρηματοδότηση του αεροσταθμού mr2, η οποία είχε εν μέρει διατεθεί για τη χρηματοδότηση μη οικονομικών υποδομών συνολικού ύψους 2 273 258,64 EUR. Η Γαλλία διευκρινίζει ότι τα καθήκοντα που ορίζονται ως μη οικονομικού χαρακτήρα ασκούνται σε μια ζώνη που αποτελεί το 16,96 % του αεροσταθμού mr2 και θεωρεί ότι ένα ίσο μερίδιο των έργων αφορούσε τις επιφάνειες που διατίθενται για τα καθήκοντα αυτά. Η Γαλλία ισχυρίζεται συνεπώς ότι το 16,96 % του κόστους των έργων μετά την αφαίρεση των επενδύσεων που συνδέονται με μη οικονομικές δραστηριότητες, ήτοι 1 416 238,75 EUR, πρέπει να εξαιρεθεί από την εκτίμηση της Επιτροπής.
- σκοπός της επιδότησης της Marseille Métropole που χορηγήθηκε στις 26 Ιουλίου 2004 ήταν η σήμανση των διαδρόμων, ύψους 72 095 EUR,
- σκοπός της επιδότησης του ΕΤΠΑ που χορηγήθηκε στις 22 Αυγούστου του 2002 ήταν η εκτέλεση των έργων σήμανσης στους χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών, συνολικού ύψους 587 350,53 EUR.

- (75) Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα εν λόγω ποσά πρέπει να αφαιρεθούν από το ποσό που αποτελεί αντικείμενο της εξέτασης από την Επιτροπή.

3.1.3. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

- (76) Η Γαλλία υποστηρίζει, βάσει της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, ότι η Επιτροπή οφείλει να εκτιμήσει τον χαρακτηρισμό ως κρατικής ενίσχυσης των επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών της 10ης Δεκεμβρίου 1994 και να αποφανθεί επομένως ότι οι εν λόγω επιχορηγήσεις δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

- (77) Επικουρικώς, η Γαλλία θεωρεί ότι οι χορηγηθείσες επιδοτήσεις είναι συμβατές βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

3.1.3.1. Συμβατότητα της επιδότησης του γενικού συμβουλίου για την επένδυση στον αεροσταθμό mr2

- (78) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η εν λόγω επιδότηση ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος που αφορά τη δημιουργία και τη διατήρηση άμεσων θέσεων απασχόλησης σε μια περιφέρεια με ποσοστό ανεργίας υψηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο, την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη σε περιοχή επιλέξιμη για περιφερειακές ενισχύσεις βάσει της εξαίρεσης του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ), την ενίσχυση της χωρητικότητας των αερολιμένων ενόψει του κινδύνου κορεσμού⁽¹⁸⁾, και τη βελτίωση της συνδεσιμότητας της περιοχής σχετικά με νέο δρομολόγιο που δεν εξυπηρετούνταν από τη γραμμή TGV ή από τον αεροσταθμό mr1 και επωφελήθηκε από την αύξηση του αριθμού των εξυπηρετούμενων προορισμών.
- (79) Η Γαλλία θεωρεί ότι η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους. Αν και ένα μέρος του αεροσταθμού mr1 είχε πλεονάζουσα χωρητικότητα μετά το 2001, η δημιουργία του αεροσταθμού mr2, νέου προϊόντος με διαφοροποιημένη υπηρεσία, αντιστοιχεί σε μια προσφορά συμπληρωματική προς την προσφορά του κεντρικού αεροσταθμού. Επιπλέον, με βάση τις προβλέψεις της κίνησης, ο αερολιμένας Marseille Provence όφειλε να αντιμετωπίσει προβλήματα συμφόρησης που καθιστούσαν αναγκαίο το άνοιγμα νέων χώρων επιβίβασης το 2008 και το 2018. Η κατασκευή του αεροσταθμού mr2 επέτρεψε, σύμφωνα με τη Γαλλία, την αναβολή των αναγκών διευθετήσεων του αερολιμένα (το 2016 και μετά το 2020), εξασφαλίζοντας καλύτερη προοπτική αποδοτικότητας. Επιπλέον, ο νέος αεροσταθμός mr2 ανταποκρίνεται ειδικά στη στρατηγική του αερολιμένα που συνίστανται στην υποδοχή των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να εγκατασταθούν στον αεροσταθμό mr1 του οποίου τα τέλη είναι αισθητά υψηλότερα και ο οποίος δεν προσφέρεται για την ανάγκη ταχείας επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι το 2007, πρώτο έτος πλήρους λειτουργίας του αεροσταθμού mr2, το ποσοστό χρησιμοποίησης του αεροσταθμού ήταν 68 %, γεγονός που δεν αποτελεί ένδειξη πραγματικής πλεονάζουσας χωρητικότητας. Προσθέτει ότι η εφεδρική χωρητικότητα του αεροσταθμού mr1 από το 2007 έως το 2011, που σχετίζεται με τη δημιουργία του αεροσταθμού mr2, επέτρεψε να ικανοποιηθούν οι νέες ανάγκες της εταιρείας Air France στο πλαίσιο του ανοίγματος της βάσης της στις 2 Οκτωβρίου 2011 όσον αφορά τη δημιουργία 13 νέων γραμμών και την αύξηση των εκτελούμενων δρομολογίων. Τέλος, η κατασκευή του αεροσταθμού mr2 στη ζώνη του πρώην σταθμού εμπορευματικών μεταφορών συνέβαλε στην ελαχιστοποίηση των δαπανών επένδυσης και συντήρησης, που επίσης πλήττονταν από την περιορισμένη άνεση που παρέχονταν στους επιβάτες αυτού του αεροσταθμού.
- (80) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι προοπτικές χρήσης του αεροσταθμού mr2 μακροπρόθεσμα είναι ικανοποιητικές. Η κατασκευή αυτού του αεροσταθμού ανταποκρίνεται στη βούληση να αναπτυχθεί μια νέα επιβατική κίνηση στον αερολιμένα που δεν εξυπηρετούνταν από τον αεροσταθμό mr1 και επιτρέπει να αποφευχθεί το άνοιγμα νέων συνδέσεων που εξυπηρετούνται ήδη από το TGV. Η αύξηση του αριθμού των εξυπηρετούμενων προορισμών από 100 το 2005 σε 119 το 2010 θα αυξήσει ακόμη περισσότερο την ελκυστικότητα αυτής της νέας υπηρεσίας και των προοπτικών χρήσης της μακροπρόθεσμα. Η Γαλλία τονίζει ότι οι προβλέψεις κίνησης στον αεροσταθμό mr2, που επιβεβαιώθηκαν από τα αριθμητικά στοιχεία της πραγματικής κίνησης για τα έτη 2007 έως 2010, δείχνουν ότι 50 % της χωρητικότητας θα χρησιμοποιείται μετά από 5 έτη. Τέλος, η αύξηση του αριθμού των επιβατών της Air France που αναχωρούν από τον αεροσταθμό mr1 από τις 2 Οκτωβρίου 2011 αποδεικνύει ότι η πρόσθετη χωρητικότητα του αεροσταθμού mr2 δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά προς τον κύριο αεροσταθμό, αλλά συνιστά πλεονέκτημα για τον αερολιμένα, εφόσον του επέτρεψε να ανταποκριθεί θετικά στο αίτημα της Air France.
- (81) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι χορηγηθείσες επιδοτήσεις επηρεάζουν μόνο σε περιορισμένο βαθμό τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης. Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Αβινιόν, που βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 60 λεπτών από τον αερολιμένα Marseille Provence, η Γαλλία παρατηρεί ότι η κίνηση επιβατών φθινών πτήσεων στον εν λόγω αερολιμένα παρέμεινε σταθερή από το 2007, ότι εκτελέστηκαν νέα έργα διαρρύθμισης του αεροδρομίου μετά το 2007, ενώ άρχισαν νέα δρομολόγια και κανένας από τους εξυπηρετούμενους προορισμούς της δεν είναι προσβάσιμος με αναχώρηση από το αεροδρόμιο Marseille Provence. Όσον αφορά την ευρύτερη περιοχή που περιλαμβάνει τα αεροδρόμια της Nîmes και της Τουλόν, η Γαλλία επισημαίνει ότι υπάγονται στην κατηγορία των μικρών περιφερειακών αερολιμένων και, συνεπώς, δεν έχουν την ίδια λειτουργία με αυτήν του αερολιμένα Marseille Provence, η κίνηση του οποίου υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια επιβάτες. Το γεγονός ότι δεν εκτελούνται πτήσεις από τον αερολιμένα Marseille Provence σε κανένα τους εξυπηρετούμενους από αυτά προορισμούς (με εξαίρεση το Λονδίνο και τις Βρυξέλλες) επιβεβαιώνει την απουσία ανταγωνισμού ανάμεσα σε αυτά τα αεροδρόμια.
- (82) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η επιδότηση του Γενικού Συμβουλίου ήταν αναγκαία για να επιτευχθεί το όριο αποδοτικότητας που επιδιώκουν συνήθως οι φορείς εκμετάλλευσης. Το επιχειρηματικό σχέδιο του Μαΐου 2006 κάνει αναφορά σε ΕΣΑ [...] % , αφαιρουμένης της επιδότησης του Γενικού Συμβουλίου, και η Γαλλία υποστηρίζει ότι η αποδοτικότητα του

⁽¹⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη», COM 2006 (819) τελικό, δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

έργου μειωνόταν σε [...] * % χωρίς την επιδότηση. Η Γαλλία υποστηρίζει επίσης ότι το ύψος της εισπραχθείσας επιδότησης δικαιολογείται από το γεγονός ότι αυτή επιτρέπει την επίτευξη ικανοποιητικού ΕΣΑ, εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα να επιτευχθούν τα ίδια αποτελέσματα με λιγότερα έξοδα. Διευκρινίζει ότι τα έργα στον αεροσταθμό ανατέθηκαν με διαδικασία δημοσίων συμβάσεων, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι έγινε ο μεγαλύτερος δυνατός περιορισμός δαπανών. Τέλος, η Γαλλία υπενθυμίζει ότι η χορηγηθείσα επιδότηση καλύπτει μόνο το 50 % του συνολικού κόστους του έργου του αεροσταθμού mρ2, ήτοι 80 % των έργων για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών και το 30 % των έργων στον αεροσταθμό.

3.1.3.2. Συμβατότητα των επιδοτήσεων του ΕΤΠΑ της 22ας Αυγούστου 2002 για την ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών.

- (83) Η Γαλλία επισημαίνει καταρχάς ότι μέρος της επιδότησης αφορούσε επενδύσεις σε μη οικονομικές δραστηριότητες και μόνο το υπόλοιπο της χορηγηθείσας ενίσχυσης θα έπρεπε να θεωρηθεί συμβατό με τους κανόνες της ΣΛΕΕ ⁽¹⁹⁾.
- (84) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι η αίτηση χρηματοδότησης του αερολιμένα Marseille-Provence από το ΕΤΠΑ εξετάστηκε στο πλαίσιο του προγραμματισμού όσον αφορά τον στόχο 2 των διαρθρωτικών ταμείων για την περίοδο 2000-2006, για τον οποίο η Περιφέρεια Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής ήταν επιλέξιμη, και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 22 Μαρτίου 2001.
- (85) Σύμφωνα με τη Γαλλία, η χορηγηθείσα ενίσχυση ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος: τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων υποδομών για την ανάπτυξη της δραστηριότητας εμπορευματικών μεταφορών, ως αντίδραση στη μείωση του μεταφερομένου φορτίου και σε σχέση με την περιοχή αγοράς εργασίας που κινητοποιήθηκε από τον αερολιμένα ⁽²⁰⁾ σε μια περιοχή που πλήττονταν από ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό ανεργίας.
- (86) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η εν λόγω υποδομή είναι αναγκαία και κατάλληλη για τον εν λόγω στόχο. Διευκρινίζει ότι η υποδομή αυτή συνίσταται στην κατασκευή μιας παρακαμπτήριας οδού και ενός κυκλικού κόμβου για τη διασφάλιση των οδικών μεταφορών με την προοπτική της αύξησης της κίνησης, την αναβάθμιση των εμπορευματικών σταθμών στους χώρους που έμειναν αχρησιμοποίητοι, στη δημιουργία χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών που βρίσκονται κοντά στους εμπορευματικούς σταθμούς, ώστε να μειωθεί ο χρόνος χειρισμού, και στην επέκταση της ζώνης εμπορευματικών μεταφορών για να αυξηθεί η ελκυστικότητά της.
- (87) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι τα αποτελέσματα ως προς την κίνηση ⁽²¹⁾ δείχνουν ότι ο αερολιμένας παρουσίαζε ικανοποιητική προοπτική χρήσης μακροπρόθεσμα και διευκρινίζει ότι η υποδομή αυτή είναι στη διάθεση όλων των οικονομικών φορέων.
- (88) Τέλος, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι μια επιδότηση που δικαιολογείται από την ανάγκη να αναπτυχθεί μια ζώνη με διαρθρωτικά προβλήματα, και η οποία περιοριζόταν στο να χρηματοδοτήσει το 28 % του συνολικού κόστους του έργου, δεν μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης. Υποστηρίζει ότι η χρηματοδότηση του έργου δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, εφόσον πληρούνται τα κριτήρια επιλεξιμότητας του ΕΤΠΑ. Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι οι χορηγηθείσες χρηματοδοτήσεις διευκόλυναν την οδική πρόσβαση στις υποδομές του αερολιμένα και συνέβαλαν στο να καλυφθούν οι ελλείψεις που παρεμπόδιζαν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

3.1.3.3. Συμβατότητα της επιδότησης της 26ης Ιουνίου 2003 για την επέκταση και την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου.

- (89) Η Γαλλία επισημαίνει καταρχάς ότι μέρος της επιδότησης αφορούσε επενδύσεις σε μη οικονομικές δραστηριότητες και μόνο το υπόλοιπο της χορηγηθείσας ενίσχυσης, ύψους 888 457,18 EUR, θα έπρεπε να θεωρηθεί συμβατό με τους κανόνες της ΣΛΕΕ.
- (90) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η εν λόγω επιδότηση ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος που αποσκοπεί στην οικονομική ανάπτυξη του νομού Bouches-du-Rhône και της Προβηγκίας.
- (91) Ισχυρίζονται ότι οι εν λόγω επενδύσεις ήταν αναγκαίες και ανάλογες με τον στόχο αυτό, κατά το μέτρο που αποσκοπούσαν στην αύξηση των δρομολογίων, μέσω της ανακαίνισης του διαδρόμου 1, της υλοποίησης των κεκλιμένων προσβάσεων και της δημιουργίας εξόδων ταχείας κυκλοφορίας.

⁽¹⁹⁾ Η Επιτροπή επισημαίνει ασυνέπεια στην απάντηση της Γαλλίας, εφόσον ισχυρίζεται διαδοχικά ότι το ποσό της ενίσχυσης που πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ανάλυσης συμβατότητας ανέρχεται σε 932 649 EUR (σ. 26) και εν συνεχεία σε 980 EUR.

⁽²⁰⁾ Η Γαλλία διευκρινίζει ότι μια μελέτη επιπτώσεων που εκπονήθηκε από το CCIMP κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών του αερολιμένα αντιπροσώπευαν 582 θέσεις απασχόλησης το 2000 και 614 θέσεις το 2009.

⁽²¹⁾ Η Γαλλία διευκρινίζει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 20,86 % μεταξύ του 2005 και του 2010, φθάνοντας τους 52 179 τόνους το 2010.

- (92) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι επενδύσεις ήταν απαραίτητες για την υποδοχή πρόσθετης επιβατικής κίνησης. Τα εκτελεσθέντα έργα αναβάθμισαν τη χωρητικότητα των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης για 140 000 εμπορικές πτήσεις ετησίως. Ωστόσο, η Γαλλία αναφέρει στην απάντησή της στόχους για 113 909 πτήσεις το 2015 και 122 449 πτήσεις το 2020. Τα εκτελεσθέντα έργα εξασφάλιζαν επαρκή χωρητικότητα των διαδρόμων χωρίς πρόσθετα έργα κατά τα επόμενα 10 έτη και παράλληλα, κατά τη Γαλλία, προοπτική ικανοποιητικής χρήσης της χωρητικότητας μεσοπρόθεσμα.
- (93) Η Γαλλία επιβεβαιώνει ότι ο αερολιμένας είναι προσβάσιμος σε όλους τους χρήστες και υποστηρίζει ότι, εφόσον ο μόνος εμπορικός αερολιμένας που βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη από 60 λεπτά οδικώς είναι ο αερολιμένας της Αβινιόν, που είναι αερολιμένας κατηγορίας Δ, με τον οποίο το αεροδρόμιο Marseille Provence δεν έχει ανταγωνιστική σχέση, η εξεταζόμενη ενίσχυση δεν επηρεάζει τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης.

3.1.3.4. Συμβατότητα της επιδότησης της 26ης Ιουλίου 2004 για την ανάπτυξη του αερολιμένα.

- (94) Η Γαλλία επισημαίνει καταρχάς ότι μέρος της επιδότησης αφορούσε επενδύσεις σε μη οικονομικές δραστηριότητες και μόνο το υπόλοιπο της χορηγηθείσας ενίσχυσης, ύψους 816 535 EUR, θα έπρεπε να θεωρηθεί συμβατό με τους κανόνες της ΣΛΕΕ.
- (95) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η εν λόγω επιδότηση ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος που αφορά την ανάπτυξη της μητρόπολης της Μασσαλίας και της ευρύτερης περιοχής, με βάση τη σταθεροποίηση των εσωτερικών πτήσεων και την ανάπτυξη των διεθνών πτήσεων του αερολιμένα Marseille Provence, καθώς και τη σύνδεση με τον σιδηρόδρομο.
- (96) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι για την επίτευξη αυτού του στόχου ήταν αναγκαία τα έργα που εκτελέστηκαν, δηλαδή η αύξηση της χωρητικότητας της αίθουσας 1 και η αναβάθμισή της στα διεθνή πρότυπα, η βελτιστοποίηση του διαδρόμου προσγειώσεων/απογείωσης 1 και η ανακατασκευή του διαδρόμου 2 και η δημιουργία ενός σιδηροδρομικού σταθμού προσβάσιμου στο TGV.
- (97) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η σημειωθείσα εξέλιξη του όγκου των επιβατών αποδεικνύει ότι οι εν λόγω υποδομές παρουσιάζουν ικανοποιητική προοπτική χρήσης μακροπρόθεσμα. Προσδίδει ότι η σχεδιαζόμενη κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής θα ενισχύσει οπωσδήποτε την επιβατική κίνηση του αερολιμένα.
- (98) Σύμφωνα με τη Γαλλία, η υποδομή είναι προσβάσιμη χωρίς διάκριση σε όλους τους χρήστες. Υπογραμμίζει ότι η κατανομή των αιθουσών μεταξύ των πτήσεων εσωτερικού, εντός του χώρου Σένγκεν και των διεθνών πτήσεων είναι αναγκαία για την καλή διαχείριση των ροών των επιβατών, με την τήρηση των κανόνων για τους συνοριακούς ελέγχους και ότι η εγκατάσταση των πτήσεων στον ένα ή τον άλλο αεροσταθμό δεν μεταβάλλει το γεγονός ότι όλες οι εταιρείες έχουν ελεύθερη πρόσβαση στους δύο τερματικούς σταθμούς ανάλογα με τις πτήσεις που εξυπηρετούν.
- (99) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι θεωρεί πως τα έργα που εκτελέστηκαν δεν επηρεάζουν τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, εφόσον δεν υπάρχει αεροδρόμιο της ίδιας κατηγορίας στην ίδια ζώνη δραστηριότητας, και υπογραμμίζει, εξάλλου, ότι οι επενδύσεις τις οποίες αφορά η επιχορήγηση της 26ης Ιουλίου 2004 δεν αποσκοπούσαν άμεσα στην αύξηση της χωρητικότητας του αερολιμένα.
- (100) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι όροι χορήγησης της εξεταζόμενης επιδότησης εγγυώνται την τήρηση της αρχής της αναλογικότητας ⁽²²⁾. Υπενθυμίζει ότι η δέσμευση της τοπικής αυτοδιοίκησης περιοριζόταν σε 1 εκατ. EUR επί 3 έτη.

3.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΤΟΥ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΣΥΝΕΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑ ΣΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ MP2

- (101) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η κριτική της εταιρείας PwC, κατά την οποία η μείωση της αναλογίας της επιδότησης επενδύσεων στις αποσβέσεις των υποδομών του αεροσταθμού mp2 νοθεύει το κριτήριο του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς δεν είναι βάσιμη. Κατά τη Γαλλία, οι ισχύοντες λογιστικοί κανόνες επιβάλλουν την έκπτωση των επιδοτήσεων εξοπλισμού που καταλογίζονται στις μελλοντικές χρήσεις από τις καθαρές λογιστικές αξίες των παγίων στοιχείων ενεργητικού. Επιπλέον, η μεταχείριση των επιδοτήσεων στους αεροσταθμούς mp1 και mp2 ήταν ομοιόμορφη, εφόσον και οι δύο έλαβαν επιδότηση που κάλυψε το 30 % του κόστους των έργων στον αεροσταθμό. Τέλος, η συνεκτίμηση των ακαθάριστων ροών στη βάση του κόστους της τιμής του τέλους επιβατών θα οδηγούσε τον διαχειριστή να χρεώνει τους χρήστες έξοδα που θα ήταν πράγματι αδύνατο να επωμιστούν. Γενικότερα, εφόσον η Γαλλία έκρινε ότι η

⁽²²⁾ Η σύμβαση μεταξύ του CCIMP και της αστικής κοινότητας Marseille Provence Métropole ορίζει ότι η συμμετοχή του οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης καθορίστηκε σε συνάρτηση με τα επενδυτικά προγράμματα που προτάθηκαν από τον αερολιμένα της Μασσαλίας και εγκρίθηκαν από τον μητροπολιτικό Δήμο και ότι τα κεφάλαια προορίζονταν αυστηρά για να καλύψουν τις εγκριθείσες δαπάνες, ότι η ετήσια δημόσια συνεισφορά περιορίζεται στις πραγματικές δαπάνες του αερολιμένα κατά το οικονομικό έτος, ότι κάθε αίτηση χρηματοδότησης συνοδεύεται από ανακεφαλαιωτική κατάσταση δαπανών και ότι το CCIMP θέτει στη διάθεση του μητροπολιτικού Δήμου τα τιμολόγια για όλες τις συναλλαγές.

επιδότηση που έλαβε το Γενικό Συμβούλιο συμβιβάζεται με το γαλλικό δίκαιο και το δίκαιο της Ένωσης, εκτιμά ότι το CCIMP συμπεριφέρθηκε ως συνετός επιχειρηματίας στην οικονομία της αγοράς με το να μη καταλογίσει στο επιχειρηματικό σχέδιο δαπάνες που δεν θα μπορούσε να επωμιστεί.

- (102) Όσον αφορά το γεγονός ότι, στο επιχειρηματικό σχέδιο, το ποσό της καθαρής λογιστικής αξίας (ΚΛΑ) των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου προστέθηκε στις ταμειακές ροές που λήφθηκαν υπόψη, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι απλώς περιορίζεται στο να εκφράσει σε λογιστικούς όρους τις διατάξεις της συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης παραχώρησης του 1987. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι μια τέτοια διάταξη είναι συνήθης στις συμβάσεις παραχώρησης και αποσκοπεί στο να λαμβάνονται υπόψη οι αντίστοιχες περίοδοι του επενδυτικού σχεδίου και της σύμβασης παραχώρησης.
- (103) Για να δικαιολογήσει την τιμή του 7,5 % που θεωρήθηκε ότι αντικατοπτρίζει το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (WACC), η Γαλλία ισχυρίζεται ότι είναι συνεπής με τη μέση εκτίμηση του WACC των γαλλικών αερολιμένων ⁽²³⁾, παρότι είναι ελαφρώς υψηλότερη λόγω της καθορισμένης περιμέτρου του αεροδρομίου και του γεγονότος ότι η εκτίμηση έγινε σε προγενέστερη περίοδο (2004) από τις εκτιμήσεις στις οποίες γίνεται παραπομπή. Η Γαλλία επισημαίνει ότι η εταιρεία Mazars υιοθετεί στη μελέτη της την ίδια παραδοχή για το WACC με αυτήν του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Marseille-Provence.
- (104) Η Γαλλία ισχυρίζεται ότι κακώς η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υπήρξε αύξηση των εξωτερικών επιβαρύνσεων σε σχέση με τα μέτρα διαφοροποίησης για λόγους γενικού συμφέροντος (κίνητρο για την έναρξη νέων γραμμών), εφόσον οι διαφοροποιήσεις αυτές λήφθηκαν υπόψη όχι ως επιβαρύνσεις, αλλά ως μειώσεις στους κύκλους εργασιών των τελών προσγείωσης, σήμανσης και στάθμευσης σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν. Η Γαλλία προσθέτει ότι οι εν λόγω μεταβολές ωφέλησαν τους χρήστες τόσο του αεροσταθμού mr2 όσο και του mr1 και η εφαρμογή τους από το 2005 έως το 2010 εμφανίζει συνολικό άθροισμα των εκπτώσεων που χορηγήθηκαν ισόρροπο μεταξύ των δύο αεροσταθμών ([...]* εκατ. EUR για τον αεροσταθμό mr1 και [...]* εκατ. EUR για τον αεροσταθμό mr2). Η Γαλλία υπέβαλε επίσης πρόγραμμα εργασιών που καταρτίστηκε εκ των υστέρων για τα έτη 2005-2010, το οποίο τεκμηριώνει ότι τα επιχειρηματικά σχέδια που υποβλήθηκαν μεταξύ Σεπτεμβρίου 2005 και Μαΐου 2006 βασίζονταν σε στοιχεία προβλέψεων παραπλήσια με τα πραγματικά και ότι η αποδοτικότητα του αεροσταθμού mr2 είναι υψηλότερη από αυτή που είχε προβλεφθεί κατά τη λήψη της απόφασης για επένδυση.

3.3. Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΣΤΟ CCIMP

- (105) Όσον αφορά τις συνεισφορές ύψους [...] * εκατ. EUR που κατέβαλαν δημόσιες αρχές στο CCIMP, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι αυτές δεν αποτελούν επιδοτήσεις λειτουργίας αλλά αντιστάθμιση για υπηρεσίες που παρασχέθηκαν από τη γενική υπηρεσία του CCIMP στον αερολιμένα Marseille-Provence. Η Γαλλία εξηγεί ότι, λαμβάνοντας υπόψη τον λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ της αερολιμενικής υπηρεσίας του εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου και των άλλων υπηρεσιών του, τα ποσά τα οποία αφορά η παρούσα απόφαση αντιστοιχούν στις ανατιμολογήσεις για τις υπηρεσίες που παρέχει η γενική υπηρεσία του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, συνιστούν εισφορές που αντιστοιχούν σε υπηρεσίες οι οποίες τιμολογήθηκαν για την περίοδο 2001-2010.
- (106) Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι η διαπίστωση του ελεγκτή του CCIMP επιβεβαιώνει την απουσία χρηματοοικονομικών ροών από τις κεντρικές υπηρεσίες του CCIMP προς τον αερολιμένα Marseille Provence.
- (107) Η Γαλλία εξήγησε επίσης τη λειτουργία του συστήματος των αερολιμενικών τελών με σκοπό να αποκλειστεί ενδεχόμενη ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης συνδεδεμένη με αυτό τον μηχανισμό. Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι τα αερολιμενικά τέλη προβλέπονται στο άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα (CGI), που ορίζει ότι εισπράττονται υπέρ των νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που είναι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, ότι οφείλονται από κάθε δημόσια αεροπορική εταιρεία και διατίθενται αποκλειστικά για την επιστροφή των δαπανών που πραγματοποιούν οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων για την εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας αρχής, όπως οι υπηρεσίες προστασίας, πυρασφάλειας, διάσωσης, καταπολέμησης του κινδύνου από άγρια πτηνά καθώς και οι υπηρεσίες ασφάλειας. Η Γαλλία διευκρινίζει ότι το ύψος του αερολιμενικού τέλους καθορίζεται σε ετήσια βάση, για κάθε αερολιμένα, βάσει των υπηρεσιών που παρέχονται κατ' εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας και της προβλέψιμης εξέλιξης των δεδομένων όσον αφορά την επιβατική κίνηση, το κόστος και τα άλλα αποτελέσματα εκμετάλλευσης. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων συντάσσουν για τον σκοπό αυτό ετήσια δήλωση δαπανών και επιβατικής κίνησης, που διαβιβάζεται στις τοπικές διευθύνσεις των υπηρεσιών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας προς επικύρωση. Ο υπολογισμός των τελών γίνεται στο επίπεδο της κεντρικής διοίκησης της γενικής διεύθυνσης πολιτικής αεροπορίας, με τη συνεκτίμηση των σωρευτικών αποτελεσμάτων των προηγούμενων ετών.
- (108) Η Γαλλία αντικρούει τη διαπίστωση ότι ο εν λόγω μηχανισμός θα μπορούσε να ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η Γαλλία υπογραμμίζει καταρχάς ότι η διάταξη αυτή εφαρμόζεται σε όλους τους αερολιμένες σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες.

⁽²³⁾ Οι αποφάσεις της επιτροπής διαβούλευσης των αερολιμένων που προσκόμισε η Γαλλία αναφέρονται στην περίπτωση της ADP σε WACC που κυμαίνεται από 5,8 % έως 6,5 % για την περίοδο 2006-2010 και 6,2 % έως 6,8 % για την περίοδο 2011-2015 και 6 % έως 6,5 % στην περίπτωση του αερολιμένα της Τουλούζης, για την περίοδο 2009-2013.

- (109) Διευκρινίζει στη συνέχεια ότι, εφόσον ο συντελεστής του φόρου καθορίζεται ανάλογα με τα στοιχεία των προβλέψεων δαπανών και της επιβατικής κίνησης, δεν μπορεί να υπάρξει απολύτως ακριβής προσαρμογή των εσόδων στα έξοδα για ένα έτος, αλλά αμφισβητεί ότι μπορεί να υπάρξει υπεραντιστάθμιση.
- (110) Η Γαλλία υπενθυμίζει συναφώς ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων τους επιστρέφονται μόνο εκ των υστέρων σε συνάρτηση με τα κονδύλια για αποσβέσεις και όταν διαπιστώνεται θετικό υπόλοιπο αυτό μεταφέρεται στους συγκεντρωτικούς λογαριασμούς των επόμενων ετών και αφαιρούνται από αυτό τα χρηματοοικονομικά έξοδα που βαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης και γίνεται προσαρμογή του τέλους το επόμενο έτος. Η Γαλλία διευκρινίζει ότι το σύστημα των αερολιμενικών τελών είναι ελλειμματικό εδώ και αρκετά χρόνια (κατά 110 εκατ. EUR περίπου στο τέλος του 2010), με αποτέλεσμα να μην αντισταθμίζεται το μερίδιο των δαπανών για τις υπηρεσίες ασφαλείας και προστασίας που βαρύνουν τους αερολιμένες, εφόσον στο μερίδιο αυτό αποδίδονται τα χρηματοοικονομικά έξοδα που βαρύνουν το κράτος. Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι οι εκ των υστέρων αυξήσεις των τελών πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις για τις αεροπορικές εταιρείες, το οποίο αποκλείει την πολύ γρήγορη ανάκτηση.
- (111) Τέλος, η Γαλλία αναφέρει τον μηχανισμό «μηδενικής έκπτωσης» σε περίπτωση αλλαγής φορέα διαχείρισης αερολιμένα, ο οποίος υποχρεώνει τον φορέα εκμετάλλευσης να επιστρέψει τυχόν θετικό υπόλοιπο που διαπιστώνεται στη λήξη της θητείας του.
- (112) Όσον αφορά τον αερολιμένα Marseille Provence, η Γαλλία διευκρινίζει ότι το συσσωρευμένο έλλειμμα του συστήματος των αερολιμενικών τελών ανερχόταν σε 2,7 εκατ. EUR στο τέλος του 2000, ότι η ισορροπία αποκαταστάθηκε το 2010 με τον καθορισμό του ποσού των τελών σε 8,20 EUR και ότι το τέλος του 2011 αναθεωρήθηκε προς τα κάτω (σε 7,774 EUR) για να μη δημιουργηθεί πλεόνασμα.

3.4. Ο ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟΥΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥΣ MP1 ΚΑΙ MP2.

- (113) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η εφαρμογή διαφορετικών τελών στους αεροσταθμούς mp1 και mp2 είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁴⁾ και υπενθυμίζει ότι ο αεροσταθμός mp2 είναι ανοικτός σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Διευκρινίζει ότι η διαφορά τελών μεταξύ των αεροσταθμών mp1 και mp2 βασίζεται στην υποκείμενη διαφορά κόστους μεταξύ των υπηρεσιών που παρέχουν αυτοί οι αεροσταθμοί στους επιβάτες. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι, στην απόφασή του της 26ης Ιουλίου 2011, το Συμβούλιο Επικρατείας αναγνώρισε την εγκυρότητα των τελών που καθορίστηκαν για τον αεροσταθμό mp1 και, κατ' επέκταση, ενέκρινε την εγκυρότητα των κανόνων λογιστικής κατανομής των δαπανών και των εσόδων μεταξύ των αεροσταθμών mp1 και mp2. Τέλος, η Γαλλία τονίζει ότι, βάσει της αρχής του «ενιαίου ταμείου», η οποία εφαρμόζεται στον αερολιμένα Marseille Provence, η διαφορά μεταξύ της τιμής κόστους του τέλους επιβατών και του τέλους αυτού συνίσταται σε ίδιους πόρους του εν λόγω αεροσταθμού από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, την οποία ένας συνετός επιχειρηματίας θα λάβει υπόψη για να καθορίσει τις τιμές που θα εφαρμόσει στον αεροσταθμό.
- (114) Η Γαλλία αμφισβητεί ότι το CCIMP έλαβε υπόψη μόνον τις πρόσθετες δαπάνες που είχαν άμεση σχέση με την έναρξη της λειτουργίας και την εκμετάλλευση του αεροσταθμού mp2. Ισχυρίζεται ότι, δεδομένου του γεωγραφικού διαχωρισμού των δύο αεροσταθμών, είναι εφικτό να διαχωριστούν όλες οι απαραίτητες επενδύσεις του αεροσταθμού mp2, ήτοι 8,95 εκατ. EUR. Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι οι δαπάνες ενός αερολιμένα αποτελούνται κατά κύριο λόγο από πάγια έξοδα.
- (115) Στη συνέχεια, η Γαλλία αναφέρει λεπτομερώς τα στοιχεία στα οποία βασίστηκε ο καθορισμός των λειτουργικών δαπανών που καταλογίζονται στον αεροσταθμό mp2:
- εφόσον ο αεροσταθμός mp2 αντιπροσωπεύει μόνον το 8,9 % της συνολικής επιφάνειας των αεροσταθμών του αεροδρομίου, αντιπροσωπεύει μόνον το 9,8 % του συνόλου της θέσης «φόροι, τέλη και ασφάλειες»,
 - επειδή οι δαπάνες επισκευής και συντήρησης αφορούν κυρίως την αποκατάσταση μηχανικών μερών, όπως οι ανελκυστήρες, οι κυλιόμενοι διάδρομοι και οι κυλιόμενες σκάλες, ο αεροσταθμός που παρέχει βασικές υπηρεσίες, ο οποίος δεν διαθέτει ούτε κυλιόμενους διαδρόμους ούτε κυλιόμενες σκάλες, αντιπροσωπεύει μόνον το 5 % των δαπανών «επισκευής και συντήρησης»,
 - ο αεροσταθμός mp2, νέος, με καλύτερη μόνωση και ύψος αιθούσης σημαντικά χαμηλότερο από το ύψος του αεροσταθμού mp1, που αντιπροσωπεύει το 8,9 % της επιφάνειας των αεροσταθμών του αερολιμένα, αντιπροσωπεύει μόνον το 8,6 % των ενεργειακών δαπανών,
 - οι δαπάνες καθαρισμού καταλογίζονται στον mp2 κατά 7,8 %, λαμβανομένης υπόψη της αναλογίας της χρησιμοποιούμενης επιφάνειας (8,9 %), της επίστρωσης των δαπέδων (πλακίδια στον αεροσταθμό mp2, μοκέτα στον αεροσταθμό mp1), με την ίδια ακριβώς συχνότητα καθαρισμού και στους δύο αεροσταθμούς,

⁽²⁴⁾ Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

- η δημιουργία του αεροσταθμού mrp2 δεν απαιτεί καμία πρόσθετη δαπάνη προσωπικού, εκτός από την πρόσληψη ενός προσώπου στη θέση του συντονιστή του αεροσταθμού (PCA) το 2007, μία πρόσληψη στη θέση του συντονιστή της εκμετάλλευσης (PCE) και μία πρόσληψη στο γραφείο πληροφοριών (BI) το 2010· αυτό αποτυπώνεται στον πίνακα που προσκόμισαν οι γαλλικές αρχές, οι οποίες ανέφεραν επίσης λεπτομερώς στην απάντησή τους τη μέθοδο κατανομής που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών εκμετάλλευσης μεταξύ των δύο αεροσταθμών.
- (116) Η Γαλλία ισχυρίζεται επίσης ότι, εφόσον η κατανομή των λειτουργικών δαπανών πραγματοποιήθηκε βάσει πάγιου προσωπικού, οι δαπάνες που καταλογίστηκαν στον αεροσταθμό mrp2 αντιπροσωπεύουν ισοδύναμη εξοικονόμηση από το τέλος επιβατών για τον αεροσταθμό mrp1. Η Γαλλία παρατηρεί, εξάλλου, ότι οι δαπάνες που καταλογίζονται στον αεροσταθμό mrp2 αντιστοιχούν στις πρόσθετες δαπάνες που θα πραγματοποιούσε ο αεροσταθμός mrp1, εάν δεν είχε κατασκευαστεί ο δεύτερος αεροσταθμός (παράρτημα 44 και παράρτημα 25).
- (117) Η Γαλλία αμφισβητεί επίσης το συμπέρασμα της PwC ότι οι επενδύσεις που δεν καταλογίζονται άμεσα στους αεροσταθμούς πρέπει να καταλογίζονται έμμεσα και περιγράφει αναλυτικά τις επενδύσεις που δεν συνδέονται με το τέλος επιβατών και τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται υπόψη λογιστικά (επενδύσεις σε κτήρια χωριστά από τους αεροσταθμούς, τα οποία αποφέρουν χωριστά έσοδα από εκμίσθωση, επενδύσεις για την αντικατάσταση απαραιτήτων εγκαταστάσεων που διατίθενται σε ειδικά κέντρα ανάλυσης, επενδύσεις οδοποιίας, πληροφορικής, για γέφυρα που καταλογίζονται στο ειδικό κέντρο ανάλυσης και, ενδεχομένως, περιλαμβάνονται στο μερίδιο των γενικών εξόδων). Η Γαλλία αμφισβητεί επίσης το επιχειρήμα της PwC ότι, επειδή μπορεί οι επιβάτες του αεροσταθμού mrp2 να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις του αεροσταθμού mrp1, το 10 % των δαπανών απόσβεσης του αεροσταθμού mrp1 θα πρέπει να καταλογιστεί στον αεροσταθμό mrp2. Υποστηρίζει ότι ο σαφής διαχωρισμός μεταξύ των υποδομών του αερολιμένα καθιστά σχεδόν αδύνατη αυτή τη χρήση, ότι αυτό θα ισοδυναμούσε με καταλογισμό έκτασης ισοδύναμης με τη συνολική έκταση του αεροσταθμού mrp2, και ότι αυτό θα απαιτούσε τον καταλογισμό της ίδιας αναλογίας των εμπορικών εσόδων του αεροσταθμού mrp1 στον αεροσταθμό mrp2, ήτοι μείωση του περιθωρίου του κύριου αεροσταθμού κατά [...] * εκατ. EUR.
- (118) Η Γαλλία υπογραμμίζει ακόμη ότι οι παραδοχές σχετικά με την επιβατική κίνηση που έλαβε υπόψη η PwC στις εκδόσεις της του 2006 και του 2007 βασίζονται στα στοιχεία των προβλέψεων στο επιχειρηματικό σχέδιο του Νοεμβρίου 2004 και δεν λαμβάνουν υπόψη την επικαιροποίηση προς τα κάτω των στοιχείων για την επιβατική κίνηση στα επιχειρηματικά σχέδια του Σεπτεμβρίου 2005 και Μαΐου 2006, μετά την απόφαση της Air France να μη μεταφέρει το «ειδικό δρομολόγιο» της στον αεροσταθμό mrp2 και την εξάμηνη αναβολή της απόφασης για την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροσταθμού, η οποία μείωσε σημαντικά την επιβατική κίνηση των ετών 2006 και 2007. Η Γαλλία αμφισβητεί τη διαπίστωση μιας «απορρόφησης» επιβατών του αεροσταθμού mrp1 από τον αεροσταθμό mrp2 που αναφέρεται στην έκθεση της PwC. Τονίζει, ως προς αυτό, ότι η Air France δεν υλοποίησε τελικά το σχέδιό της να μεταφέρει τις πτήσεις του «ειδικού δρομολογίου» της προς το Orly στον αεροσταθμό mrp2 και ότι η επιβατική κίνηση της Air France κατά την περίοδο 2008-2011 παρέμεινε σταθερή και στους δύο προορισμούς για τους οποίους η Ryanair εκτελεί ανταγωνιστικές πτήσεις στον αεροσταθμό mrp2 από 2009.
- (119) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι, εφόσον τα επιχειρήματα της PwC είναι αβάσιμα, το τέλος των 3,84 EUR ανά επιβάτη είναι αβάσιμο και τονίζει ότι είναι υψηλότερο από το τέλος που εφαρμόζονταν στον αεροσταθμό mrp1 το 2007.
- (120) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι, μετά την ακύρωση από το Συμβούλιο Επικρατείας των τελών που εφαρμόζονταν στον αεροσταθμό mrp2 για το 2006, το 2007 και το 2008 και των τελών που εφαρμόζονταν στον mrp1 για το 2008, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα καθόρισε νέα τέλη για κάθε έναν από τους αεροσταθμούς. Η αιτιολόγηση μιας αύξησης των τελών για τον αεροσταθμό mrp2 συνίσταται στην απαίτηση της ρυθμιστικής αρχής (των Υπουργών Οικονομίας και Πολιτικής Αεροπορίας) να καταλογιστεί μόνο σε αυτό τον αεροσταθμό το συμβατικό κόστος διαφήμισης από την AMS, χωρίς να τεθεί υπό αμφισβήτηση η μέθοδος κατανομής των δαπανών μεταξύ των αεροσταθμών.
- (121) Κατά τη Γαλλία, το CCIMP καθόρισε το ύψος του τέλους που θα επέτρεπε την επίτευξη ταυτόσημου ποσοστού κάλυψης για τους δύο αεροσταθμούς (δηλαδή [...] * %) Η Γαλλία ισχυρίζεται ότι η οδηγία 2009/12/ΕΚ προβλέπει διαφοροποίηση του επιπέδου των αερολιμενικών τελών σε συνάρτηση, μεταξύ άλλων, με το κόστος τους, και ότι, για να διασφαλιστεί ότι αυτή η διαφοροποίηση του τέλους δικαιολογείται από μια διαφορά κόστους, πρέπει να διασφαλιστεί ίσο ποσοστό κάλυψης των εξόδων αυτών από το τέλος επιβατών για τον κάθε αεροσταθμό. Η Γαλλία προσθέτει ότι ο συντελεστής κάλυψης μπορεί να είναι κατώτερος από 100 %, στον βαθμό που, κατά τη ρύθμιση σε «ενιαίο ταμείο», η συνολική οικονομική ισορροπία του αερολιμένα ενσωματώνει τα έσοδα από τις μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι η εταιρεία Mazars εκτίμησε στην έκθεσή της ότι, για το έτος 2007, η κάλυψη του κόστους επιβατών με τα έσοδα από το τέλος επιβατών ήταν [...] * % στον αεροσταθμό mrp1 και [...] * % στον αεροσταθμό mrp2.
- (122) Η Γαλλία συμπεραίνει ότι οι τιμές του τέλους επιβατών για τον αεροσταθμό mrp2 δεν μπορούν να συνιστούν οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ μιας εταιρείας κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, στον βαθμό που καθορίζονται σε σχέση με τις δαπάνες κατασκευής και εκμετάλλευσης του αεροσταθμού mrp2, ότι η διαφορά μεταξύ των τελών επιβατών για τη χρήση του κάθε αεροσταθμού είναι αντικειμενική, διαφανής και αιτιολογημένη από τις δαπάνες του κάθε αεροσταθμού, και ότι η διαφοροποίηση σε αυτό το πλαίσιο προβλέπεται ρητά από το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/12/ΕΚ.

- (123) Ούτε επιλεκτικότητα του μέτρου αποδεικνύεται στην προκειμένη περίπτωση, εφόσον το τέλος εφαρμόζεται αδιακρίτως σε κάθε εταιρεία που κάνει χρήση του αεροσταθμού npr2.
- (124) Όσον αφορά τα μειωμένα τέλη επιβατών για τις πτήσεις εσωτερικού, η Γαλλία διευκρινίζει ότι η απόφαση της 16ης Οκτωβρίου 2009 απαγορεύει στο εξής κάθε διαφοροποίηση τελών μεταξύ των χωρών της ζώνης Σένγκεν και υπενθυμίζει ότι, στην απόφασή της, της 28ης Ιανουαρίου 2009, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να προτείνει πρόσθετα μέτρα.

3.5. ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΝΕΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

- (125) Η Γαλλία ισχυρίζεται, καταρχάς, ότι οι διαφοροποιήσεις των τελών που εφαρμόζονται στις αεροπορικές εταιρείες που εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 116 έως 137 της απόφασης της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας εφαρμόζονται στη Γαλλία σε όλους τους κρατικούς αερολιμένες και σε πάρα πολλούς τοπικούς αερολιμένες.
- (126) Προσθίεται ότι αυτά τα μέτρα αποσκοπούν στην προώθηση της δημιουργίας νέων αεροπορικών συνδέσεων. Ανταποκρίνονται σε λόγους γενικού συμφέροντος για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης και της συνδεσιμότητας της περιοχής, του χωροταξικού σχεδιασμού και της ολοκλήρωσης της ευρωπαϊκής αγοράς.
- (127) Σύμφωνα με τη Γαλλία, η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπόψη την επίκληση του γενικού συμφέροντος κατά την εξέταση της συμβατότητας των χορηγούμενων ενισχύσεων με το ευρωπαϊκό δίκαιο.
- (128) Η Γαλλία ισχυρίζεται επίσης ότι οι διαφοροποιήσεις των τελών εγκρίνονται σε ετήσια βάση από το κράτος στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης που εφαρμόζεται σε όλους τους κρατικούς αερολιμένες και διασφαλίζει τον αμερόληπτο χαρακτήρα των μέτρων. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η ετήσια διαδικασία έγκρισης των τελών αρκεί για να πληρούται η απαίτηση να υπάρχει ένας μηχανισμός προσφυγής σε επίπεδο κράτους μέλους για την επανόρθωση κάθε διάκρισης κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων, η οποία αποτελεί ένα από τα κριτήρια συμβατότητας της εξεταζόμενης ενίσχυσης.
- (129) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι το εθνικό δίκαιο (άρθρο R.224-2-2 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας) που εισάγει τη δυνατότητα διαφοροποίησης των τελών επιβάλλει στο πρόσωπο που είναι επιφορτισμένο με τον καθορισμό των τελών να καθορίζει δείκτες παρακολούθησης που αντιστοιχούν στον επιδιωκόμενο σκοπό γενικού συμφέροντος. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι προβλεπόμενοι δείκτες παρακολούθησης εγγυώνται σε ετήσια βάση την ορθή εκτέλεση του μέτρου και των ενδεχόμενων αναγκαίων προσαρμογών και αρκεί να πληρούνται η προϋπόθεση της συμβατότητας της ενίσχυσης που συνδέεται με την ύπαρξη μηχανισμού επιβολής κυρώσεων, εάν ένας αερομεταφορέας δεν τηρήσει τις δεσμεύσεις που ανέλαβε έναντι του αερολιμένα.
- (130) Η Γαλλία διευκρινίζει ότι η κατάσταση των διαφοροποιήσεων των τελών από το 2005, όταν τέθηκε σε εφαρμογή η διάταξη αυτή παρουσιαζόταν τακτικά στους φακέλους των συνεδριάσεων της Κοσοέκο, γεγονός που καθορίζει τον δημόσιο χαρακτήρα των μέτρων που χορηγήθηκαν στους εκπροσώπους των χρηστών του αερολιμένα και αρκεί να πληρούνται το κριτήριο της συμβατότητας της ενίσχυσης όσον αφορά τη δημοσιοποίηση των σχετικών μέτρων.
- (131) Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι τα υπό εξέταση διαφοροποιημένα τέλη είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2009/12/EK που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να διαφοροποιούν τα αερολιμενικά τέλη για λόγους δημοσίου και γενικού συμφέροντος. Η Γαλλία συνάγει εξ αυτού ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν υποχρεούται να συμπεριφέρεται ως συνेतός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς όταν θεσπίζει μια τέτοια διαφοροποίηση των αερολιμενικών τελών. Η Γαλλία επισημαίνει ότι υπάρχουν στο γαλλικό δίκαιο και άλλες διαφοροποιήσεις των τελών για λόγους γενικού συμφέροντος, ιδίως για περιβαλλοντικούς λόγους, όπως η διαφοροποίηση των τελών προσγείωσης ανάλογα με την κατηγορία του αεροσκάφους και την ώρα της ημέρας, λαμβάνοντας υπόψη τις ηχητικές οχλήσεις.
- (132) Η Γαλλία αμφισβητεί ότι τα εν λόγω μέτρα συνιστούσαν ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών και ισχυρίζεται ότι στοχεύουν στην εσωτερίκευση ορισμένων στοιχείων δημοσίου συμφέροντος (αντιστάθμιση των ζημιών στο περιβάλλον, βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών κ.λπ.) που διαφορετικά δεν θα λαμβάνονταν υπόψη στην τιμή των τελών.
- (133) Η Γαλλία ισχυρίζεται ότι ένα επιχειρηματικό σχέδιο που αποδεικνύει ότι οι εφαρμοζόμενες διαφοροποιήσεις δεν είναι αποδοτικές δεν σημαίνει, παρ' όλα αυτά, ότι ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να παραιτηθεί από αυτές, διότι το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο δεν λαμβάνει υπόψη τις εξωγενείς επιδράσεις που προκαλούνται από τα μέτρα, όπως οι εξοικονομήσεις που επιτυγχάνονται σε εκπομπές ρύπων και ηχορύπανση, ή η βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών και η καλύτερη εξυπηρέτησή τους. Σύμφωνα με τη Γαλλία, επειδή είναι δύσκολο να αξιοποιηθούν σε χρηματοοικονομικό επίπεδο αυτοί οι εξωγενείς παράγοντες, η οδηγία 2009/12/EK κάνει χωριστή υπόθεση για τα κίνητρα αυτά.

- (134) Η Γαλλία αμφισβητεί τη μεθοδολογική προσέγγιση της Επιτροπής να εφαρμόσει το κριτήριο του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς, διότι θεωρεί ότι δεν είναι κατάλληλο για την ανάλυση μέτρων που αποσκοπούν στο να επωφεληθεί το δημόσιο συμφέρον από τις θετικές εξωγενείς επιδράσεις.
- (135) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι πληροφορίες που παρέχονται στην αιτιολογική σκέψη 124 της απόφασης της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας είναι εσφαλμένες. Τα αναφερόμενα τέλη έχουν μια μεταβλητή συνιστώσα του τέλους προσγείωσης ανά επιβάτη. Στην πραγματικότητα, το μεταβλητό μέρος του τέλους προσγείωσης υπολογίζεται με βάση το βάρος του αεροσκάφους σε τόνους και όχι στον αριθμό των επιβατών.
- (136) Επικουρικώς, η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι διαφοροποιήσεις των τελών για την έναρξη ενός νέου δρομολογίου είναι οικονομικά αποδοτικές για τον αερολιμένα Marseille Provence. Στην απάντησή της, η Γαλλία υπέβαλε μελέτη για την αποδοτικότητα των μέτρων η οποία συντάχθηκε εκ των υστέρων. Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι υπολογισμοί που έγιναν με βάση τα εμπορικά έσοδα του έτους 2008 δείχνουν ότι η μέση έκπτωση που παρέχεται για ένα δρομολόγιο εκτελούμενο με τύπους αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τους αεροσταθμούς mpr1 και mpr2 είναι χαμηλότερη από τα έσοδα που προκύπτουν από τα έσοδα τα οποία καταλογίζονται στον καθένα από αυτούς τους αεροσταθμούς, και προκύπτει καθαρό αποτέλεσμα [...] * EUR ανά επιβάτη για τον αεροσταθμό mpr1 και [...] * EUR ανά επιβάτη για τον αεροσταθμό mpr2. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι το 83 % της επιβατικής κίνησης που δημιουργείται από το μέτρο αυτό διατηρείται για διάστημα τριών ετών, αποφέροντας πρόσθετο κέρδος. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι μια νέα μελέτη για την αποδοτικότητα των διαφοροποιήσεων που ψηφίστηκε από την Κοσόεκο στις 6 Δεκεμβρίου 2004 πραγματοποιήθηκε με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο του Σεπτεμβρίου 2005 που επικαιροποιήθηκε τον Μάιο του 2006 με βάση ένα αεροσκάφος B737 βάρους 67 τόνων για τον αεροσταθμό mpr2 και ένα αεροσκάφος A319 για τον αεροσταθμό mpr1. Εξετάστηκαν δύο υποθέσεις για την επιβατική κίνηση: στην πρώτη, η αύξηση της κυκλοφορίας από το 3ο έτος εφαρμογής της διαφοροποίησης αφορά μόνο την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων στις υφιστάμενες γραμμές και στη δεύτερη υπόθεση η αύξηση της κυκλοφορίας αφορά αποκλειστικά νέες γραμμές. Η πρώτη υπόθεση θα οδηγούσε σε καθαρό αποτέλεσμα επί του κύκλου εργασιών ύψους [...] * % και σε ΚΠΑ [...] * EUR, ενώ η δεύτερη σε καθαρό αποτέλεσμα επί κύκλου εργασιών ύψους [...] * % και σε ΚΠΑ [...] * EUR.
- (137) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι διαφοροποιήσεις εφαρμόζονταν χωρίς διακρίσεις και σε όλες τις εταιρείες που πληρούσαν τις προϋποθέσεις εφαρμογής. Η Γαλλία αμφισβητεί, συνεπώς, ότι πληρούται το κριτήριο της επιλεκτικότητας του μέτρου κατά τον χαρακτηρισμό κρατικής ενίσχυσης.
- (138) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι, στην απόφασή της για τον αερολιμένα του Μάντσεστερ ⁽²⁵⁾, στην οποία παραπέμπει η απόφασή της για τον αερολιμένα του Charleroi ⁽²⁶⁾, η Επιτροπή δέχθηκε ότι η χορήγηση εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης συνιστά μέτρο περιορισμένης διάρκειας και εντασσόταν σε καθεστώς ανοικτό σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που αρχίζουν νέο δρομολόγιο με αναχώρηση από το Manchester, κατά τρόπο που απέκλειε κάθε κίνδυνο νόθευσης του ανταγωνισμού και δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Η Γαλλία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ένα καθεστώς προστιτό σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χορηγείται για περιορισμένη χρονική περίοδο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ.
- (139) Η Γαλλία παρουσιάζει το καθεστώς διαφοροποίησης των τελών που ίσχυε από τις 15 Φεβρουαρίου έως τις 31 Ιουλίου 2009 και διευκρινίζει ότι 24 εταιρείες επωφελήθηκαν από το καθεστώς αυτό. Υπενθυμίζει ότι το καθεστώς ακυρώθηκε από το Tribunal administratif de Marseille με απόφαση της 30ής Ιουνίου 2009 για τον λόγο ότι το εύρος της διαφοροποίησης ήταν υπέρμετρα μεγάλο και αντικαταστάθηκε από την 1η Φεβρουαρίου 2010 από ένα σύστημα με μειωμένα ποσοστά έκπτωσης και με ενισχυμένες προϋποθέσεις χορήγησης. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην απόφαση Manchester πληρούνται στην περίπτωση των δύο καθεστώτων διαφοροποίησης των τελών που έχουν τεθεί σε εφαρμογή, εφόσον οι εν λόγω διαφοροποιήσεις δεν εντάσσονται στο πεδίο του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Κατά την άποψη της Γαλλίας, επομένως, κακώς η Επιτροπή εξετάζει στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας τις επίμαχες διαφοροποιήσεις βάσει του κριτηρίου του συνετού επιχειρηματία.

3.6. ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΝΥΚΤΕΡΙΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- (140) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η έκπτωση αυτή θεσπίστηκε, όπως και η έκπτωση για τα νέα δρομολόγια, για λόγους γενικού συμφέροντος. Η διαφοροποίηση των τελών νυκτερινής στάθμευσης επιτρέπει στον αερολιμένα Marseille Provence να αυξήσει τις ροές πτήσεων στην αρχή και στο τέλος της ημέρας, συμβάλλοντας στη βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών. Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι ο αντίκτυπος αυτού του μέτρου περιορίζεται στο [...] * % του κύκλου εργασιών των τελών στάθμευσης, χωρίς να έχουν οι διαφοροποιήσεις τελών επιπτώσεις για την έναρξη νέων γραμμών.
- (141) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι δεν είναι ορθό να αξιολογηθούν οι διαφοροποιήσεις για λόγους γενικού συμφέροντος υπό το πρίσμα της αποδοτικότητάς τους με τη στενή έννοια. Διευκρινίζει, ωστόσο, επικουρικώς, ότι η τήρηση της αρχής του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς είναι δεδομένη στην προκειμένη περίπτωση, βάσει της μελέτης «Καθορισμός των πρόσθετων δαπανών που προκύπτουν από τη νυκτερινή στάθμευση» βάσει των λογαριασμών του 2004.

⁽²⁵⁾ Απόφαση της 14ης Ιουνίου 1999, αερολιμένας του Μάντσεστερ, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλлонίας στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (ΕΕ L 137 της 30.4.2004, σ. 1).

[illegible]

- (142) Σύμφωνα με τη μελέτη που εκπονήθηκε με βάση τους λογαριασμούς του 2008, το μεταβλητό κόστος των τελών νυκτερινής στάθμευσης θα ανερχόταν σε [...] * EUR ανά αεροσκάφος ανά διανυκτέρευση, ενώ η εκτίμηση για το 2004 ήταν [...] * EUR. Στην περίπτωση αεροσκάφους B737-800 με ποσοστό πληρότητας 80 %, το κόστος αυτό αντιπροσωπεύει [...] * EUR ανά επιβάτη και στην περίπτωση αεροσκάφους A319 με ποσοστό πληρότητας 70 % [...] * EUR ανά επιβάτη. Όμως, βάσει των λογαριασμών που υποβλήθηκαν στην Κοσόεκο της 18ης Φεβρουαρίου 2009, οι δραστηριότητες από τα εμπορικά καταστήματα και τους χώρους στάθμευσης θα κάλυπταν ποσοστό [μεταξύ 100 % και 150 %] % των δαπανών για επιβάτες του αεροσταθμού mr1, δηλαδή καθαρό περιθώριο ύψους [...] * EUR ανά επιβάτη και [μεταξύ 100 % και 150 %] % των δαπανών για επιβάτες του αεροσταθμού mr2, δηλαδή καθαρό περιθώριο ύψους [...] * EUR ανά επιβάτη. Αυτά τα καθαρά περιθώρια κάλυπταν σε μεγάλο βαθμό τις καθαρές πρόσθετες δαπάνες της νυκτερινής στάθμευσης.
- (143) Τέλος, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή δεν είχε εκφράσει επικρίσεις για το σύστημα των αερολιμενικών τελών στον αερολιμένα Charleroi.

3.7. Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

- (144) Όσον αφορά το καθεστώς ενισχύσεων που θεσπίστηκε με την απόφαση του CCIMP της 21ης Νοεμβρίου 2005 και σε μία μόνο καταβολή [λιγότερο από 300 000] EUR υπέρ της BMI baby, η Γαλλία αναφέρει στην επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 2010 ότι, εάν το ποσό αυτό θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση, θα καλυπτόταν σε κάθε περίπτωση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1998/2006 της Επιτροπής⁽²⁷⁾ (για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας). Υπογραμμίζει, επιπλέον, ότι, μετά την ανακοίνωση της πώλησης της εταιρείας αυτής, το CCIMP ενδέχεται να μην ήταν σε θέση να λάβει μια υπεύθυνη δήλωση σχετικά με τις ενισχύσεις που εισπράχθηκαν σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες.

3.8. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΤΗΝ AMS

- (145) Όσον αφορά τη σύμβαση αγοράς διαφημιστικού χώρου με την AMS της 19ης Μαΐου 2006, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι η σύναψη της σύμβασης αυτής ήταν σύμφωνη με τη νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων, χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού λόγω της ύπαρξης ενός μόνο προμηθευτή.
- (146) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι η διαφημιστική πολιτική έχει άμεση επίπτωση στην αποδοτικότητα των αερολιμενικών υποδομών χάρη στα έσοδα που προκύπτουν από τα αερολιμενικά τέλη και τα τέλη των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Διευκρινίζει ότι η διαφήμιση εκ μέρους των αεροπορικών εταιρειών είναι ανεπαρκής και επισημαίνει ότι, το 2006, η AMS ήταν ο μοναδικός πάροχος που προσέφερε ταυτόχρονα ένα ενιαίο σύστημα αποκλειστικής διάθεσης εισιτηρίων της Ryanair, της μόνης εταιρείας που δεσμεύτηκε να δημιουργήσει βάση αεροσκαφών στον νέο αεροσταθμό mr2, ένα ευρύ κοινό χρηστών στους οποίους απευθύνεται η διαφημιστική πολιτική και υπηρεσίες μάρκετινγκ προσαρμοσμένες στην αγορά αεροπορικών εισιτηρίων με προορισμό την Προβηγκία.
- (147) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι το CCIMP συμπεριφέρθηκε ως συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς συνάπτοντας τη σύμβαση με την AMS, κατά τρόπο ώστε αυτή να μην ενέχει κανένα στοιχείο ενίσχυσης.
- (148) Η Γαλλία υποστηρίζει καταρχάς ότι η συμφωνηθείσα τιμή είναι σύμφωνη με τις πρακτικές της αγοράς, ιδίως με βάση τα αποτελέσματα της συγκριτικής μελέτης που εκπονήθηκε εκ των προτέρων με βάση τον διαδικτυακό τόπο viamichelin.com. Η Γαλλία αμφισβητεί ότι η παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ από την AMS γινόταν με προτιμησιακούς όρους και υπενθυμίζει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην απόφασή της σχετικά με το Αεροδρόμιο της Οστάνδης⁽²⁸⁾, δέχθηκε ότι το πρόγραμμα προώθησης πτήσεων μέσω του καταλόγου ενός ταξιδιωτικού πράκτορα δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.
- (149) Επιπλέον, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS είναι επένδυση αποδοτική για τον αερολιμένα Marseille Provence, και ειδικότερα για την ανάπτυξη του αεροσταθμού mr2. Η Γαλλία διευκρινίζει ότι οι όροι της σύμβασης ορίστηκαν με βάση μελέτη της αποδοτικότητας των χρηματοοικονομικών περιθωρίων που προέκυπταν από μια πτήση που εκτελούσε η Ryanair πριν από τη σύναψη της σύμβασης και υποβλήθηκε προς στήριξη των συμπερασμάτων της. Από τη μελέτη αυτή συνάγεται ότι η αποδοτικότητα των συμβατικών διατάξεων επηρεαζόταν από το 4ο έτος εκμετάλλευσης και μετά, με περιθώριο ύψους [...] * EUR ανά πτήση μετά από διαφήμιση. Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι από την ίδια μελέτη συνάγεται ότι η αποδοτικότητα που παρέχουν οι διαδοχικές διαφοροποιήσεις των

⁽²⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1998/2006 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2006, για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 379 της 28.12.2006, σ. 5).

⁽²⁸⁾ Απόφαση 98/337/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Ιανουαρίου 1998, όσον αφορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Φλάνδρας στην εταιρεία Air Belgium και στον ταξιδιωτικό πράκτορα Sunair για τη χρησιμοποίηση του αεροδρομίου της Οστάνδης (ΕΕ L 148 της 19.5.1998, σ. 36).

τελών σε όρους δημιουργίας νέων γραμμών και η σύμβαση με την AMS μόνο για τις πτήσεις της Ryanair για την περίοδο 2007-2021 παρουσιάζει ένα μέσο όρο περιθωρίου κέρδους [...] % με βάση τα πρότυπα κερδοφορίας του τομέα, η οποία εκτιμάται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε 7,31 % στην απόφασή της για τον αερολιμένα της Μπρατισλάβας ⁽²⁹⁾.

- (150) Η προσομοίωση της αποδοτικότητας που επικαιροποιήθηκε με βάση τα στοιχεία για την κίνηση και τις δαπάνες που ελέγχθηκαν από την εταιρεία Mazars έδειξε ένα περιθώριο κέρδους από το 3ο έτος [...] * EUR ανά πτήση.
- (151) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι τα έξοδα που συνδέονται με τη σύμβαση με την AMS λήφθηκαν υπόψη στο επιχειρηματικό σχέδιο του Σεπτεμβρίου 2005 που επικαιροποιήθηκε τον Μάιο του 2006, το οποίο συμπεραίνει ότι η συνολική αποδοτικότητα του αεροσταθμού mr2 ήταν [άνω του 7,5] * % την περίοδο 2005-2021. Με βάση τις τιμές του 2006, το μέσο ποσοστό καθαρών κερδών επί του κύκλου εργασιών της σύμβασης με την AMS σε σχέση με την κίνηση της Ryanair ήταν [άνω του 7,5] * % και η ΚΠΑ [...] * εκατ. EUR.
- (152) Η Γαλλία υποστηρίζει επίσης ότι, λαμβάνοντας υπόψη τα έσοδα από αεροναυτικά τέλη, τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες και τα αερολιμενικά τέλη, αλλά και άλλα έξοδα, το περιθώριο ανά αναχωρούντα επιβάτη πριν από την υπογραφή της σύμβασης ⁽³⁰⁾ ανερχόταν σε [...] * EUR. Ενώ το μέσο ποσό που υπολογίζεται για τα μέτρα μάρκετινγκ (κυρίως της AMS) είναι [...] * EUR ανά επιβάτη, το καθαρό περιθώριο για έξοδα μάρκετινγκ είναι κατά [...] * EUR ανά επιβάτη. Πρέπει, συνεπώς, να συναχθεί, σύμφωνα με τη Γαλλία, ότι υπάρχει οικονομικό όφελος για τον αερολιμένα για κάθε επιβάτη στον αεροσταθμό mr2.
- (153) Συνεπώς, ο αερολιμένας σημείωσε μεταξύ 2006 και 2012 μέσο δείκτη τιμολόγησης ανά επιβάτη από [...] * EUR ανά επιβάτη έως [...] * EUR ανά επιβάτη κατά μέσο όρο επί 7 έτη, ελαφρώς χαμηλότερο των προσδοκιών, αλλά επαρκή, ανερχόμενο σε [...] * EUR ανά επιβάτη.
- (154) Η Γαλλία επισημαίνει ότι η σύμβαση με την AMS περιείχε διάφορες δεσμεύσεις εκ μέρους της Ryanair ως προς τον αριθμό αεροσκαφών που θα είχαν ως βάση τον αερολιμένα Marseille Provence, τον αριθμό των καθημερινών πτήσεων και τον αριθμό των επιβατών ετησίως.
- (155) Συνεπώς, το άθροισμα των δαπανών της σύμβασης AMS ανά επιβάτη της Ryanair με το συνολικό πρόσθετο κόστος του επιβάτη της Ryanair συνεπάγεται συνολικό κόστος [...] * EUR ανά επιβάτη, και έτσι το πρόσθετο περιθώριο που συνδέεται με την παρουσία της Ryanair, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος που σχετίζεται με τη σύμβαση με την AMS, διαμορφώνεται στο ικανοποιητικό επίπεδο των [...] * EUR ανά επιβάτη.
- (156) Τέλος, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων του Tribunal Administratif de Marseille έκρινε, με διάταξη της 20ής Οκτωβρίου 2009, ότι τα ετήσια ποσά που προβλέπει η σύμβαση με την AMS, σε σχέση με τις υπηρεσίες που οφείλει να παρέχει και με το κοινό στο οποίο απευθύνεται ο μηχανισμός προβολής που έχει τεθεί σε εφαρμογή, δεν στερείται ούτε αντικειμένου ούτε επαρκούς ανταλλάγματος.

3.9. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ MR2 ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΣΥΝΕΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑ ΣΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

- (157) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι το κριτήριο του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς πληρούται, εφόσον η πολιτική που εφαρμόζει ο αερολιμένας αποφέρει οικονομικά οφέλη για την εκμετάλλευση του αερολιμένα. Για τον σκοπό αυτό, η ανάλυσή τους θα πρέπει να βασίζεται σε πολυετή επιχειρηματικά σχέδια με βάση ορισμένα κριτήρια, όπως η καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) και ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (ΕΣΑ), σε συνδυασμό με δοκιμές ευαισθησίας. Συναφώς, η ανάλυση των επενδύσεων που πραγματοποιούνται από τον αερολιμένα διέπεται από δύο αρχές: τη συνεκτίμηση των «πραγματικών» ροών κεφαλαίων, καθώς και της αξίας του χρόνου μέσω της επικαιροποίησης αυτών των ροών κεφαλαίων.
- (158) Η Γαλλία θεωρεί ότι η κατασκευή του αεροσταθμού mr2 είχε κυρίως ως αποτέλεσμα:
- την ενοποίηση ορισμένων δαπανών μεταξύ των δύο αεροσταθμών, μειώνοντας με αυτό τον τρόπο τις δαπάνες των κύριων αεροσταθμών
 - την αναβολή της υλοποίησης ορισμένων επενδύσεων το κόστος των οποίων επηρεάζει τον ΕΣΑ, όπως η κατασκευή της ζώνης ελέγχου εισιτηρίων Eurore και της αίθουσας επιβίβασης Europe/International.

⁽²⁹⁾ Απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C-12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

⁽³⁰⁾ Συμβούλιο αερολιμένα της 15ης Νοεμβρίου 2005.

- (159) Η ενοποίηση δαπανών και η αναβολή της υλοποίησης ορισμένων επενδύσεων που συνεπάγεται ο νέος αεροσταθμός mpr2 επηρεάζουν το επίπεδο των τιμών που πρέπει να αποφασιστούν για τον εν λόγω αεροσταθμό καθώς και τον ενοποιημένο κύκλο εργασιών κατά τον υπολογισμό του ΕΣΑ.
- (160) Ως εκ τούτου, η Γαλλία θεωρεί ότι η προσέγγιση που ακολούθησε ο αερολιμένας αντιστοιχεί στην επιλογή που θα είχε κάνει ένας ιδιώτης επιχειρηματίας. Πράγματι, θεωρεί εσφαλμένη την ανάλυση της εταιρείας συμβούλων PwC η οποία κατηγορεί τη Γαλλία ότι δεν έχει καταρτίσει επιχειρηματικό σχέδιο «βασισμένο σε παραδοχές που αφορούν ειδικά τον mpr2», χωρίς να δίνει τον ορισμό αυτού του όρου. Η Γαλλία υπενθυμίζει ως προς αυτό ότι τα ζητήματα κατανομής του κόστους μεταξύ των διαφόρων χρηστών των διαφόρων σταθμών αποτελούν μέρος της ανάλυσης της διαφοροποίησης των τελών του αερολιμένα και όχι της μελέτης της αποδοτικότητας του έργου του νέου αεροσταθμού.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟ CCIMP

- (161) Η Air France ισχυρίζεται ότι, εάν οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν για την αναβάθμιση των αερολιμενικών υποδομών ήταν προς όφελος όλων των αερομεταφορέων που είναι παρόντες στον αερολιμένα Marseille-Provence, οι επιδοτήσεις επενδύσεων ειδικά στον αεροσταθμό mpr2 μπορούν εν δυνάμει να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον καθένα από τους δύο αεροσταθμούς.
- (162) Η Air France αντικρούει την εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, ότι η πρόσβαση στον αεροσταθμό mpr2 είναι ίση και χωρίς διακρίσεις. Η απόφαση του CCIMP να διαθέσει τον αεροσταθμό μόνο για «διατεμαχικές» πτήσεις θα ανάγκαζε την Air France, η οποία εκτελεί επίσης διεθνείς πτήσεις και μεταφέρει ιδίως επιβάτες με ανταπόκριση πτήσεων, να διαχωρίσει τις πτήσεις της με αναχώρηση από τη Μασσαλία μεταξύ των δύο αεροσταθμών, με αποτέλεσμα η Air France να παραιτηθεί από τη χρήση του αεροσταθμού mpr2. Το άνοιγμα από τον Οκτώβριο του 2006 του αεροσταθμού mpr2 στις διεθνείς πτήσεις της Ryanair αποδεικνύει, κατά την Air France, την προτιμωσιακή μεταχείριση του εν λόγω αερομεταφορέα από το CCIMP. Επιπλέον, η Air France υπενθυμίζει ότι ο αεροσταθμός mpr2 παρείχε υπηρεσίες μόνο σε αεροσκάφη με χωρητικότητα μικρότερη των 200 θέσεων, γεγονός που απέκλειε τα αεροσκάφη τύπου Airbus 321, και ότι η εταιρεία Air Méditerranée άσκησε προσφυγή στο διοικητικό πρωτοδικείο της Μασσαλίας με την οποία ζητούσε να αναγνωριστεί ο αυθαίρετος και μεροληπτικός χαρακτήρας της εν λόγω ρήτηρας του κανονισμού χρήσης του αεροσταθμού mpr2.
- (163) Η Air France υποστηρίζει ότι οι όροι επιλεξιμότητας του αεροσταθμού mpr2 τους οποίους είχε επιβάλει αρχικά το CCIMP φαίνεται ότι είχαν ως αποκλειστικό σκοπό να αποκλείσουν τη δυνατότητα της να κάνει χρήση του νέου αεροσταθμού, ενώ η οικονομική ισορροπία του αερολιμένα δεν θα διασφαλιζόταν σε περίπτωση που η Air France θα μπορούσε να μεταφέρει το σύνολο των λειτουργιών της στον αεροσταθμό mpr2, όπου το επίπεδο του τέλους είναι σημαντικά μειωμένο.

4.1.2. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ CCIMP

- (164) Η Air France ισχυρίζεται ότι το ύψος των αερολιμενικών τελών, που εισπράττονται για λογαριασμό του κράτους αλλά επιστρέφονται στο σύνολό τους στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, μπορεί να μην αντιστοιχεί στα πραγματικά έξοδα που βαρύνουν τον αερολιμένα για τη χρηματοδότηση των μέτρων που εμπίπτουν στα καθήκοντα δημόσιας αρχής, και θα μπορούσε να αποτελεί επιδότηση λειτουργίας του αερολιμένα Marseille Provence.

4.1.3. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΕΙ Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ MARSEILLE PROVENCE ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

4.1.3.1. Μειωμένα τέλη επιβατών για τις πτήσεις εσωτερικού

- (165) Η Air France δεν αμφισβητεί τη διαπίστωση της Επιτροπής στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας ότι η δημιουργία ενός τερματικού σταθμού χαμηλού κόστους θα μπορούσε να ανταποκρίνεται σε ζήτηση της αγοράς. Ωστόσο, η Air France υπενθυμίζει ότι εναπόκειται στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα να διασφαλίσει την αποδοτικότητα αυτού του έργου.
- (166) Η Air France αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι είναι φυσιολογικό ένας ιδιωτικός φορέας διαχείρισης αερολιμένα να αξιώνει την πληρωμή υψηλότερων επιβαρύνσεων λόγω της μεταφοράς των επιβατών των αεροπορικών εταιρειών που επιλέγουν να προσφέρουν στους πελάτες τους πιο άνετη υπηρεσία, η πελατεία των οποίων εικάζεται ότι είναι «διατεθειμένη να πληρώσει» υψηλότερη τιμή. Η Air France υποστηρίζει ότι δεν συνέβαλε στον καθορισμό του

επιπέδου της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τερματικό σταθμό ο οποίος χαρακτηρίζεται «άνετος» και υπενθυμίζει ότι αμφιβάλλει ότι τα κριτήρια που εφαρμόζουν οι διαχειριστές του αερολιμένα για την πρόσβαση στον νέο τερματικό σταθμό ο οποίος προορίζεται τις νέες εταιρείες χαμηλού κόστους είναι πράγματι χωρίς διακρίσεις. Η Air France ισχυρίζεται ότι οι εταιρείες που χρησιμοποιούν παραδοσιακά αυτούς τους τερματικούς σταθμούς είναι συχνά εξαρτημένες από τις υποδομές αυτές. Η Air France εκτιμά ότι, επειδή ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα λειτουργεί κατά τρόπο μονοπωλιακό, μπορεί να αυξάνει καταχρηστικά τα τέλη γι' αυτούς τους δέσμιους πελάτες, με σκοπό να προσφέρει ελκυστικά τέλη στους πελάτες που χρησιμοποιούν τους τερματικούς σταθμούς χαμηλού κόστους, οι οποίοι έχουν την ικανότητα να μεταφέρουν με ευκολία την εκμετάλλευσή τους από έναν αερολιμένα σε έναν άλλο.

- (167) Η Air France θεωρεί ότι τα τέλη που εφαρμόζονται στον αερολιμένα Marseille Provence είναι αποτέλεσμα επιλογής λογιστικής αντιμετώπισης, με αποκλειστικό γνώμονα να ευνοηθούν οι εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αεροσταθμό mr2. Η μέθοδος κατανομής των γενικών εξόδων μπορεί, κατά την άποψη της Air France, να μειώσει τεχνητά το ύψος των τελών επιβατών που εφαρμόζονται στον αεροσταθμό mr2. Η Air France επιθυμεί να συμπεριλάβει η Επιτροπή στο σκεπτικό της το γεγονός ότι οι αερολιμένες αποτελούν «υποδομές ζωτικής σημασίας» για τις αεροπορικές εταιρείες και ότι, κατά συνέπεια, ένας φορέας διαχείρισης θα πρέπει να εφαρμόζει τέλη που αντικατοπτρίζουν το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας (υποχρέωση που επιβάλλεται επίσης από την οδηγία 2009/12/EK).
- (168) Η Air France επισημαίνει ότι, εξ όσων γνωρίζει, το CCIMP ουδέποτε έλαβε μέτρο για την ανάκτηση των συμπληρωματικών τελών που οφείλονται βάσει της αναδρομικής αναπροσαρμογής των τιμών του τέλους επιβατικών στον αεροσταθμό mr2. Η Air France επισημαίνει ότι, αν και, μετά την έκδοση της διάταξης της 28ης Ιουλίου 2009, το Συμβούλιο Επικρατείας στην απόφασή του για την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων ανέστειλε κατά 20 % το τέλος επιβατών που εφαρμόζονταν στον αεροσταθμό mr1, το CCIMP δεν αύξησε, ωστόσο, το ποσό του τέλους επιβατών στον αεροσταθμό mr2. Η Air France υπενθυμίζει ότι, εφόσον το Συμβούλιο Επικρατείας δεν ακύρωσε τα τέλη που εφαρμόζονται στον αεροσταθμό mr1 (απόφαση της 27ης Ιουνίου 2011), το σύνολο του 20 % που παρακρατήθηκε βάσει της διάταξης ασφαλιστικών μέτρων καταβλήθηκε τελικά στο CCIMP.
- (169) Η Air France επισημαίνει ότι, η Επιτροπή, σε προηγούμενη απόφαση ⁽³¹⁾ αποφάνθηκε ότι υπήρχε ειδικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά όσον αφορά το σύστημα διαφοροποίησης των αερολιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό της πτήσης (εσωτερική/διεθνής). Η Air France υπενθυμίζει ότι, ενώ η Γαλλία έλαβε μέτρα για την κατάργηση αυτού του συστήματος, η Επιτροπή δεν θέλησε να εφαρμόσει πρόσθετα κατάλληλα μέτρα. Η Air France συνάγει εξ αυτού ότι η προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής καθιστά κάθε νέα έρευνα σχετικά με αυτό το καθεστώς άνευ αντικειμένου

4.1.3.2. Τέλη για την έναρξη νέων γραμμών

- (170) Αν και η Air France παραδέχεται ότι κάθε αερολιμένας είναι ελεύθερος να προβεί σε μια τέτοια ενέργεια, υπενθυμίζει, ωστόσο, ότι ο αερολιμένας οφείλει να αποδείξει ότι έχει όντως ενεργήσει ως συνετός επιχειρηματίας της οικονομίας της αγοράς. Ως εκ τούτου, πρέπει να αποδείξει ότι σκοπός του επίμαχου μέτρου είναι να επιτευχθεί, μακροπρόθεσμα, απόδοση της επένδυσης. Ο στόχος πρέπει να είναι, συνεπώς, η αύξηση των ίδιων εσόδων και όχι η αύξηση της τουριστικής κίνησης στην περιοχή.
- (171) Η Air France προσθέτει ότι, για να γίνει αποδεκτό, ένα τέτοιο μέτρο πρέπει να είναι διαφανές, αμερόληπτο, να έχει φθίνοντα χαρακτήρα και να περιορίζεται χρονικά, ώστε να μη συνιστά δημόσια χρηματοδότηση των λειτουργικών δαπανών του αερομεταφορέα ο οποίος επωφελείται από αυτό.

4.2. RYANAIR

4.2.1. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟ CCIMP

- (172) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν για την κατασκευή του αεροσταθμού mr2 συνιστούν συμπεριφορά συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς.
- (173) Κατά τη Ryanair, η ανάλυση της Επιτροπής θα έπρεπε να λάβει υπόψη τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που προέρχονται από τον αεροσταθμό mr2, π.χ. από την ενοικίαση αυτοκινήτων, τα τέλη χρήσης των χώρων στάθμευσης και τα πρόσθετα εμπορικά έσοδα από πωλήσεις στους επιβάτες του αεροσταθμού mr2, που ενδέχεται να μεταβούν στα καταστήματα του κύριου αεροσταθμού ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη από ένα λεπτό με τα πόδια από τον αεροσταθμό mr2. Η Ryanair καταλήγει ότι τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που προέρχονται από τους επιβάτες του αεροσταθμού mr2 συμβάλλουν σημαντικά στην αποδοτικότητα του κύριου αεροσταθμού.

⁽³¹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Ιανουαρίου 2009, ενίσχυση E4/2007, C(2009) 184 τελικό.

- (174) Το κλείσιμο του αερολιμένα, που θα επέφερε πρόσθετο κόστος (λόγω απολύσεων, εξόδων απορρύπανσης, σκοπιμότητας των επενδύσεων που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί), ενώ η τιμή πώλησης του αερολιμένα θα ήταν χαμηλή, ακόμη και αρνητική, δεν θα συνιστούσε οικονομικά ορθή εναλλακτική λύση το 2006.
- (175) Η στρατηγική που εφάρμοσε ο αερολιμένας, η οποία οδήγησε σε αύξηση της κίνησης και των εσόδων και στη μείωση της μη χρησιμοποιούμενης δυναμικότητας του αερολιμένα, συνέβαλε στην αύξηση της εμπορικής αξίας του. Η Ryanair υποστηρίζει ότι τα στοιχεία ενεργητικού του αεροσταθμού mp2 και οι πραγματοποιηθείσες επενδύσεις θα μπορούσαν να έχουν ως αποτέλεσμα την αξιοποίηση σε περίπτωση πώλησης, σε αντίθεση με το επιχείρημα που προέβαλε η PwC.

4.2.2. Ο ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ MP2

- (176) Η Ryanair υποστηρίζει ότι η απόφαση για τον καθορισμό του τέλους επιβατών που εφαρμόζεται στον αεροσταθμό mp2 δεν καταλογίζεται στο κράτος, σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται από τη νομολογία στην υπόθεση Stardust Marine ⁽³²⁾. Η Ryanair επισημαίνει ότι τα ΕΒΕ θεωρούνται από τη γαλλική νομοθεσία ως ειδική κατηγορία δημόσιων οργανισμών μη ελεγχόμενων από το κράτος ⁽³³⁾. Ως εκ τούτου, η Ryanair αμφισβητεί τη στάση της Επιτροπής, η οποία περιορίζεται στο να εικάσει τη δυνατότητα καταλογισμού των υπό εξέταση μέτρων λόγω του γεγονότος ότι το CCIMP τελεί υπό τον έλεγχο του κράτους και υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να εξετάζει, σε κάθε περίπτωση, τις ειδικές περιστάσεις βάσει των οποίων διαπιστώνεται η δυνατότητα καταλογισμού ή όχι του μέτρου.
- (177) Η Ryanair δηλώνει επίσης ότι, στην περίπτωση του CCIMP, η Γαλλία ούτε έλαβε την πρωτοβουλία ούτε ενήργησε κατά τρόπο ώστε να ενθαρρύνει τον αερολιμένα να λάβει τα επίμαχα μέτρα. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι, αντιθέτως, η DGCA έχει επανειλημμένως απορρίψει τα τέλη που αποφάσισε το CCIMP ⁽³⁴⁾.
- (178) Επικουρικώς, η Ryanair υποστηρίζει ότι ο καθορισμός των τελών επιβατών για τον αεροσταθμό mp2 πληροί το κριτήριο του συνετού επιχειρηματία στην οικονομία της αγοράς. Η Ryanair υποστηρίζει ότι, στην ανάλυσή της, η Επιτροπή δεν εφάρμοσε ορθά τη δοκιμή του κριτηρίου του συνετού επιχειρηματία, όπως απαιτεί το Δικαστήριο ⁽³⁵⁾, για διάφορους λόγους.
- (179) Πρώτον, η Επιτροπή παρέλειψε να συγκρίνει, κατά κύριο λόγο, τα τέλη που εφαρμόζονται στον αερολιμένα Marseille Provence με την τιμή της αγοράς. Η Ryanair υπέβαλε μελέτη που υποστηρίζει ότι η τιμή της αγοράς για τις αερολιμενικές υπηρεσίες μπορεί να διαπιστωθεί βάσει σύγκρισης με τις τιμές που καταβάλλονται σε συγκρίσιμους ιδιωτικούς αερολιμένες σε όλη την Ευρώπη. Η εταιρεία χρησιμοποιεί τη σύγκριση με τα αεροδρόμια Luton, Eastern Midlands, Prestwick και του Λίβερπουλ. Ισχυρίζεται ότι οι εν λόγω αερολιμένες λειτουργούν χωρίς κρατικές ενισχύσεις και χωρίς κρατική παρέμβαση και ότι οι τιμές τις οποίες καταβάλλει σε αυτούς είναι κατά μέσο όρο τρεις φορές χαμηλότερες από τα τέλη του αερολιμένα Marseille Provence. Η Ryanair καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η τιμή που καταβάλλει στον αερολιμένα Marseille Provence για τις αερολιμενικές υπηρεσίες δεν είναι χαμηλότερα από την τιμή της αγοράς για τις εν λόγω υπηρεσίες και ότι το καταβαλλόμενο τέλος δεν ενέχει, συνεπώς, στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.
- (180) Δεύτερον, η Επιτροπή συμπεριέλαβε στους υπολογισμούς της τις μη ανακτήσιμες δαπάνες, αντί να βασίσει την εκτίμησή της αποκλειστικά στο οριακό κόστος. Η Ryanair υπενθυμίζει συναφώς ότι ο αερολιμένας Marseille Provence κατασκευάστηκε το 1922 και χρησιμοποιήθηκε κυρίως, πριν από την απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών, για τις περιφερειακές μεταφορές που χρηματοδοτούνταν από το κράτος υπό μορφή δημόσιας υπηρεσίας και ως βάση για τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνταν για την κατάσβεση των δασικών πυρκαγιών. Η Ryanair δηλώνει επίσης ότι για να αντιμετωπιστεί η μείωση της κίνησης που παρατηρήθηκε μεταξύ του 2001 και του 2003, ο αερολιμένας επεξεργάστηκε στρατηγική ανοίγματος στις εταιρείες χαμηλού κόστους με τη δημιουργία ενός αεροσταθμού ειδικά σχεδιασμένου για τη χρήση τους. Η Ryanair υπενθυμίζει ότι επί πολλά έτη, αντιπροσώπευε ποσοστό άνω του 40 % της κυκλοφορίας στον αεροσταθμό mp2. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες έχουν χαμηλή ελκυστικότητα για τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες εύλογα αναμένουν να διαπραγματευθούν με τον αερολιμένα όσο το δυνατό χαμηλότερα τέλη εφόσον μεταφέρουν στο αεροδρόμιο μεγάλο αριθμό επιβατών. Η Ryanair υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη την κατάσταση που επικρατούσε κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου στον δικαιούχο για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ενίσχυσης. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι, στην προκειμένη περίπτωση, όταν ξεκίνησε τις πτήσεις της στον αερολιμένα Marseille Provence, δεδομένων των συμβατικών δεσμεύσεων που είχε αναλάβει ως προς τον όγκο των μεταφερόμενων επιβατών, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορούσε ευλόγως να αναμένει μια μεγάλη αύξηση της επιβατικής κίνησης χάρη στην παρουσία της Ryanair στον αερολιμένα. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι, επειδή η οικονομική κατάσταση των μικρών περιφερειακών αερολιμένων με πλεονάζουσα χωρητικότητα είναι διαφορετική από εκείνη που ανέλυσε το Δικαστήριο στην απόφαση Charleroi, εάν θεωρηθεί ότι πρέπει να εφαρμόζεται σε αυτά η

⁽³²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου, της 16ης Μαΐου 2002, στην υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-4397.

⁽³³⁾ Για να υποστηρίξει αυτό το επιχείρημά της, η Ryanair παραθέτει τη γνώμη του Συμβουλίου Επικρατείας της 16ης Ιουνίου 1992, αριθ. 351 654.

⁽³⁴⁾ Η Ryanair παραπέμπει ως προς αυτό στις παραγράφους της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας σχετικά με τη μη ανάκτηση από το CCIMP των επιστροφών από την αναδρομική εφαρμογή των τελών, τα επανειλημμένα αιτήματα της Γαλλίας να τερματιστεί η εφαρμογή μειωμένων τελών για τις εσωτερικές πτήσεις και τη θέσπιση από το CCIMP ενίσχυσης μάρκετινγκ χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Γαλλίας.

⁽³⁵⁾ Η Ryanair παραπέμπει στην απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής.

ανάλυση βάσει κόστους, αυτή πρέπει να προσαρμοστεί. Ο συνυπολογισμός μόνο των οριακών δαπανών και εσόδων σε σχέση με τις συμβάσεις οι οποίες έχουν συναφθεί με τη Ryanair θα αντανakλούσε τη συμπεριφορά ενός συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς. Η Ryanair δηλώνει ακόμη ότι δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το κόστος που αφορά επενδύσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν πριν από την έλευση της Ryanair και τις πάγιες δαπάνες λειτουργίας. Η Ryanair προσθέτει ότι ο κερδοφόρος ή ζημιολόγος χαρακτήρας του αερολιμένα εν γένει δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης προς όφελος της αεροπορικής εταιρείας.

- (181) Η Ryanair υποστηρίζει ότι η ανάλυση του κόστους που πραγματοποίησε η Επιτροπή στο πλαίσιο της δοκιμής του κριτηρίου του συνετού επιχειρηματία είναι εσφαλμένη, διότι δεν λαμβάνει υπόψη το επίπεδο της προσφερόμενης υπηρεσίας στον αεροσταθμό mpr2, το οποίο υπολείπεται των υπηρεσιών που προσφέρονται στις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες και είναι, συνεπώς, αντίστοιχο με το ύψος του εφαρμοζόμενου τέλους. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι ο αεροσταθμός mpr2 παρέχει μόνο βασικές υποδομές ⁽³⁶⁾ και η επιφάνειά του ανά επιβάτη είναι πολύ περιορισμένη σε σχέση με την αντίστοιχη του κύριου αεροσταθμού (1,66 m² έναντι 6,06 m²). Η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους δεν θα πρέπει να καταβάλουν τα τέλη που αντιστοιχούν σε υπηρεσίες που δεν χρησιμοποιούν ή χρησιμοποιούν σε μικρότερο βαθμό από τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες ⁽³⁷⁾. Η Ryanair υπενθυμίζει ότι εφαρμόζει χρώσεις στις αποσκευές με σκοπό να ενθαρρύνει τους επιβάτες να μην καταγράφουν αποσκευές, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα μόνο το 1/3 των επιβατών της Ryanair να προβαίνει σε καταγραφή αποσκευών. Επιπλέον, οι επιβάτες της Ryanair μεταφέρουν οι ίδιοι τις αποσκευές τους από τα σημεία ελέγχου εισιτηρίων στο σημείο συνοριακού ελέγχου, καθιστώντας περιττή τη χρήση οποιαδήποτε υποδομής στον αερολιμένα. Συγκριτικά, η Ryanair επισημαίνει ότι η Air France χρησιμοποιεί συστηματικότερα τις υπηρεσίες εδάφους που συνδέονται με τη διακίνηση αποσκευών στον αερολιμένα.
- (182) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι χρησιμοποιεί τα μεγαλύτερα αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις στον αερολιμένα Marseille Provence, γεγονός που επιτρέπει στον αερολιμένα να μην επιβαρύνεται με το κόστος ευκαιρίας που συνδέεται με τη λειτουργία μικρών αεροσκαφών και συνδέεται με τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι λειτουργεί με βάση μικρά χρονικά διαστήματα μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων, διάρκειας 25 λεπτών, ενώ οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, όπως είναι η Air France έχουν χρόνο εναλλαγής μεταξύ 45 και 60 λεπτών. Όμως το μειωμένο χρονικό διάστημα μεταξύ άφιξης και αναχώρησης συμβάλλει στον περιορισμό του χρόνου χρήσης των επιφανειών εδάφους από τα αεροσκάφη και τους επιβάτες. Η Ryanair υπενθυμίζει ότι τα κριτήρια για τη χρήση του αεροσταθμού mpr2 βασίζονται εξάλλου στην απαίτηση να χρησιμοποιούνται αεροσκάφη τύπου Γ, χωρητικότητας μέχρι 200 θέσεων και με περιορισμένο χρόνο μεταξύ άφιξης και αναχώρησης.
- (183) Τέλος, η Ryanair επικρίνει το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη στην απόφασή της τις θετικές εξωγενείς επιδράσεις που συνδέονται με την παρουσία της Ryanair στον αερολιμένα, δηλαδή το γεγονός ότι η αξία της υποδομής αυξάνεται σε συνάρτηση με την κίνηση, λαμβάνοντας υπόψη τους εγγενείς κινδύνους που συνδέονται με την εκμετάλλευση των πρώτων γραμμών που εξυπηρετήθηκαν στον αερολιμένα. Επιπλέον, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η παρουσία μιας αεροπορικής εταιρείας σε έναν αερολιμένα έχει ευνοϊκό αποτέλεσμα που οδηγεί στην αύξηση του αριθμού των επιβατών σε αυτόν και, επομένως, στη βελτίωση των εμπορικών και μεταφορικών υποδομών στον αερολιμένα, γεγονός που αυξάνει περαιτέρω την ελκυστικότητα του αερολιμένα. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι έχει δεσμευτεί με σύμβαση να μεταφέρει συγκεκριμένο αριθμό επιβατών στον αερολιμένα της Μασσαλίας, συμβάλλοντας στη δημιουργία αυτών των εξωτερικών παραγόντων, όπως αποδεικνύουν αφενός η αύξηση της κυκλοφορίας στον αερολιμένα και ιδίως στον αεροσταθμό mpr2 και, αφετέρου, η αύξηση του αριθμού των αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις στον αερολιμένα. Επιπλέον, η Ryanair επισημαίνει ότι μια τέτοια δέσμευση μεταφέρει στην αεροπορική εταιρεία το σύνολο του κινδύνου που συνδέεται με τη λειτουργία της γραμμής και αποδεικνύει ότι ο αερολιμένας είναι σε θέση να αποδεχθεί ποσοστό απόδοσης της επένδυσης μικρότερο από εκείνο που θα απαιτούσε χωρίς αυτές τις δεσμεύσεις.
- (184) Η Ryanair παροτρύνει την Επιτροπή να υιοθετήσει στην ανάλυσή της την προσέγγιση του «ενιαίου ταμείου» βάσει της οποίας λαμβάνονται υπόψη όλα τα αεροναυτικά έσοδα και τα εμπορικά έσοδα που δημιουργούνται από την παρουσία μιας αεροπορικής εταιρείας σε έναν αερολιμένα. Η Ryanair επισημαίνει συναφώς ότι μεταφέρει περισσότερους επιβάτες ανά πτήση από την Air France και ότι εκτελεί πτήσεις «διατεματικές» κατά τη διάρκεια των οποίων εκτιμά ότι οι επιβάτες είναι πιο πιθανό να αποφέρουν εμπορικά έσοδα από τους διερχόμενους επιβάτες. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι από την έναρξη της δραστηριότητάς της στον αερολιμένα Marseille Provence, έχουν εγκατασταθεί στον αεροσταθμό mpr2 πολλά εμπορικά καταστήματα και εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες συμβάλλουν στην αποδοτικότητα του εν λόγω αεροσταθμού.
- (185) Η Ryanair ισχυρίζεται, τέλος, πως το γεγονός ότι τα τέλη που έχουν καθοριστεί για τον αεροσταθμό mpr2 πληρούν το κριτήριο του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς αποδεικνύει ότι δημόσιοι πόροι που διατέθηκαν στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα δεν ανακατανέμονται προς τη Ryanair. Εάν αποδειχθεί η ύπαρξη ενίσχυσης υπέρ του αερολιμένα, η Ryanair αμφισβητεί ότι αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ο τελικός δικαιούχος ήταν αυτή.

⁽³⁶⁾ Η Ryanair υπενθυμίζει ότι ο αεροσταθμός mpr2 δεν έχει: ακριβή επιστροφή από μάρμαρο, ψευδοροφή, οθόνες πάνω από τα σημεία επιβίβασης, διάταξη μεταφοράς αποσκευών μέχρι την κύρια αίθουσα, καρότσια αποσκευών, αίθουσες αναμονής, σημείο ενημέρωσης, κυλιόμενες σκάλες και κυλιόμενους διαδρόμους, γέφυρα επιβίβασης.

⁽³⁷⁾ Για να στηρίξει αυτό τον ισχυρισμό, η Ryanair παραπέμπει στην απόφαση της CAA UK της 27ης Μαΐου 2011 σχετικά με την καταγγελία που υπέβαλε η Ryanair κατά του τέλους που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Gatwick με τρόπο που κάνει διακρίσεις.

- (186) Η Ryanair ισχυρίζεται στη συνέχεια ότι τα τέλη που εφαρμόζονται στον αεροσταθμό nr2 δεν είναι σε καμία περίπτωση επιλεκτικά, εφόσον η Επιτροπή δεν έχει αποδείξει ότι η Ryanair αποκόμισε ευνοϊκότερους όρους από τις άλλες αεροπορικές εταιρείες στον αερολιμένα της Μασσαλίας. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι δεν θα ήταν αρκετό το να διαπιστώσει η Επιτροπή ότι εφαρμόζονται διαφορετικά επίπεδα τελών στις διάφορες αεροπορικές εταιρείες για να καταλήξει σε αυτό το συμπέρασμα, αλλά η Επιτροπή θα έπρεπε να λάβει υπόψη το κόστος των υπηρεσιών τις οποίες παρέχει ο αερολιμένας σε κάθε μία από τις εταιρείες αυτές, καθώς και τους θετικούς εξωγενείς παράγοντες και τα μη αεροναυτικά έσοδα που δημιουργούνται από την κάθε εταιρεία. Η Ryanair υπενθυμίζει ότι το επιχειρηματικό μοντέλο της την οδήγησε να μεταφέρει σε κάθε πτήση μεγαλύτερο αριθμό επιβατών από τις άλλες εταιρείες και ότι η εξοικονόμηση που πραγματοποιεί ο αερολιμένας σε σχέση με το κόστος ευκαιρίας πρέπει να αντισταθμίζεται στο ύψος των τελών που εφαρμόζονται στη Ryanair.
- (187) Τέλος, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η διαφοροποίηση των τελών μεταξύ των εσωτερικών πτήσεων και των διεθνών πτήσεων συνιστά καταχρηστική δυσμενή διάκριση κατά την έννοια του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, εφόσον απορρέει από απόφαση του αερολιμένα, δεδομένης της δεσπόζουσας θέσης του όσον αφορά τη διάθεση της υποδομής. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες δεν διαφέρουν ριζικά σε σχέση με τον προορισμό τους (πτήση εσωτερικού, εντός Σένγκεν, διεθνής) και ότι ο έλεγχος των ταξιδιωτικών εγγράφων των επιβατών διεθνών πτήσεων αποτελεί μέρος των προνομίων του κράτους και δεν θα πρέπει συνεπώς να χρηματοδοτείται από τα αερολιμενικά τέλη. Η Ryanair εκφράζει την απογοήτευσή της για το γεγονός ότι η Γαλλία δεν έχει επεκτείνει τη διαπίστωση για τη διαφοροποίηση των τελών μεταξύ των πτήσεων εσωτερικού και των πτήσεων εντός του χώρου Σένγκεν και στις πτήσεις εκτός Σένγκεν, στις οποίες εφαρμόζεται υψηλότερο τέλος κατά 56 % στον κύριο αεροσταθμό. Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι ο μηχανισμός διαφοροποίησης συνιστά κρατική ενίσχυση. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι η Air France και οι συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες εκτελούν τις περισσότερες πτήσεις εσωτερικού και, κατά συνέπεια, επωφελούνται από το σύστημα διαφοροποίησης των τελών. Κατά συνέπεια, η Ryanair ζητεί από την Επιτροπή να συμπεριλάβει στα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην Air France το οποίο απορρέει από τη διαφοροποίηση των τελών μεταξύ πτήσεων εντός του χώρου Σένγκεν και εκτός Σένγκεν, ώστε να έχει τη δυνατότητα να ζητήσει αποζημίωση ενώπιον των γαλλικών δικαστηρίων.
- (188) Η Ryanair υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες σε σχέση με την AMS και την ανάλυση που θα πραγματοποιήσει η Επιτροπή. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η ύπαρξη ενίσχυσης στη σύμβαση με την AMS πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά από άλλα μέτρα. Εάν, παρ' όλα αυτά, η Επιτροπή αποφασίσει να το συνεκτιμήσει μαζί με τους όρους από τους οποίους επωφελείται η Ryanair στον αερολιμένα, η Ryanair προτείνει μια οικονομική ανάλυση και καταλήγει ότι σε αυτή τη βάση η σύμβαση της AMS θα ήταν αποδοτική για τον αερολιμένα βραχυπρόθεσμα.

4.3. CCIMP

4.3.1. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟ CCIMP

- (189) Το CCIMP συμμερίζεται τα επιχειρήματα της Γαλλίας για το ότι οι εγκριθείσες επιδοτήσεις καθώς και οι επιδοτήσεις που διατέθηκαν για τη χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις. Σε κάθε περίπτωση, οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις βάσει της ανακοίνωσης του 1994. Επικουρικώς, οι επιδοτήσεις που συνιστούν κρατικές ενισχύσεις συμβιβάζονται με τους κανόνες της ΣΛΕΕ, ιδίως βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Το CCIMP συμμερίζεται την άποψη της Γαλλίας για τη συμβατότητα των εξεταζομένων ενισχύσεων σε σχέση με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις κατευθυντήριες γραμμές, και ιδίως τις προϋποθέσεις της αναλογικότητας και της αναγκαιότητας.
- (190) Το CCIMP υπογραμμίζει τον άμεσο και έμμεσο οικονομικό αντίκτυπο του νέου αεροσταθμού στην περιοχή της Μασσαλίας και τον ρόλο του στην αποσυμφόρηση των κεντρικών αερολιμένων, στην ευρωπαϊκή συνοχή και την ενίσχυση της χωρητικότητας των αερολιμένων για την αντιμετώπιση του κινδύνου κορεσμού ⁽³⁸⁾.
- (191) Το CCIMP θεωρεί ότι η κατασκευή του νέου τερματικού σταθμού ήταν απαραίτητη για την εγκατάσταση εταιρειών χαμηλού κόστους που σπάνια εξυπηρετούν τις παραδοσιακές υποδομές, διότι τα χαρακτηριστικά τους δεν ανταποκρίνονται στο επιχειρηματικό μοντέλο τους. Το CCIMP υπενθυμίζει ότι μόνον η δημιουργία ενός αεροσταθμού με χαμηλές τιμές θα ικανοποιούσε τις απαιτήσεις των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη, σε συνθήκες διαφάνειας και μη διακρίσεων.

4.3.2. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ CCIMP

- (192) Το CCIMP διευκρινίζει, όπως και οι παρατηρήσεις που υπέβαλε η Γαλλία, ότι οι χρηματοοικονομικές ροές συνολικού ύψους [...] εκατ. EUR αφορούν εισφορές που καταβλήθηκαν στη γενική υπηρεσία του αερολιμένα για παρασχεθείσες υπηρεσίες. Υπογραμμίζει ότι δεν υπήρξε καμία χρηματοοικονομική μεταφορά πόρων από το ΕΒΕ προς τον αερολιμένα Marseille Provence. Υπενθυμίζει ότι ο αερολιμένας Marseille Provence είναι υπόχρεος, όπως και κάθε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην περιοχή, στον φόρο για δαπάνες εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων, για τον οποίο έχει καταβάλει ποσό 213 553 EUR το 2010.

⁽³⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 18.

4.3.3. Ο ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ ΜΡ2

- (193) Το CCIMP υπενθυμίζει ότι ο αεροσταθμός χαμηλού κόστους mr2 προσφέρει απλουστευμένες υπηρεσίες και επιτρέπει την προσφορά διαφοροποιημένων τελών, και επιβεβαιώνει ότι για τον καθορισμό αυτών των τελών συνεκτιμήθηκε το σύνολο των δαπανών. Το CCIMP καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αερολιμένας Marseille Provence μπορεί να επικαλεστεί ακόμη και την αρχή του συνετού επιχειρηματία για να δικαιολογήσει την ύπαρξη διαφοροποιημένων τελών για τον κάθε αεροσταθμό.
- (194) Το CCIMP θεωρεί ότι η αποκαλούμενη μέθοδος της «συνεισφοράς» που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ποσοστού αποδοτικότητας του αεροσταθμού mr2 είναι η μόνη που επιτρέπει να ληφθεί υπόψη η μεταφορά από μια εταιρεία από τον ένα στον άλλο αεροσταθμό των οικονομικών κλίμακας που συνεπάγεται τη σταθερότητα των εν λόγω δαπανών, ενώ η κατανομή τους ανά αεροσταθμό θα προκαλούσε μείωση στον κύριο αεροσταθμό. Υπενθυμίζει ότι η κατασκευή του αεροσταθμού mr2 είχε ως επακόλουθο την ενοποίηση ορισμένων δαπανών μεταξύ των δύο αεροσταθμών, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι δαπάνες των κύριων αεροσταθμών, να μετατεθεί χρονικά η υλοποίηση ορισμένων επενδύσεων (αναβολή της κατασκευής της ζώνης ελέγχου εισιτηρίων Europe και της αιθουσας επιβίβασης Europe/International).

4.3.4. ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

- (195) Το CCIMP δηλώνει ότι έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα ανάπτυξης που αποσκοπεί στην αύξηση της κίνησης του αερολιμένα, ιδίως μέσω της έναρξης νέων γραμμών. Κατά το CCIMP, τα κίνητρα αποσκοπούν στην επίτευξη αυτού του στόχου, σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική των φορέων διαχείρισης αερολιμένων, όπως τόνισε η Επιτροπή στην απόφασή της για τον αερολιμένα του Μάντσεστερ ⁽³⁹⁾. Το σύστημα που καθιερώθηκε πρέπει να θεωρηθεί, κατά την άποψη του CCIMP ως εμπορική πρακτική που αποκλείει κάθε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ, εφόσον το καθεστώς είναι ανοικτό, χωρίς διακρίσεις, και ισχύει για περιορισμένη διάρκεια βάσει αντικειμενικών κριτηρίων.
- (196) Το CCIMP υποστηρίζει ότι ο χαρακτηρισμός ως ενίσχυση πρέπει επίσης να απορριφθεί, εφόσον ένας συνετός επιχειρηματίας που ενεργεί σε κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα ενεργούσε στις ίδιες συνθήκες. Το CCIMP υποστηρίζει ότι οι υιοθετηθείσες διαφοροποιήσεις εντάσσονται σε μια προοπτική μεγιστοποίησης της αποδοτικότητας του αερολιμένα και βασίζονται σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο που περιλαμβάνεται στον φάκελο προετοιμασίας της συνεδρίασης της Cocomo της 14ης Σεπτεμβρίου 2009. Η επικαιροποίηση της μελέτης αυτής, όπως διευκρινίζεται στην απάντηση της Γαλλίας, επιβεβαιώνει την αποδοτικότητα των μέτρων.
- (197) Το CCIMP προσθέτει ότι, με βάση τις συνήθεις πρακτικές της αγοράς σε σχέση με τις οποίες θα πρέπει να αξιολογηθεί η συμπεριφορά της, το σύστημα που θεσπίστηκε εξακολουθεί να είναι εύλογο.

4.3.5. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ — ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ AMS

- (198) Το CCIMP υποστηρίζει ότι ενήργησε ως συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς συνάπτοντας τη σύμβαση με την AMS. Διευκρινίζει ότι η τιμή την οποία κατέβαλε είναι προφανώς ανάλογη και εύλογη για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη τις πρακτικές του κλάδου, και αμφισβητεί τη συνάφεια της μελέτης που υπέβαλε η Air France, η οποία αφορά μόνον τους δικτυακούς τόπους γενικού περιεχομένου. Το CCIMP υπενθυμίζει ότι, αντιθέτως, τα προϊόντα που προβάλλει ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair απευθύνονται σε ένα ευρύ κοινό χρηστών του διαδικτύου που αναζητούν αεροπορικά εισιτήρια.
- (199) Το CCIMP διευκρινίζει ότι, εφόσον ο επιδιωκόμενος στόχος είναι η αύξηση της κίνησης του αεροσταθμού mr2 και ειδικότερα του αριθμού των επιβατών διεθνών πτήσεων, οι οποίοι έχουν υψηλή αγοραστική δύναμη, μόνο μια στοχευμένη διαφήμιση ήταν κατάλληλη. Μόνον ο διαδικτυακός τόπος της Ryanair παρείχε, σύμφωνα με το CCIMP, προβολή και μέγιστη αποτελεσματικότητα των διαφημίσεων.
- (200) Το CCIMP υπενθυμίζει ότι το ετήσιο κόστος της σύμβασης της AMS σε σχέση με τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών ήταν της τάξης των [...] EUR το 2010.

⁽³⁹⁾ Απόφαση της 14ης Ιουνίου 1999, αερολιμένας του Μάντσεστερ, NN 109/98.

4.4. ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES (ΕΝΩΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ)

4.4.1. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟ CCIMP

- (201) Η Association of European Airlines (AEA) υπενθυμίζει ότι υποστηρίζει όλα τα μέτρα που μπορούν να συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά ότι οι επιδοτήσεις που χορηγούνται σε μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα τη νόθευση του ανταγωνισμού. Ο τομέας των αερομεταφορών σύμφωνα με την ΑΕΑ πρέπει να θεωρείται τομέας δραστηριότητας στον οποίο κάθε παρέμβαση, είτε είναι κανονιστική είτε οικονομική, ενδέχεται να προκαλέσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται σε μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες, επομένως, είναι αποδεκτές μόνον κατά τον βαθμό που ωφελούν όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις και δεν δημιουργούν στρεβλώσεις μεταξύ των αερολιμένων που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής.
- (202) Η ΑΕΑ υποστηρίζει ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα δεσμευτικό πλαίσιο σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές στο σύνολό τους, ώστε να αποφεύγονται οι ανεξέλεγκτες πρακτικές επιδοτήσεων και να εξασφαλίζεται ένα πλαίσιο ανταγωνισμού μεταξύ των οικονομικών φορέων. Θα έπρεπε να βασίζεται στην αρχή της εξέτασης των ενισχύσεων στους αερολιμένες σε συνάρτηση με τη ζήτηση και να μην ευνοεί τη μεταφορά της κυκλοφορίας προς τις περιοχές όπου η ζήτηση είναι υποτονική.

4.4.2. ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ ΜΡ2

- (203) Η ΑΕΑ στηρίζει την ιδέα ότι ένας αερολιμένας μπορεί να διαφοροποιήσει τις υποδομές του ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρονται στους χρήστες. Η ΑΕΑ ισχυρίζεται εντούτοις ότι, σε αυτή την περίπτωση, ο αερολιμένας πρέπει να τηρεί τις αρχές της διαφάνειας και της σχέσης με το κόστος στον υπολογισμό των τελών. Στην πράξη, η ΑΕΑ υποστηρίζει ότι πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των δαπανών που συνδέονται με τη χρήση των κοινών υποδομών, αφενός, και των δαπανών που σχετίζονται με την ειδική χρήση των υποδομών, αφετέρου. Σύμφωνα με την ΑΕΑ, όλες οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να καταβάλλουν τα ίδια τέλη για τη χρήση των κεντρικών υποδομών (διάδρομοι προσγείωσης/απογείωσης, χώροι στάθμευσης, εξοπλισμός ασφαλείας πτήσεων, έλεγχοι ασφαλείας, χειρισμός αποσκευών, περιβαλλοντικοί φόροι και φόρος για ηχητική όχληση, κατά περίπτωση). Τα τέλη εξυπηρέτησης στον αεροσταθμό μπορεί να διαφέρουν από τον έναν αεροσταθμό στον άλλο, ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες, και πρέπει να καθορίζονται με βάση τις πραγματικές δαπάνες.
- (204) Η ΑΕΑ ισχυρίζεται επίσης ότι η πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς με μειωμένες υπηρεσίες δεν πρέπει να περιορίζεται στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, αλλά θα πρέπει να είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, σύμφωνα με την αρχή της μη διάκρισης.
- (205) Για να εξασφαλιστεί ότι δεν υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον ίδιο αερολιμένα, η ΑΕΑ τονίζει ότι οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων δεν θα πρέπει να αυξάνουν τα τέλη στον κύριο τερματικό σταθμό για να αντισταθμίσουν το κόστος που συνδέεται με τον τερματικό σταθμό που παρέχει μειωμένες υπηρεσίες.

4.4.3. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

- (206) Η ΑΕΑ υποστηρίζει ότι οι πραγματικοί δικαιούχοι αυτών των καθεστώτων είναι οι αεροπορικές εταιρείες, ενώ περιφερειακοί αερολιμένες επωφελούνται μόνον έμμεσα. Η ΑΕΑ θεωρεί ότι τέτοιες ενισχύσεις δεν θα πρέπει να χορηγούνται για δρομολόγια που εκτελούνται ήδη από άλλη αεροπορική εταιρεία. Σύμφωνα με την ΑΕΑ, μια σύνδεση δεν θα πρέπει να θεωρείται ως «νέα γραμμή», όταν υπάρχει ήδη η ίδια σύνδεση με αερολιμένα που βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής. Η ΑΕΑ διευκρινίζει ότι το σωστό θα ήταν οι αερολιμένες που απέχουν λιγότερο από 100 χιλιόμετρα ή 120 λεπτά διαδρομής με τρένα υψηλής ταχύτητας (TGV) να θεωρείται ότι βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής.
- (207) Η ΑΕΑ θεωρεί ότι η διάρκεια των τριών ετών είναι υπερβολικά μεγάλη περίοδος για μια ενίσχυση για την έναρξη νέας γραμμής. Η ΑΕΑ ισχυρίζεται ότι η βιωσιμότητα μιας αεροπορικής σύνδεσης είναι προφανής μετά από λίγους μόνο μήνες, και το αργότερο μετά από ένα έτος. Η ΑΕΑ υπογραμμίζει ότι η ενίσχυση δεν θα πρέπει να καλύπτει τα πάγια λειτουργικά έξοδα, όπως οι αποσβέσεις των αεροσκαφών, τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών, ή για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών.
- (208) Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέας γραμμής δεν πρέπει, σύμφωνα με την ΑΕΑ, να μπορούν να σωρευθούν με άλλες ενισχύσεις που χορηγούνται για την εκμετάλλευση της ίδιας γραμμής. Η ΑΕΑ υποστηρίζει ότι μηχανισμοί επιβολής κυρώσεων θα πρέπει εφαρμόζονται στον μεταφορέα που δεν τηρεί τις συμβατικές υποχρεώσεις. Η ΑΕΑ τονίζει ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των αερομεταφορών πρέπει πάντοτε να είναι περιοριστικές και να επιτρέπονται μόνο μετά από εξέταση της κάθε περίπτωσης χωριστά.

- (209) Η ΑΕΑ ισχυρίζεται ότι οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται μόνο βάσει μιας διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας. Οι όροι χορήγησης των ενισχύσεων για την έναρξη νέας γραμμής θα πρέπει να δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, η ΑΕΑ ισχυρίζεται ότι κάθε οικονομική συνεισφορά που χορηγείται από οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης σε περιφερειακό αερολιμένα πρέπει να κοινοποιείται στο οικείο κράτος μέλος, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος της, ώστε αυτό να κρίνει αν είναι αναγκαίο να ενημερώσει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στην περίπτωση κοινοποιηθείσας ενίσχυσης, η ΑΕΑ τονίζει ότι πρέπει να υπενθυμιστεί στις τοπικές αρχές ότι κάθε καταβολή ενίσχυσης πριν από την έγκριση της Επιτροπής θεωρείται παράνομη ενίσχυση.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) Η AMS ισχυρίζεται καταρχάς ότι η απόφασή της να συνάψει τη σύμβαση της 19ης Μαΐου 2006 δεν μπορεί να καταλογιστεί στο γαλλικό κράτος. Η AMS επισημαίνει ότι, μολονότι η διαβούλευση με το κράτος μέσω της Coccoesco πριν από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη αποτελεί συναφή ένδειξη για τον καταλογισμό των εν λόγω αποφάσεων, δεν ισχύει το ίδιο όσον αφορά την απόφαση για την αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ. Η AMS υποστηρίζει ότι η αγορά των υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν είχε την παραμικρή σχέση με τις αποφάσεις για τα αερολιμενικά τέλη και δεν διαφέρει από οποιαδήποτε άλλη αγορά διαφημιστικού χώρου. Η AMS υπενθυμίζει επιπλέον ότι το οργανικό κριτήριο στο οποίο βασίζεται η ανάλυση της Επιτροπής για τον καταλογισμό στο κράτος των αποφάσεων του εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου είναι ανεπαρκές σε σχέση με τις επιταγές της νομολογίας Stardust Marine ⁽⁴⁰⁾.
- (211) Περαιτέρω, η AMS ισχυρίζεται ότι η σύναψη της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι σύμφωνη με τη συμπεριφορά ενός συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς. Η AMS υπογραμμίζει ότι η σύμβαση αυτή ήταν παρόμοια με εκείνες που είχαν συναφθεί με ιδιωτικούς αερολιμένες, όπως του Λίβερπουλ ή το Oslo Rygge, που αναμφίβολα συμπεριφέρθηκαν ως συνετοί επιχειρηματίες σε οικονομία της αγοράς. Η AMS διευκρινίζει ότι δεν κάνει καμία διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών αερολιμένων και ότι οι τιμές που εφαρμόζει δημοσιοποιούνται και είναι εύκολα προσβάσιμες στον ιστότοπό της.
- (212) Επικουρικώς, η AMS ισχυρίζεται ότι οι τιμές που ζητήθηκαν είναι σύμφωνες με τις τιμές της αγοράς. Η AMS διευκρινίζει ότι οι τιμές καθορίστηκαν με βάση τη μελέτη που πραγματοποίησε το 2004 η Mindshare, θυγατρική της WPP, εταιρεία παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, κατά παραγγελία της Ryanair. Η AMS προσθέτει ότι συνεργαζόμενες εταιρείες όπως η Hertz και η NeedaHotel αγοράζουν χώρο που είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο της για την προβολή των δικών τους υπηρεσιών και ότι οι συμβάσεις που συνάπτονται με αυτές τις επιχειρήσεις επιτρέπουν την καλύτερη εκτίμηση της τιμής της αγοράς. Τέλος, η AMS δηλώνει ότι ανέπτυξε μια προσφορά τιμών με βάση την τυποποιημένη μέθοδο υπολογισμού της έκθεσης στην επιγραμμική διαφήμιση για να αξιοποιήσει την προσφερόμενη έκθεση στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair. Οι τιμές καθορίζονται με βάση το κόστος ανά χίλιες «επισκέψεις ιστοσελίδας» και ο όγκος της θέασης καθορίζει ένα εύρος τιμών για τις περισσότερες παρεχόμενες υπηρεσίες ανάτησης.
- (213) Η AMS ισχυρίζεται ότι η Air France υπέβαλε μια σύγκριση μεταξύ της τιμής που πρόσφερε η AMS κατά τον χρόνο υπογραφής της σύμβασης, δηλαδή το 2006, και της τιμής της Viamichelin για το 2011, ενώ ο αερολιμένας Marseille Provence βασίστηκε ορθά για τη δική του σύγκριση στην τιμή που πρόσφερε η Viamichelin για το έτος 2006. Δεδομένου ότι οι προσφορές τιμών για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ μεταβάλλονται κατά μέσο όρο κάθε 6 έτη, η AMS θεωρεί ότι οι συγκρίσεις που πραγματοποίησε η Air France είναι ακατάλληλες.
- (214) Η AMS ισχυρίζεται ότι οι εμπορικοί όροι που προσφέρθηκαν στον αερολιμένα Marseille Provence ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκοί. Συναφώς, η AMS υπενθυμίζει ότι οι τιμές παρέμειναν αμετάβλητες από το 2006 έως το 2011 με βάση τον αριθμό των επισκεπτών στον δικτυακό τόπο της Ryanair τον Απρίλιο του 2005, ενώ στην πραγματικότητα ο αριθμός επισκέψεων αυξήθηκε από 0,65 εκατομμύρια το 2005 σε 1,2 εκατομμύρια το 2011. Επιπλέον, ο αριθμός των παραληπτών του καταλόγου διανομής παρέμεινε αμετάβλητος με βάση τον αριθμό που διαπιστώθηκε τον Απρίλιο του 2005, ενώ αυξήθηκε από 1,2 εκατομμύρια σε 2,6 εκατομμύρια. Η AMS υπογραμμίζει ότι η Air France δεν έλαβε υπόψη στη σύγκρισή της τα στοιχεία τα σχετικά με τον όγκο των επισκέψεων, με αποτέλεσμα η σύγκρισή της να είναι εσφαλμένη.
- (215) Η AMS υπενθυμίζει ότι ο αριθμός των επισκεπτών του ιστότοπου Viamichelin είναι χαμηλότερος από τον αριθμό επισκεπτών του ιστότοπου της Ryanair και ότι ο ιστότοπος αυτός δεν είναι γνωστός εκτός Γαλλίας. Η AMS θεωρεί ότι ο εν λόγω ιστότοπος δεν είναι, συνεπώς, κατάλληλος για την προβολή ενός αερολιμένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στοιχείο που τεκμηριώνεται από το γεγονός ότι κανένας αερολιμένας δεν έχει κάνει χρήση των υπηρεσιών του μέχρι τη σημερινή ημέρα. Η AMS υπογραμμίζει ότι ο ιστότοπος Lonely Planet είναι αυστραλιανός ιστότοπος που δεν είναι αρκετά γνωστός στην Ευρώπη και η συχνότητα επισκέψεων σε αυτόν είναι πολύ χαμηλότερη σε σύγκριση με τη συχνότητα επισκέψεων στον ιστότοπο της Ryanair. Τέλος, η AMS υπογραμμίζει ότι οι ιστότοποι που δεν είναι συνδεδεμένοι με αεροπορικές εταιρείες δεν είναι κατάλληλα προσαρμοσμένοι, διότι δεν επιτρέπουν στον επισκέπτη να κάνει την ίδια στιγμή κράτηση του αεροπορικού του εισιτηρίου. Η AMS θεωρεί ότι οι τιμές των υπηρεσιών μάρκετινγκ στους

⁽⁴⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-482/99, Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψεις 52 και 58.

ιστότοπους της Air France, της British Airways και της Expedia είναι υψηλότερες από τις τιμές που εφαρμόζονται στον ιστότοπο της Ryanair, μολονότι έχουν μικρότερη συχνότητα επισκέψεων.

- (216) Επιπλέον, η AMS αμφισβητεί την άποψη ότι η Ryanair εμποδίζει τον αερολιμένα της Μασσαλίας να συνάψει τη σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ. Η AMS ισχυρίζεται ότι δεν έχει συμφέρον να περιορίσει την πώληση διαφημιστικού χώρου στον δικτυακό τόπο της Ryanair, που αποτελεί ένα πεπερασμένο πόρο στον οποίο απευθύνεται μια σημαντική ζήτηση.
- (217) Η AMS υποστηρίζει ότι η ύπαρξη διαφημιστικών συνδέσμων στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair προσελκύει την προσοχή των διαχειριστών ή των ιδιοκτητών αερολιμένων και, με το να αναδεικνύει την παρουσία μιας εταιρείας τακτικών πτήσεων και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που συνδέονται με αυτήν, αυξάνει την εγγενή αξία των αερολιμένων στην αντίληψη των δυνητικών αγοραστών.
- (218) Η AMS υποστηρίζει ότι η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει, στην απόφασή της για το αεροδρόμιο της Μπρατισλάβας, την αξία της παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ⁽⁴¹⁾.
- (219) Τέλος, η AMS υποστηρίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν εφαρμόζονται στη σχέση μεταξύ ενός αερολιμένα και ενός παρόχου υπηρεσιών μάρκετινγκ.

5. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (220) Σχολιάζοντας τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών, η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι παρατηρήσεις της Air France περιέχουν πολλούς λανθασμένους ισχυρισμούς.
- (221) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι η πρόσβαση στον αεροσταθμό mr2, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Air France, είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις.
- (222) Η Γαλλία διευκρινίζει ότι δεν είναι δυνατό να κατηγορηθεί ο αερολιμένας Marseille Provence ότι δεν προέβλεπε το άνοιγμα του αεροσταθμού mr2 στις διεθνείς πτήσεις εκτός Σένγκεν, η θέσπιση των οποίων προβλέφθηκε μετά την υπογραφή της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» μεταξύ του Μαρόκου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις 29 Δεκεμβρίου 2006. Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι οι μέχρι τότε μελέτες σχετικά με τις προοπτικές ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών παρουσίαζαν προοπτικές ανάπτυξης κυρίως εντός του χώρου Σένγκεν και, ως εκ τούτου, η αρχική διαρρύθμιση του αεροσταθμού mr2 δεν προέβλεπε ειδική υποδομή για τα συστήματα συνοριακού ελέγχου, τα οποία θα συνεπάγονταν περιττό πρόσθετο κόστος. Η Γαλλία υπογραμμίζει, εξάλλου, ότι η Air France, η οποία ισχυρίζεται πως το γεγονός ότι ήταν αδύνατη η εκτέλεση διεθνών πτήσεων από τον αεροσταθμό mr2 αποσκοπούσε ειδικά στο της στερήσει την πρόσβαση στον εν λόγω αεροσταθμό, εξακολουθεί να μην εκτελεί πτήσεις από τον αεροσταθμό mr2 παρά το άνοιγμα στις διεθνείς πτήσεις.
- (223) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι οι διατάξεις του κανονισμού για την πρόσβαση στον αεροσταθμό mr2 αιτιολογούνται για λόγους άνεσης και ασφάλειας που καθορίζονται από τον αερολιμένα, όπως το περιορισμένο μέγεθος των αιθουσών επιβίβασης. Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι η προσφυγή που άσκησε η Air Méditerranée ενώπιον του Tribunal Administratif de Marseille σχετικά με την πρόσβαση στον αεροσταθμό mr2 απορρίφθηκε από το εν λόγω δικαστήριο ⁽⁴²⁾.
- (224) Η Γαλλία αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Air France ότι η οικονομική ισορροπία του αεροσταθμού mr2 δεν θα επιτυγχανόταν, εάν η Air France ήταν σε θέση να μεταφέρει όλες τις λειτουργίες της σε έναν τερματικό σταθμό με πολύ χαμηλότερα τέλη από τα τέλη που εφαρμόζονταν στον κύριο αεροσταθμό. Κατά τη Γαλλία, ο ισχυρισμός αυτός αντικρούεται από το γεγονός ότι ο αερολιμένας είχε ενσωματώσει στο αρχικό επιχειρηματικό του σχέδιο την υπόθεση της μεταφοράς του ειδικού δρομολογίου της Air France στον αεροσταθμό mr2. Η Γαλλία θεωρεί ότι, επί της ουσίας, η Air France επέκρινε την ποιότητα των υπηρεσιών στον αεροσταθμό mr2, διότι δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες της πελατείας της. Η Γαλλία υπενθυμίζει, ως προς αυτό, ότι η διαφοροποίηση των αερολιμενικών υπηρεσιών και των τελών που συνδέονται με κάθε μία από αυτές τις υπηρεσίες, εξακολουθεί να επιτρέπεται από τις ευρωπαϊκές και εθνικές νομοθετικές πράξεις.
- (225) Τέλος, η Γαλλία υπενθυμίζει ότι θεωρεί ότι το Συμβούλιο Επικρατείας, στην απόφασή του της 26ης Ιουλίου 2011, δεν καταδίκασε τη μέθοδο κατανομής των δαπανών μεταξύ των αεροσταθμών mr1 και mr2, αλλά επιβεβαίωσε ότι τα τέλη

⁽⁴¹⁾ Απόφαση 2011/60/ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 114.

⁽⁴²⁾ Διάταξη του δικαστού των ασφαλιστικών μέτρων του διοικητικού πρωτοδικείου της Μασσαλίας, της 17ης Μαρτίου 2011, αριθ. 1101332, με την οποία το πρωτοδικείο έκρινε ότι η κατάσταση δεν συνιστά αρκούντως σοβαρή και άμεση βλάβη σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως συνθήκη έκτακτης ανάγκης· απορρίπτει την αίτηση αναστολής· η προσφυγή παραμένει σε εκκρεμότητα επί της ουσίας.

του αεροσταθμού mp1 είχαν καθοριστεί με «μια μέθοδο υπολογισμού που στηρίζεται σε ακριβείς λογιστικές μελέτες». Η Γαλλία αμφισβητεί την παρατήρηση της Air France, ότι το CCIMP έπρεπε να αυξήσει το ύψος του τέλους επιβατών στον αεροσταθμό mp2 μετά τη διάταξη των ασφαλιστικών μέτρων της 28ης Ιουλίου 2009, εφόσον δεν υπήρχε απόφαση επί της ουσίας, και υπενθυμίζει ότι ο αερολιμένας αναθεώρησε αισθητά τη διάρθρωση των τελών του μετά την απόφαση της 26ης Ιουλίου 2011.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ CCIMP — ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

6.1. ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ CCIMP

- (226) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο όταν ο αποδέκτης είναι «επιχείρηση». Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επανειλημμένα ορίσει τις επιχειρήσεις ως οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους ⁽⁴³⁾. Αποτελεί οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα η οποία συνίσταται στην προσφορά αγαθών ή υπηρεσιών σε ορισμένη αγορά ⁽⁴⁴⁾. Αυτός καθαιυτός ο οικονομικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας δεν εξαρτάται από το εάν η δραστηριότητα αποφέρει κέρδη ⁽⁴⁵⁾.
- (227) Η δραστηριότητα των αεροπορικών εταιρειών που συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών σε επιβάτες και/ή επιχειρήσεις αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Το Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση «Aéroports de Paris», αποφάνθηκε επίσης ότι η δραστηριότητα ενός αερολιμένα που συνίσταται στην παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Στην απόφασή του στην υπόθεση «αερολιμένας Leipzig-Halle», το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών.
- (228) Όσον αφορά προηγούμενα μέτρα χρηματοδότησης, η σταδιακή ανάπτυξη δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων δεν επιτρέπει τον καθορισμό ακριβούς ημερομηνίας από την οποία και εξής η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα θα πρέπει να θεωρείται αναμφίβολα οικονομική δραστηριότητα. Ωστόσο, το Δικαστήριο έχει αναγνωρίσει την εξέλιξη της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων. Στην απόφασή του στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig-Halle», το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι από το 2000 η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν μπορούσε πλέον να εξαιρείται από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Συνεπώς, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (12 Δεκεμβρίου 2000), η λειτουργία και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών πρέπει να θεωρείται δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.
- (229) Αντιθέτως, πριν από την έκδοση της απόφασης «Aéroports de Paris», οι δημόσιες αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, συνεπώς, τα εν λόγω μέτρα δεν ήταν υποχρεωτικά να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να θέσει τώρα υπό αμφισβήτηση βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις μέτρα χρηματοδότησης που εγκρίθηκαν πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris».
- (230) Ωστόσο, μέτρα που ελήφθησαν πριν από την ανάπτυξη οποιουδήποτε ανταγωνισμού στον τομέα των αερολιμένων δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση όταν εγκρίθηκαν, αλλά θα μπορούσαν να θεωρηθούν υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο ν) του κανονισμού 659/1999, εάν πληρούνται οι όροι του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (231) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ακόλουθες επιδοτήσεις χορηγήθηκαν πριν από την απόφαση στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (δηλαδή πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αρμοδιότητα να τις εξετάσει δυνάμει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων:

— επιδότηση του Γενικού Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1999, ύψους 3 064 000 EUR,

— επιδότηση του Γενικού Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1997, ύψους 8 032 000 EUR,

— επιδότηση του Γενικού Συμβουλίου της 8ης Ιουλίου 1994, ύψους 1 372 000 EUR,

⁽⁴³⁾ Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντισταθμιστική παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (EE C 8 της 11.1.2012, σ. 4, σημείο 2.1), καθώς και τη σχετική νομολογία, ιδίως τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, Pavlón και λοιποί. (Συλλογή 2000, σ. I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Ιουνίου 1987 στην υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7)· υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36)· Pavlón και λοιποί, σκέψη 75.

⁽⁴⁵⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Οκτωβρίου 1980 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck (Συλλογή 1980, σ. 3125, σκέψη 88)· απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Νοεμβρίου 1995 στην υπόθεση C-244/94, FFSA και λοιποί (Συλλογή 1995, σ. I-I-4013, σκέψη 21)· και απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Ιουλίου 2008 στην υπόθεση C-49/07, MOTOE (Συλλογή 2008, σ. I-4863, σκέψεις 27 και 28).

- κρατική επιδότηση της 26ης Απριλίου 2000 ύψους 290 000 EUR,
- κρατική επιδότηση της 23ης Ιουνίου 1999 ύψους 579 000 EUR.

(232) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα περιορίσει την εξέτασή της στις ακόλουθες επιδοτήσεις:

Πίνακας 5

Επιδότηση	Συνολικό ποσό της επένδυσης (σε χιλιάδες EUR)	Συνολικό καταβληθέν ποσό (σε χιλιάδες EUR)
Γενικό συμβούλιο 27.9.2002	2 098	209
Γενικό συμβούλιο 26.6.2003	8 920	3 000
Γενικό συμβούλιο 19.5.2005	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889
Γαλλικό κράτος 19.12.2001	μ.δ,	5 032
ΕΤΠΑ 22.8.2002	5 280	1 520
Σύνολο	48 002	18 250

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

6.1.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

(234) Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υποδομή την οποία αφορά η παρούσα απόφαση αποτέλεσε αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης από το CCIMP, που είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα και ο οποίος χρεώνει τέλη στους χρήστες της εν λόγω υποδομής. Κατά συνέπεια, το CCIMP είναι, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά την εκμετάλλευση του αερολιμένα, επιχείρηση κατά την έννοια του δικαίου του ανταγωνισμού της Ένωσης.

(235) Ωστόσο, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς τους, όλες οι δραστηριότητες ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν έχουν αναγκαστικά οικονομικό χαρακτήρα. Πρέπει, συνεπώς, να γίνει διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων του και να καθοριστεί σε ποιο βαθμό οι επιμέρους δραστηριότητες έχουν οικονομικό χαρακτήρα ή όχι ⁽⁴⁶⁾.

(236) Όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο, οι δραστηριότητες που συνήθως εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των επίσημων εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν κατά κανόνα την ασφάλεια, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τις αστυνομικές και τελωνειακές υπηρεσίες ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Ιανουαρίου 1994 στην υπόθεση C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43.

⁽⁴⁷⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Μαρτίου 1997 στην υπόθεση C-343/95, Diego Cali & Figli κατά Servizi Ecologici Porto di Genova, Συλλογή 1997, σ. I-1547. Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, N309/2002. Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2002, N 438/02, απόφαση της Επιτροπής της 16ης Ιανουαρίου 2002, αριθ. N 438/02, επιχορηγήσεις των λιμενικών αρχών για την εκτέλεση των δημόσιων αρμοδιοτήτων.

- (237) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ελλείψει νομικής υποχρέωσης των αερολιμένων να επωμίζονται το κόστος χρηματοδότησης αυτών των δραστηριοτήτων και των σχετικών υποδομών, η ανάληψή του από το κράτος δεν συνιστά κατά κανόνα κρατική ενίσχυση ⁽⁴⁸⁾.
- (238) Στην προκειμένη περίπτωση, είναι αναγκαίο να γίνεται η ακόλουθη διάκριση ανάλογα με τις σχετικές δραστηριότητες.
- (239) Όσον αφορά τις δαπάνες που συμβάλλουν στην εκτέλεση καθηκόντων δημόσιας αρχής, πρέπει να αναγνωριστούν οι δαπάνες για την εκπλήρωση των καθηκόντων δημόσιας ασφάλειας και προστασίας ως συμμετοχή στην άσκηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων.
- (240) Θα πρέπει πρωτίστως να αναγνωριστεί ένας τέτοιος χαρακτήρα στις δραστηριότητες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της δημόσιας ασφάλειας στον αερολιμένα, καθόσον αποσκοπούν στην αποτροπή παράνομων πράξεων, και ιδίως στην καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Ως εκ τούτου, οι δαπάνες που σχετίζονται με τα καθήκοντα αστυνόμευσης και με την παρουσία του σώματος των *Marins-Pompier*s της Μασσαλίας εμπίπτουν σε μια τέτοια δραστηριότητα. Το ίδιο ισχύει και για τα καθήκοντα των τελωνειακών υπηρεσιών.
- (241) Όσον αφορά τις δραστηριότητες σχετικά με τη δημόσια ασφάλεια στον αερολιμένα, αυτές αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν την προστασία των προσώπων και των αγαθών. Το ίδιο ισχύει και όταν η εν λόγω περιουσία αποτελεί δημόσια περιουσία, όπως συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση. Πρέπει, ιδίως, στην προκειμένη περίπτωση να επισημανθούν ως στοιχεία της αποστολής αυτής οι ακόλουθες δραστηριότητες:
- έλεγχος ασφαλείας των παραδιδόμενων αποσκευών,
 - έλεγχος των κοινών προσβάσεων στην απαγορευμένη ζώνη,
 - έλεγχος ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών,
 - αυτοματοποιημένος έλεγχος στα σύνορα για βιομετρική ταυτοποίηση,
 - σύστημα επιτήρησης με βίντεο.
- (242) Ωστόσο, η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται αναγκαστικά με την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας δεν πρέπει να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και φορέων διαχείρισης αερολιμένων. Πράγματι, αν είναι φυσικό σε ένα συγκεκριμένο νομικό σύστημα, κάποιες αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων να επωμίζονται ορισμένες δαπάνες, ενώ άλλες εταιρείες όχι, οι τελευταίες αποκομίζουν πλεονέκτημα, ακόμη και αν οι εν λόγω δαπάνες αφορούν δραστηριότητες οι οποίες θεωρούνται μη οικονομικές δραστηριότητες. Είναι συνεπώς αναγκαία μια ανάλυση του νομικού πλαισίου που διέπει τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα για να εκτιμηθεί αν, βάσει αυτού του νομικού πλαισίου, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων ή οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται να επωμιστούν τις δαπάνες που προκύπτουν από την άσκηση ορισμένων δραστηριοτήτων οι οποίες ενδέχεται να μην είναι καθαυτές αποδοτικές, αλλά που είναι σύμφυτες με την ανάπτυξη άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων.
- (243) Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το γαλλικό δίκαιο ⁽⁴⁹⁾, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων δεν υποχρεούνται, καταρχήν, να χρηματοδοτούν με ιδίους πόρους τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων.
- (244) Αντιθέτως, ο μόνος υποχρεωτικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας λόγω της ισχύουσας νομοθεσίας δεν αρκεί για να χαρακτηριστεί μια αποστολή ως μη οικονομική δραστηριότητα. Ως προς αυτό, οι δαπάνες για τη συμμόρφωση των υποδομών με τις νομοθετικές και κανονιστικές απαιτήσεις σχετικά με την πρόληψη των πυρκαγιών, και ιδίως οι δαπάνες για τις συσκευές και τα δίκτυα ανίχνευσης πυρκαγιών στους χώρους, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν καθήκοντα δημόσιας αρχής, εφόσον είναι κοινά για όλες τις επιχειρήσεις. Κάθε επιχείρηση οφείλει να εξασφαλίζει την τήρηση των προδιαγραφών πυρασφάλειας και επωμίζεται το σχετικό κόστος. Το ίδιο ισχύει και σε ό,τι αφορά την ασφάλεια της λειτουργίας έστω και αν αυτή επιβαλλόταν από τη συγγραφή υποχρεώσεων της σύμβασης παραχώρησης. Πρόκειται για δαπάνες που κάθε επιχείρηση οφείλει κανονικά να καταβάλει για την άσκηση της δραστηριότητάς της.
- (245) Από τα ανωτέρω συνάγεται, συνεπώς, ότι μόνον οι δραστηριότητες που περιγράφονται στον πίνακα 6 ως μη οικονομικές δραστηριότητες μπορούν να λαμβάνουν δημόσια χρηματοδότηση που εξαιρείται από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

⁽⁴⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, N309/2002, αεροπορική ασφάλεια — αντιστάθμιση του κόστους μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 7ης Μαρτίου 2007, N620/2006, κατασκευή του περιφερειακού αεροδρομίου του Memmingen — Γερμανία (EE C 133 της 15.6.2007, σ. 8).

⁽⁴⁹⁾ Το άρθρο L6332-2 του κώδικα των μεταφορών ορίζει ότι «η αστυνόμευση των αερολιμένων [...] διασφαλίζεται [...] από τον αντιπρόσωπο του κράτους στην αρμόδια υπηρεσία» σύμφωνα με τη γνωμοδότηση αριθ. 381.644 της 2ας Σεπτεμβρίου 2008 του Συμβουλίου Επικρατείας, για την αποστολή γενικού συμφέροντος, τα καθήκοντα δημόσιας αρχής «παραμένουν στην αποκλειστική ευθύνη του κράτους, το οποίο μπορεί, για να διαθέτει ένα μέρος των αναγκαίων πόρων, να επιβάλει φόρους, όπως ο φόρος με την ονομασία «αερολιμενικά τέλη». Αποκλείεται η διπλή χρηματοδότηση με επενδυτική ενίσχυση και τα «αερολιμενικά τέλη».

Πίνακας 6

Επιδότηση	Ημερομηνία	Δαπάνες που αφορούν μη οικονομικές δραστηριότητες (σε EUR)				Δαπάνες που αφορούν οικονομικές δραστηριότητες (σε EUR)
		Δημόσια ασφάλεια		Δημόσια προστασία		Συμμόρφωση με τη νομοθεσία και/ή ασφάλεια της εκμετάλλευσης
		Αστυνομία και τελωνεία	Πυροσβεστική	Βιντεοπαρακολούθηση, έλεγχος αποσκευών και επιβατών	Πρόσβαση σε δημόσιους χώρους	
Γενικό συμβούλιο	27 Σεπτεμβρίου 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Γενικό συμβούλιο	26 Ιουνίου 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Γενικό συμβούλιο	19 Μαΐου 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26 Ιουλίου 2004	0	0	0	0	72 095,00
ΕΤΠΑ	22 Αυγούστου 2002	0	0	0	0	0
Γαλλικό κράτος	19 Δεκεμβρίου 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Από τα προαναφερθέντα καθώς και από τον πίνακα 6 μπορεί να καταρτιστεί ανακεφαλαιωτικός πίνακας (πίνακας 7) των επενδυτικών ενισχύσεων που έλαβε ο αερολιμένας Marseille Provence οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας:

Πίνακας 7

Επιδότηση	Συνολικό ποσό της επένδυσης (σε χιλιάδες EUR)	Συνολικό καταβληθέν ποσό (σε χιλιάδες EUR)	Αξία μη οικονομικών δραστηριοτήτων (σε χιλιάδες EUR)	Υπολειπόμενο ποσό μετά την αφαίρεση των μη οικονομικών δραστηριοτήτων (σε χιλιάδες EUR)	Ποσοστό της μειωμένης επιδότησης των οικονομικών δραστηριοτήτων (%)
Γενικό συμβούλιο 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Γενικό συμβούλιο 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Γενικό συμβούλιο 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Γαλλικό κράτος 19.12.2001	μ.δ.	5 032	μ.δ.	0	μ.δ.
ΕΤΠΑ 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Σύνολο	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

- (247) Το Γενικό Συμβούλιο χορήγησε στο CCIMP επιχορηγήσεις που χρηματοδοτούνται από πόρους του νομού Bouches-du-Rhone, αποκεντρωμένου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης. Οι πόροι των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης είναι κρατικοί πόροι για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Το ίδιο ισχύει και για τις επιδοτήσεις που εισπράχθηκαν από την αστική κοινότητα Marseille Provence Métropole.
- (249) Οι επιδοτήσεις της DGCA προέρχονται απευθείας από την κεντρική διοίκηση.
- (250) Η ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών χρηματοδοτείται εν μέρει από τους πόρους του ΕΤΠΑ, οι οποίοι συνιστούν κρατικούς πόρους, εφόσον χορηγούνται υπό τον έλεγχο του οικείου κράτους μέλους ⁽⁵¹⁾.
- (251) Δεδομένου ότι οι αρχές που χορήγησαν τις επιδοτήσεις αποτελούν μέρος της δημόσιας διοίκησης και οι τελικές αποφάσεις όσον αφορά τη χρήση των κονδυλίων του ΕΤΠΑ λαμβάνονται από τη Γαλλία, οι εν λόγω επιδοτήσεις πρέπει να καταλογιστούν στο γαλλικό κράτος.
- (252) Εν κατακλείδι, τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης ελήφθησαν με κρατικούς πόρους και καταλογίζονται στο κράτος.

6.1.3. ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΓΙΑ ΤΟ CCIMP

- (253) Για να αξιολογηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση σε επιχείρηση, πρέπει να διαπιστωθεί αν η εν λόγω επιχείρηση αποκοιμίζει 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 ⁽⁵²⁾.
- (254) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα οφείλει να επωμίζεται το κόστος λειτουργίας του, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των υποδομών ⁽⁵³⁾.
- (255) Ως προς αυτό, πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί ότι «τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις» ⁽⁵⁴⁾.
- (256) Πρέπει, συνεπώς, να εξεταστεί αν το Γενικό Συμβούλιο ενήργησε ως συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς με την απόφασή του να συμμετάσχει στη χρηματοδότηση για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2.
- (257) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι το CCIMP συμπεριφέρθηκε ως συνετός επιχειρηματίας της οικονομίας της αγοράς λαμβάνοντας υπόψη στο επιχειρηματικό του σχέδιο για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2 τις επενδυτικές ροές χωρίς την επιδότηση που εισέπραξε από το Γενικό Συμβούλιο. Με αυτό τον τρόπο, η Γαλλία αξιολογεί την αποδοτικότητα του αεροσταθμού mpr2 για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα που δεν επωμίζεται όλα τα έξοδα εκτέλεσης. Ωστόσο, δεν αποδεικνύει την αποδοτικότητα της επένδυσης από τη σκοπιά του χορηγού της ενίσχυσης, του Γενικού Συμβουλίου.
- (258) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τη Γαλλία, κανένα στοιχείο δεν αποδεικνύει το γεγονός το Γενικό Συμβούλιο, χορηγός της επιδότησης, ανέμενε οποιαδήποτε απόδοση των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα Marseille Provence.

⁽⁵⁰⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου 12ης Μαΐου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, σκέψη 108, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

⁽⁵¹⁾ Όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των πόρων του ΕΤΠΑ ως κρατική ενίσχυση, βλ. απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση N 514/2006, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, αιτιολογική σκέψη 29, και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση N 44/2010, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70.

⁽⁵²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990 στην υπόθεση C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-307, σκέψη 41.

⁽⁵³⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-445/08, Freistaat Sachsen και λοιποί κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. II-1311, σκέψη 107.

⁽⁵⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής «Stardust Marine», σκέψη 69.

- (259) Η Γαλλία υποστηρίζει επίσης ⁽⁵⁵⁾ ότι, παρέχοντας επιδότηση για τη χρηματοδότηση του αεροσταθμού mpr2, το Γενικό Συμβούλιο επεδίωκε την επίτευξη ενός σκοπού γενικού συμφέροντος που συνίσταται στη στήριξη της απασχόλησης σε τοπικό επίπεδο, της περιφερειακής ανάπτυξης και της βελτίωσης της συνδεσιμότητας της περιοχής.
- (260) Όμως, η συμπεριφορά ενός επενδυτή σε οικονομία της αγοράς κατευθύνεται από τις προοπτικές κερδοφορίας ⁽⁵⁶⁾. Το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς θεωρείται ότι πληρούται εάν η διάρθρωση και οι μελλοντικές προοπτικές της εταιρείας επιτρέπουν να αναμένεται, σε εύλογο χρόνο, μία κανονική απόδοση με τη μορφή μερισμάτων ή υπεραξίας κεφαλαίου σε σύγκριση με μια παρόμοια ιδιωτική επιχείρηση. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να αποκλείεται κάθε συλλογιστική κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής ⁽⁵⁷⁾.
- (261) Σε αυτό το πλαίσιο, οι τυχόν θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής του αερολιμένα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση αυτή, στόχος της οποίας είναι να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη στοιχείων ενίσχυσης στην παρέμβαση ⁽⁵⁸⁾.
- (262) Η Γαλλία δεν έχει επικαλεστεί άλλο στοιχείο που θα μπορούσε να αποδείξει ότι το Γενικό Συμβούλιο συμπεριφέρθηκε ως συνेतός επιχειρηματίας χορηγώντας τις εν λόγω επιδοτήσεις. Επομένως, εφόσον το Γενικό Συμβούλιο δεν είχε βάσιμες προσδοκίες οικονομικής απόδοσης των προβλεπόμενων επενδύσεων, δεν συμπεριφέρθηκε ως συνेतός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς με την απόφασή του να χορηγήσει στον αερολιμένα Marseille Provence επιδότηση για τη χρηματοδότηση του δεύτερου τερματικού σταθμού.
- (263) Η Γαλλία δεν ισχυρίζεται ότι άλλοι δημόσιοι οργανισμοί που συνεισέφεραν με τις επιδοτήσεις τους στη χρηματοδότηση της υποδομής του αερολιμένα Marseille Provence συμπεριφέρθηκαν λαμβάνοντας την απόφασή τους ως συνετοί επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς. Εξάλλου, από κανένα στοιχείο της υπόθεσης δεν αποδεικνύεται ότι μπορεί να συνεβή αυτό.
- (264) Κατά συνέπεια, οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν από το Γενικό Συμβούλιο, την αστική κοινότητα Marseille Provence Métropole, το γαλλικό Δημόσιο και εκείνες που χορηγήθηκαν από το ΕΤΠΑ στο CCIMP παρέχουν στο CCIMP πλεονέκτημα που δεν θα είχε αποκομίσει σε κανονικές συνθήκες της αγοράς.
- (265) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι επιδοτήσεις επενδύσεων παρέχουν πλεονέκτημα αποκλειστικά στο CCIMP σε σύγκριση με άλλους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και άλλες επιχειρήσεις σε άλλους τομείς. Επομένως, το μέτρο είναι επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.1.4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

- (266) Το CCIMP, ως φορέας διαχείρισης του αερολιμένα Marseille Provence, που έχει ανταγωνιστική σχέση με τους άλλους αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια ζώνη επιρροής που αντιστοιχεί σε λιγότερο από 100 km ή 60 λεπτά. Ως προς αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ειδικότερα ότι στην εν λόγω ζώνη βρίσκονται οι αερολιμένες της Αβινιόν και της Nîmes. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αεροδρόμιο της Nîmes βρίσκεται σε απόσταση 98 km και της Τουλόν-Hyeres σε απόσταση 113 km από τον αερολιμένα Marseille Provence, και ότι από αυτά τα αεροδρόμια εκτελούνται επίσης πτήσεις προς Βρυξέλλες — Σαρλερουά, Φεζ και Λονδίνο. Το αεροδρόμιο της Nîmes, όπως και ο αερολιμένας Marseille Provence, εξυπηρετείται από τη Ryanair. Μια ενίσχυση που χορηγείται στο CCIMP μπορεί, συνεπώς, να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επειδή η αγορά των αερολιμενικών υπηρεσιών και η αγορά των αεροπορικών μεταφορών είναι αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Ένωσης, η ενίσχυση υπάρχει κίνδυνος να επηρεάσει επίσης τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Εξάλλου, υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ φορέων διαχείρισης αερολιμένων που είναι αρμόδιοι για τη διαχείρισή τους και, κατά συνέπεια, η χορήγηση ενίσχυσης στο CCIMP μπορεί να ενισχύσει τη θέση του σε αυτή την αγορά. Εξάλλου, ακόμη και οι αερολιμένες που βρίσκονται εκτός της ίδιας ζώνης επιρροής ασκούν επίσης ανταγωνισμό, δεδομένου ότι οι αεροπορικές εταιρείες, ιδίως οι εταιρείες χαμηλού κόστους, επιλέγουν τους προορισμούς τους σε διάφορους αερολιμένες στην Ευρώπη και εκτός αυτής.

6.1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (267) Για τους ανωτέρω λόγους, οι επιδοτήσεις επενδύσεων συνολικού ύψους 12,337 εκατ. EUR που χορηγήθηκαν από διάφορες δημόσιες αρχές για τη χρηματοδότηση της επένδυσης στον αερολιμένα Marseille Provence, στις οποίες περιλαμβάνεται η επιδότηση ύψους 7,197 εκατ. EUR που χορηγήθηκε από το Γενικό Συμβούλιο για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2, συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

⁽⁵⁵⁾ Η Γαλλία ισχυρίζεται επικουρικά ότι η χορηγηθείσα από το Γενικό Συμβούλιο επιδότηση για τη χρηματοδότηση του αεροσταθμού mpr2 συνιστά ενίσχυση συμβατή με βάση τις διατάξεις της Συνθήκης.

⁽⁵⁶⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-296/97, Alitalia κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3871, σκέψη 84· υπόθεση C-305/89, ό.α., σκέψη 20.

⁽⁵⁷⁾ Βλέπε κατευθύνσεις του 2005, παραγρ. 46.

⁽⁵⁸⁾ Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου της 21ης Ιανουαρίου 1999 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke et Lech Stahlwerke κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120. Βλέπε επίσης απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1986 στην υπόθεση C-40/85, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 2321, σκέψη 13.

6.2. ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ CCIMP

6.2.1. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ MARSEILLE PROVENCE ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΒΕ

- (268) Η Γαλλία διευκρινίζει ότι οι χρηματοοικονομικές ροές συνολικού ύψους [...] * εκατ. EUR από το 2001 έως το 2010 δεν συνιστούν επιδότηση υπέρ του CCIMP, αλλά συνεισφορά που κατέβαλλε ο αερολιμένας στη γενική υπηρεσία του ΕΒΕ για τιμολογηθείσες υπηρεσίες, βάσει δαπανών που πραγματοποίησε η γενική υπηρεσία ⁽⁵⁹⁾. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι ο αερολιμένας Marseille Provence ουδέποτε έλαβε χρηματοδοτική ενίσχυση από τη γενική υπηρεσία του ΕΒΕ. Η Γαλλία προσκόμισε βεβαίωση του ελεγκτή του CCIMP που επιβεβαιώνει την αξιοπιστία των λογιστικών στοιχείων που αναφέρθηκαν. Κανένα στοιχείο του φακέλου δεν αποδεικνύει το αντίθετο. Σε αυτή τη βάση φαίνεται ότι οι υπηρεσίες τιμολογήθηκαν στο επίπεδο των πραγματικών δαπανών.

6.2.2. ΠΙΘΑΝΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ

- (269) Σκοπός του συστήματος αερολιμενικών τελών είναι, σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία, η χρηματοδότηση των καθηκόντων δημόσιας αρχής, όπως οι υπηρεσίες ασφαλείας, πυρόσβεσης, διάσωσης, προστασίας (έλεγχος ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών, έλεγχος των κοινών προσβάσεων, έλεγχος ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών), καθώς και οι αυτοματοποιημένοι έλεγχοι στα σύνορα.
- (270) Η Επιτροπή οφείλει να επαληθεύει ότι ο αναδιανεμητικός μηχανισμός δεν μπορεί να προκαλέσει υπεραντιστάθμιση εξομοιούμενη με ενισχύσεις, ιδίως λόγω του γεγονότος ότι ο εν λόγω μηχανισμός είναι σε συνάρτηση με τον αριθμό των επιβατών.
- (271) Ωστόσο, το σύστημα που θεσπίστηκε με το άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα, καθώς και με τη διυπουργική απόφαση της 30ής Δεκεμβρίου 2009 σχετικά με τις λεπτομέρειες υποβολής δηλώσεων από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων για τον καθορισμό του ύψους των τελών αεροδρομίου που αντιστοιχούν ανά επιβάτη, όπως τροποποιήθηκε το 2012, έχει ως στόχο την αποτροπή τυχόν υπεραντιστάθμισης συνδυάζοντας ένα σύστημα υπολογισμού που έχει ως βάση τις πραγματικές δαπάνες με πιθανές εκ των υστέρων διορθώσεις.
- (272) Ως εκ τούτου, ο υπολογισμός των αερολιμενικών τελών πραγματοποιείται ως εξής: ο αερολιμένας χορηγεί την προκαταβολή των εξόδων που αφορούν τις αποστολές που ορίζονται από τις σχετικές πράξεις και, στη συνέχεια, υποβάλλει δήλωση αυτών των δαπανών καθώς και τα δεδομένα για την κυκλοφορία στην τοπική διεύθυνση της DGCA για έλεγχο και πιστοποίηση σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η κεντρική διοίκηση της DGCA διενεργεί τότε ένα δεύτερο έλεγχο συνυπολογίζοντας τα προηγούμενα έτη. Στη συνέχεια καθορίζονται τα τέλη με διυπουργική απόφαση για κάθε αερολιμένα χωριστά, σε συνάρτηση με τις δαπάνες που πραγματοποίησε κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων δημόσιας αρχής που του έχουν ανατεθεί.
- (273) Επιπλέον, ο υπολογισμός του φόρου βασίζεται επίσης σε πολυετή πρόβλεψη του κόστους και της κίνησης και των μηχανισμών προσαρμογής από το ένα έτος στο άλλο· επιπλέον, η διενέργεια εκ των υστέρων ελέγχων επιτρέπει τη διόρθωση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.
- (274) Επομένως, εφόσον τα έσοδα από τα τέλη χρησιμοποιούνται πράγματι για την κάλυψη δραστηριοτήτων δημόσιας αρχής και ο αερολιμένας Marseille Provence εισπράττει ποσό που δεν υπερβαίνει τις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνεται για την εκπλήρωση αυτών των καθηκόντων, δεν υφίσταται επιλεκτικό πλεονέκτημα προς όφελος του αερολιμένα. Τα αερολιμενικά τέλη που καταβάλλονται στο CCIMP δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.3. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΕΝΔΥΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ

- (275) Η Επιτροπή εξέτασε αν η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά. Το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ προβλέπει ορισμένες εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση των ενισχύσεων που ορίζεται στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Σε αυτό το πλαίσιο, οι κατευθύνσεις του 2005 αποτελούν τη βάση για να αξιολογηθεί κατά πόσο οι ενισχύσεις προς όφελος των αερολιμένων μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ).
- (276) Σύμφωνα με το σημείο 61 των κατευθύνσεων του 2005 ⁽⁶⁰⁾, οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών μπορούν να κριθούν συμβατές, ιδίως βάσει των άρθρων 107 παράγραφος 3 στοιχεία α), β) ή γ) και 93 παράγραφος 2, εφόσον:
- i) η κατασκευή και η εκμετάλλευση ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης ...).

⁽⁵⁹⁾ Οι υπηρεσίες που παρείχε η γενική υπηρεσία στην υπηρεσία αερολιμένα συνίσταντο, κατά τη Γαλλία, σε διοικητικά καθήκοντα και καθήκοντα οργάνωσης, διαχείρισης των ανθρώπινων πόρων και νομικών συμβουλών.

⁽⁶⁰⁾ Για τις λεπτομέρειες της εκτίμησης *ratione temporis* των κατευθύνσεων του 2005, η Επιτροπή παραπέμπει στις αιτιολογικές σκέψεις 218 έως 222 της απόφασής της για την κίνηση της διαδικασίας.

- ii) η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον καθορισμένο στόχο·
- iii) η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν·
- iv) η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες ισότιμα και χωρίς διακρίσεις·
- v) η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

Εκτός από την τήρηση των κριτηρίων αυτών, πρέπει να αποδειχθεί η αναγκαιότητα της ενίσχυσης ⁽⁶¹⁾. Το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο για την επίτευξη του καθορισθέντος στόχου.

6.3.1. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ MRP2

- i) Η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης...)
- (277) Σύμφωνα με τη συγγραφή υποχρεώσεων της σύμβασης παραχώρησης του αερολιμένα Marseille Provence, η κατασκευή της υποδομής βαρύνει τον παραχωρησιούχο, ο οποίος φέρει τη σχετική ευθύνη. Εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα αποφάσισε και επωμίστηκε το κόστος της επένδυσης, πρόκειται συνεπώς για επενδυτική ενίσχυση προς όφελος του εν λόγω φορέα.
- (278) Σύμφωνα με τη Γαλλία, ο αερολιμένας Marseille-Provence θα αντιμετώπιζε προβλήματα συμφόρησης σε σχετικά σύντομο διάστημα. Το επιχειρηματικό σχέδιο του Νοεμβρίου 2004 διαπίστωσε ότι ο κορεσμός του αεροδρομίου Marseille-Provence θα συνέβαινε έως το 2007 για τον χώρο ελέγχου εισιτηρίων και έως το 2016 για τις ζώνες επιβίβασης, χωρίς νέα έργα διαρρύθμισης. Ο πρωταρχικός στόχος ήταν, συνεπώς, να αντιμετωπιστεί ο κορεσμός του αεροσταθμού βραχυπρόθεσμα ενόψει της αναμενόμενης αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας.
- (279) Ο δεύτερος στόχος ήταν η προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης της περιφέρειας μέσω της καλύτερης εκμετάλλευσης του αερολιμένα και αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας. Για τον σκοπό αυτό, η ανάπτυξη μιας συμπληρωματικής υπηρεσίας προς αυτήν που πρόσφερε ο αερολιμένας Marseille Provence, σύμφωνα με τη στρατηγική του που οδήγησε στην εγκατάσταση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, θεωρήθηκε ως ο άξονας για την ανάπτυξη της δραστηριότητας του αερολιμένα. Αφενός, η κατασκευή του αεροσταθμού mrp2 ήταν απαραίτητη για την προσφορά διαφοροποιημένων υπηρεσιών στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που δεν παρέχονταν μέχρι τότε σε αυτή την περιοχή· αυτός ο αεροσταθμός είχε σχεδιαστεί ειδικά για να είναι όσο το δυνατόν καλύτερα προσαρμοσμένος σε αυτή τη νέα λειτουργία του αερολιμένα. Ο αεροσταθμός mrp2 ανταποκρίνεται πράγματι σε μια διαφορετική ανάγκη πελατών που είναι διατεθειμένοι να δεχθούν ένα επίπεδο απλοποιημένης υπηρεσίας επωφελοόμενοι από το χαμηλότερο κόστος της. Οι εταιρείες που επιθυμούν να προσφέρουν τέτοιες απλουστευμένες υπηρεσίες δεν θα μπορούσαν να εγκατασταθούν στον αεροσταθμό mrp1, για τη χρήση του οποίου επιβάλλονται σημαντικά υψηλότερα αερολιμενικά τέλη που αντιστοιχούν στην ανώτερη ποιότητα των υποδομών του και το υψηλότερο κόστος του. Αυτό το επίπεδο τελών θα έπρεπε αναγκαστικά να μετακυλιέται στην τιμή των αεροπορικών εισιτηρίων. Η ζήτηση για απλουστευμένες υπηρεσίες αυτού του είδους είναι πράγματι ευαίσθητη σε κάθε αύξηση του κόστους. Αφετέρου, οι συνθήκες λειτουργίας του αεροσταθμού mrp1 δεν προσφέρονται για τις ανάγκες ταχείας επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών.
- (280) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι η υλοποίηση του έργου θα επηρέαζε σημαντικά την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής, και ειδικότερα την ανάκαμψη της απασχόλησης, ενώ η απώλεια κυκλοφορίας στον αεροσταθμό mrp1 θα συνεπαγόταν την απώλεια θέσεων απασχόλησης.
- (281) Κατά συνέπεια, η κατασκευή του αεροσταθμού mrp2 είναι σύμφωνη με το σχέδιο δράσης του 2007 για την ενίσχυση της χωρητικότητας, της αποτελεσματικής λειτουργίας και της ασφάλειας των αερολιμένων στην Ευρώπη ⁽⁶²⁾, το οποίο διαπιστώνει ότι «με βάση την αναμενόμενη εξέλιξη της κίνησης, η Ευρώπη θα είναι αντιμέτωπη με ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο χάσμα μεταξύ χωρητικότητας και ζήτησης», όσον αφορά τα αεροδρόμια και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «το αγκάθι της χωρητικότητας συνιστά απειλή για την ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα όλων των παραγόντων που εντάσσονται στην αλυσίδα των αερομεταφορών» ⁽⁶³⁾. Σύμφωνα με το σχέδιο δράσης, η Επιτροπή υπογραμμίζει την ανάγκη όχι μόνο αποτελεσματικότερης χρήσης των υφιστάμενων υποδομών, αλλά και για τη «στήριξη της δημιουργίας νέων υποδομών»· η Επιτροπή υπογραμμίζει τη σημασία των περιφερειακών αεροδρομίων για την αντιμετώπιση της έλλειψης χωρητικότητας.

⁽⁶¹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2011 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης NN 26/2009 — Ελλάδα — επέκταση του αεροδρομίου Ιωαννίνων, αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70.

⁽⁶²⁾ COM(2006) 819 τελικό.

⁽⁶³⁾ Σχέδιο δράσης, σημείο 7 και πλαίσιο στη σελίδα 4.

(282) Με βάση τα ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η κατασκευή και η λειτουργία του αεροσταθμού mpr2 ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένους στόχους γενικού συμφέροντος και έτσι πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση αυτό το κριτήριο συμβατότητας.

ii) Η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη του καθορισμένου στόχου

(283) Λαμβανομένων υπόψη των προβλέψεων της κυκλοφορίας, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα προέβλεψε δύο σενάρια διαμόρφωσης της αερολιμενικής υποδομής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων κορεσμού των θέσεων ελέγχου εισιτηρίων και των χώρων επιβίβασης που είχαν εντοπιστεί. Τα επιχειρηματικά σχέδια που καταρτίστηκαν τον Νοέμβριο του 2004 και επικαιροποιήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2005 και τον Μάιο του 2006 δείχνουν ότι το σενάριο της κατασκευής ενός νέου αεροσταθμού με χαμηλές τιμές παρουσιάζει καλύτερη προοπτική αποδοτικότητας. Επιπλέον, το επιχειρηματικό σχέδιο του Σεπτεμβρίου 2005 που επικαιροποιήθηκε τον Μάιο του 2006, και λαμβάνοντας υπόψη την ενίσχυση που χορηγήθηκε από το Γενικό Συμβούλιο, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το σχέδιο για τη δημιουργία του αεροσταθμού mpr2 παρουσιάζει μεγαλύτερη αποδοτικότητα από το εναλλακτικό σχέδιο διαρρύθμισης της υποδομής με βάση τις παραδοχές για την κυκλοφορία ⁽⁶⁴⁾. Η κατασκευή του αεροσταθμού mpr2 συνιστούσε, συνεπώς, την επιλογή η οποία ήταν η καταλληλότερη για την επίτευξη του στόχου επίλυσης των προβλημάτων που συνδέονται με τον κορεσμό του αερολιμένα, με την παράλληλη ανάπτυξη της κυκλοφορίας στον αερολιμένα Marseille Provence.

(284) Επιπλέον, η κατασκευή του αεροσταθμού mpr2 πραγματοποιήθηκε με βάση την αναδιαμόρφωση του πρώην εμπορευματικού σταθμού που ήταν αχρησιμοποίητος, γεγονός που επέτρεψε τη βελτιστοποίηση της υφιστάμενης υποδομής.

(285) Τέλος, ο αεροσταθμός mpr2 σχεδιάστηκε ειδικά ώστε να προσφέρει στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους επίπεδο υπηρεσίας που συνάδει με το επιχειρηματικό τους μοντέλο, ενώ ο αεροσταθμός mpr1 κρίνεται ακατάλληλος για να υποδεχθεί κίνηση αυτού του είδους, ιδίως λόγω της απουσίας ενδιάμεσων στάθμευσης και χρόνων τοποθέτησης των γεφυρών επιβίβασης ασύμβατων με χρονικά διαστήματα μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων μικρότερα των 30 λεπτών, που αποτελούν στοιχείο του επιχειρηματικού μοντέλου των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Αντιθέτως, ο αεροσταθμός mpr2 σχεδιάστηκε κατά τρόπο που επιτρέπει τη μεταφορά των επιβατών με τα πόδια από την αίθουσα επιβίβασης μέχρι το χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών. Ο σχεδιασμός των έργων διαρρύθμισης του αεροσταθμού mpr2 καθιστά το έργο αυτό ειδικά προσαρμοσμένο για την υποδοχή της κίνησης εταιρειών χαμηλού κόστους, που θεωρείται βασικό στοιχείο της στρατηγικής για την αύξηση της κυκλοφορίας στον αερολιμένα Marseille Provence και την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και της περιφερειακής απασχόλησης, τα οποία είναι άμεσα και έμμεσα συνδεδεμένα με αυτήν.

(286) Η άλλη επιλογή για να αποφευχθεί ο κορεσμός του αεροδρομίου θα ήταν η επέκταση του υφιστάμενου αεροσταθμού mpr1. Ανάλογα με τη φύση του έργου, οι δαπάνες ήταν όσο το δυνατόν πιο περιορισμένες. Η κατασκευή του αεροσταθμού mpr2 επελέγη ως η λιγότερο δαπανηρή επιλογή και ικανή να συμβάλει στη μεγαλύτερη αύξηση της κυκλοφορίας.

(287) Για τους λόγους αυτούς μπορεί να διαπιστωθεί ότι η εξεταζόμενη υποδομή είναι απαραίτητη και αναλογική προς τους στόχους που είχαν τεθεί.

iii) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των ήδη υφιστάμενων υποδομών

(288) Το επιχειρηματικό σχέδιο του Νοεμβρίου 2004, υπολόγισε τη χωρητικότητα των αιθουσών επιβίβασης και ελέγχου εισιτηρίων του αεροσταθμού χαμηλών τελών σε 3,8 εκατομμύρια επιβάτες και κατάρτισε προβλέψεις της επιβατικής κίνησης των εταιρειών χαμηλού κόστους για την περίοδο 2005-2021. Βάσει αυτών των προβλέψεων, η χρησιμοποίηση της χωρητικότητας του αεροσταθμού mpr2 θα ανερχόταν στο 50 % από το 2012 και στο 89 % μέχρι το 2021. Οι εκτιμήσεις της επιβατικής κίνησης στις οποίες βασίζεται το επιχειρηματικό σχέδιο επιβεβαιώθηκαν από την κυκλοφορία στον αεροσταθμό mpr2 από το 2006 έως το 2010.

Πίνακας 8

Έτη	Προβλεπόμενη κίνηση (επιβάτες)	Πραγματική κίνηση	Ποσοστό χρησιμοποίησης της χωρητικότητας —πρόβλεψη (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Το σενάριο χωρίς κατασκευή του νέου αεροσταθμού παρουσιάζει συνολικές αθροιστικές ταμειακές ροές για την περίοδο ύψους [...] * EUR, ενώ το σενάριο με κατασκευή του αεροσταθμού mpr2 παρουσιάζει συνολικές αθροιστικές ταμειακές ροές για την περίοδο ύψους [...] * EUR. Η διαφορά μεταξύ των δύο σεναρίων παρέχει ΕΣΑ [...] * %.

Έτη	Προβλεπόμενη κίνηση (επιβάτες)	Πραγματική κίνηση	Ποσοστό χρησιμοποίησης της χωρητικότητας — πρόβλεψη (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) Η περιορισμένη κίνηση το έτος 2006 οφείλεται στην καθυστέρηση της έναρξης λειτουργίας (Οκτώβριος 2006) του αεροσταθμού mr2.

(**) Συνολική χωρητικότητα: 3,8 εκατομμύρια επιβάτες

- (289) Επιπλέον, επειδή ο αεροσταθμός mr1 και ο αεροσταθμός mr2 παρέχουν διαφορετικές υπηρεσίες, η εκτίμηση των προοπτικών χρήσης του αεροσταθμού mr2 δεν πρέπει να βασίζονται στις διαπιστωθείσες εξελίξεις της κυκλοφορίας στον κύριο αεροσταθμό. Σε κάθε περίπτωση, η πραγματική κίνηση τα έτη 2006 έως 2010 δείχνει ότι το ποσοστό χρησιμοποίησης της χωρητικότητας του αεροσταθμού mr1 παρέμεινε σταθερό από την έναρξη της λειτουργίας του δεύτερου αεροσταθμού.

Πίνακας 9

Έτη	Πραγματική κίνηση	Ποσοστό χρησιμοποίησης της χωρητικότητας — πρόβλεψη (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) Συνολική χωρητικότητα: 8,6 εκατομμύρια επιβάτες

- (290) Συνεπώς, η νέα υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των ήδη υφιστάμενων υποδομών.

iv) Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις

- (291) Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η Γαλλία, και ιδίως τον κανονισμό χρήσης του αεροσταθμού mr2, που η Επιτροπή έχει ήδη παραθέσει στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η νέα υποδομή είναι διαθέσιμη σε όλους τους δυνητικούς χρήστες (αεροπορικές εταιρείες) με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις.

v) Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινοτικό συμφέρον

- (292) Η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50 % των επιλέξιμων δαπανών. Μολονότι ο αερολιμένας Marseille Provence είναι ο μόνος αερολιμένας κατηγορίας Β εντός της ζώνης επιρροής, η επιβατική κίνηση στον αεροσταθμό mr2 αντιστοιχεί σε διατεμαστικές συνδέσεις που θα μπορούσαν δυνητικά να αναπτυχθούν στους μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες. Ο αερολιμένας της Avignon βρίσκεται σε απόσταση περίπου 75 χλχ. και διαδρομής 45 λεπτών και το αεροδρόμιο της Nîmes Garons βρίσκεται σε απόσταση περίπου 100 χιλιομέτρων και διαδρομής 60 λεπτών. Ο αερολιμένας της Toulon βρίσκεται σε απόσταση 113 km από τον αερολιμένα Marseille Provence και, ως εκ τούτου, δυνητικά βρίσκεται επίσης στην ίδια ζώνη επιρροής.

- (293) Εντούτοις, από τα διαθέσιμα στοιχεία δεν συνάγεται ότι το άνοιγμα του αεροσταθμού mp2 επιβράδυνε την ανάπτυξη αυτών των αερολιμένων, ούτε επηρέασε την εξέλιξη των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

vi) Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

- (294) Σύμφωνα με τις προβλέψεις των επιχειρηματικών σχεδίων, η κατασκευή του αεροσταθμού δεν θα ήταν οικονομικά αποδοτική χωρίς την ενίσχυση. Κατά συνέπεια, η ενίσχυση ήταν αναγκαία κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης για την πραγματοποίηση της επένδυσης, διότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα κατασκεύαζε τον αεροσταθμό χωρίς κρατική στήριξη. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη την περιορισμένη ένταση αυτής της ενίσχυσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι δυσανάλογη.

6.3.2. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΤΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

- i) Η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος ⁽⁶⁵⁾
- (295) Η επιχορήγηση αντιστοιχεί στον στόχο της ανάπτυξης της δραστηριότητας εμπορευματικών μεταφορών στον αερολιμένα Marseille Provence και την προαγωγή των οικονομικών δραστηριοτήτων που δημιουργούν θέσεις απασχόλησης σε μια περιοχή με ποσοστό ανεργίας σημαντικά υψηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο.
- (296) Η χορηγηθείσα από το ΕΤΠΑ ενίσχυση αποτελεί μέρος του εγγράφου προγραμματισμού του «Στόχου 2» των διαρθρωτικών ταμείων για την περίοδο 2000-2006, που αφορά τις περιφέρειες με διαρθρωτικά προβλήματα, στις οποίες πρέπει να στηριχθεί η οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση ⁽⁶⁶⁾.
- (297) Η επιχορήγηση του ΕΤΠΑ για την ανάπτυξη της δραστηριότητας των εμπορευματικών μεταφορών στον αερολιμένα Marseille Provence ανταποκρίνεται σε έναν σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος.

ii) Η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη του καθορισμένου στόχου

- (298) Από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει ότι οι ποσότητες των μεταφερόμενων εμπορευμάτων παρουσίασαν σημαντική πτώση στον αερολιμένα Marseille Provence το 1997 και το 2008. Προβλέφθηκε, συνεπώς, η στήριξη για τη διατήρηση της δραστηριότητας των εμπορευματικών μεταφορών με σκοπό τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων υποδομών, και ιδίως του διαδρόμου προσγειώσεων-απογειώσεων και των επιφανειών εδάφους πέριξ του διαδρόμου που διέθεταν σημαντικούς διαθέσιμους χώρους κυρίως τη νύχτα.
- (299) Τα έργα διευθέτησης αφορούσαν τη διασφάλιση των ροών οδικής μεταφοράς, την αναδιαμόρφωση των εμπορευματικών σταθμών που είχαν μείνει κενοί, τη δημιουργία χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών όσον το δυνατόν πλησιέστερα στον εμπορευματικό σταθμό, με σκοπό τη μείωση του χρόνου επεξεργασίας και την επέκταση των επιφανειών ώστε να αυξηθεί η ελκυστικότητα της περιοχής.
- (300) Ο αερολιμένας Marseille Provence εκτέλεσε τα ανωτέρω έργα με ποσό κόστος 5 280 000 EUR. Η επιχορήγηση ύψους 1 520 000 EUR αντιπροσώπευε, συνεπώς, μόνο το 28,79 % του συνολικού κόστους του έργου. Επιπλέον, το άρθρο 5 της σύμβασης της 22ας Αυγούστου 2002 μεταξύ του αερολιμένα Marseille Provence και της νομαρχίας της περιφέρειας PACA ορίζει ότι η καταβολή της κοινοτικής ενίσχυσης θα γινόταν μόνο με βάση τα δικαιολογητικά έγγραφα για την πρόοδο των εργασιών και με την επιφύλαξη της πραγματικής τήρησης του όρου της συγχρηματοδότησης που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου χρηματοδότησης.

⁽⁶⁵⁾ Η Επιτροπή εφαρμόζει το ίδιο κριτήριο συμβατότητας για τις εμπορευματικές μεταφορές, βλέπε απόφαση SA.30743 — C/11 (πρώην N 138/10) της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 — Γερμανία — Χρηματοδότηση μέτρων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle (EE C 284 της 28.9.2011, σ. 6), αιτιολογική σκέψη 128.

⁽⁶⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, περί γενικών διατάξεων για τα διαρθρωτικά ταμεία (ΕΕ L 161 της 26.6.1999, σ. 1), άρθρο 1.

(301) Πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η κατασκευασθείσα υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό γενικού συμφέροντος.

iii) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των ήδη υφιστάμενων υποδομών

(302) Αν και ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών στον αερολιμένα Marseille Provence μειώθηκε μετά την αποχώρηση της Aéropostale (του μεγαλύτερου πελάτη μεταφορών φορτίου) και λόγω έλλειψης χώρου μεταφοράς εμπορευμάτων στην ειδική πτήση Μασσαλίας- Orly, σχεδιάστηκε η ανάπτυξη ενός σταθμού εμπορευματικών μεταφορών προς το Μαγκρέμπ για τη διατήρηση των τοπικών θέσεων απασχόλησης που συνδέονται άμεσα με αυτή τη δραστηριότητα, μέσω της βελτιστοποίησης της διαθέσιμης υποδομής.

(303) Τα αποτελέσματα της κίνησης καταδεικνύουν ότι το μεταφερόμενο φορτίο σημείωσε αύξηση μεγαλύτερη από 20 % κατά το διάστημα από το 2005 έως το 2010.

(304) Μεσοπρόθεσμα, η νέα υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των ήδη υφιστάμενων υποδομών που θα βελτιστοποιηθούν με τα προβλεπόμενα έργα.

iv) Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις

(305) Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, κανένας κανονισμός λειτουργίας δεν περιορίζει την πρόσβαση στις υποδομές εμπορευματικών μεταφορών. Η ζώνη εμπορευματικών μεταφορών θα υποδέχεται τις εταιρείες ταχυμεταφορών, τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εδάφους, τις εταιρείες μεταφορών εμπορευμάτων και τις εταιρείες οδικών μεταφορών.

(306) Ως εκ τούτου, η πρόσβαση στην υποδομή εμπορευματικών μεταφορών είναι ανοικτή σε όλους τους χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις,

v) Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινοτικό συμφέρον

(307) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε στο πλαίσιο του έργου ανάπτυξης της δραστηριότητας των εμπορευματικών μεταφορών περιορίζεται στο 28 % του συνολικού κόστους των έργων. Επιπλέον, το έργο αυτό συνέβαλε στην ανάπτυξη του συστήματος ευρωπαϊκών μεταφορών και στην οικονομική ανάπτυξη.

(308) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

vi) Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

(309) Η επένδυση αποφασίστηκε σε συνθήκες που χαρακτηρίζονταν από το άνοιγμα της σιδηροδρομικής γραμμής μεγάλης ταχύτητας TGV Παρισιών-Μασσαλίας το 2000 και τη μείωση των αεροπορικών μεταφορών μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001. Οι οικονομικές δυνατότητες του αερολιμένα Marseille Provence παρουσίαζαν σταθερή και σαφή μείωση από το 2000 έως το 2003. Το CCIMP έπρεπε να αντιδράσει στη μείωση της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Προβλέφθηκαν δαπανηρά έργα μέχρι το 2005-2006 για την αποκατάσταση των 2 διαδρόμων προσγειώσεων-απογειώσεων. Υπό τις συνθήκες αυτές, αν και δεν αποκλειόταν η κερδοφορία του έργου, η απόδοση των επενδύσεων ήταν πιο αβέβαιη, κυρίως σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα. Επομένως, είναι πιθανό ότι, χωρίς την επιχορήγηση του ΕΤΠΑ, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ανήσυχος λόγω της μείωσης της επιβατικής κίνησης, θα ανέβαλε ή ακόμη θα ακύρωνε τις επενδύσεις του στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων.

(310) Λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της αγοράς που επικρατούσαν κατά τον χρόνο της χορήγησης της ενίσχυσης, οι οποίες χαρακτηρίστηκαν από τον μεταβαλλόμενο όγκο της μεταφοράς εμπορευμάτων στον αερολιμένα, υψηλό βαθμό κινδύνου και αβέβαιες προοπτικές αποδοτικότητας σε μια αγορά που είχε απελευθερωθεί πρόσφατα, ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε, κατά πάσα πιθανότητα, επενδύσει στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών στο αεροδρόμιο της Μασσαλίας. Η ενίσχυση ήταν, συνεπώς, αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Εξάλλου, δεδομένης της περιορισμένη έντασης της ενίσχυσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν ήταν δυσανάλογη σε σχέση με την υλοποίηση αυτού του στόχου.

6.3.3. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 27ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2002 ΚΑΙ ΤΗΣ 26ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE, ΤΗΣ 26ΗΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2004 ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ, ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ.

i) Η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης...)

- (311) Οι επιδοτήσεις του 2002 και του 2003 αφορούσαν έργα επισκευής του κύριου διαδρόμου, τα παρεμβύσματα πλακών των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, την κατασκευή κεκλιμένων επιπέδων και τη δημιουργία εξόδων ταχείας κυκλοφορίας που θα επέτρεπαν να αυξηθεί ο αριθμός μετακινήσεων, ώστε να βελτιστοποιηθεί η χρήση της υφιστάμενης υποδομής. Από τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία συνάγεται ότι οι δύο διάδρομοι του αερολιμένα δεν είχαν υποστεί καμία μεταβολή από το 1980 έως το 2000, ενώ ο αριθμός των εμπορικών κινήσεων αυξήθηκε από 46 603 σε 100 047. Σκοπός του μέτρου ήταν να αντιμετωπιστεί ο επικείμενος κορεσμός των θέσεων αεροσκαφών του αερολιμένα.
- (312) Η επιδότηση του 2004 συνέβαλε στη χρηματοδότηση της αύξησης της χωρητικότητας της αίθουσας 1, στη βελτιστοποίηση του διαδρόμου 1 και την ανακατασκευή του διαδρόμου 2. Οι διευθετήσεις αυτές είχαν κριθεί αναγκαίες για να μπορέσει ο αερολιμένας Marseille Provence να αντιμετωπίσει τη σημαντική αύξηση της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις σχετικά με την εξέλιξη του αριθμού επιβατών ⁽⁶⁷⁾.
- (313) Η κατασκευή ενός σιδηροδρομικού σταθμού προσβάσιμου στο TGV αποσκοπούσε στον καλύτερο συντονισμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών.
- (314) Όπως επισημάνθηκε σχετικά με την κατασκευή του αεροσταθμού mr2, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επέκταση, η αναδιαμόρφωση και η ανάπτυξη του αερολιμένα ανταποκρίνονται σε στόχους γενικού συμφέροντος που συνίσταται στη διασφάλιση της συνέχειας της εναέριας κυκλοφορίας και της μελλοντικής της ανάπτυξης.

ii) Η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη με τον καθορισμένο στόχο

- (315) Τα έργα που υλοποιήθηκαν ήταν αναγκαία για την αύξηση και τη διατήρηση της χωρητικότητας των διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης του αερολιμένα και για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων σημείων συμφόρησης και για τη βελτιστοποίηση της σύνδεσης με το δίκτυο τρένων μεγάλης ταχύτητας.
- (316) Επιπλέον, η επιδότηση του Γενικού Συμβουλίου αντιπροσωπεύει το 9,5 % του κόστους των έργων που εκτελέστηκαν και το 7 % του αρχικού προγράμματος εξοπλισμού. Η επιδότηση της αστικής κοινότητας Marseille Provence Métropole αντιπροσωπεύει το 6,2 % του κόστους των εκτελεσθέντων έργων και το 5,6 % του ποσού για το πρόγραμμα των προβλεπόμενων έργων.
- (317) Πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η κατασκευασθείσα υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό γενικού συμφέροντος.

iii) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των ήδη υφιστάμενων υποδομών

- (318) Τα χρηματοδοτηθέντα έργα είχαν κριθεί αναγκαία για την υποδοχή πρόσθετης κίνησης. Ωστόσο, από τα διαθέσιμα στοιχεία συνάγεται ότι ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών στον αερολιμένα Marseille Provence σημείωσε αύξηση άνω του 25 % από το 2006 έως το 2012. Επιπλέον, η χωρητικότητα των διαδρόμων ανέρχεται σήμερα σε 140 000 κινήσεις ετησίως. Σύμφωνα με τις προβολές που περιέχονται στην έκθεση του σχεδίου έκθεσης σε θόρυβο που προσαρτάται στη νομαρχιακή απόφαση της 4ης Αυγούστου 2006, ο στόχος για την κίνηση του αερολιμένα για το 2015 θα μπορούσε να επιτευχθεί με 113 909 κινήσεις και ο στόχος για 2020 με 122 449 κινήσεις. Συνεπώς, οι προσαρμογές των διαδρόμων και των κεκλιμένων επιφανειών πρόσβασης και εξόδου επιτρέπουν να αντιμετωπιστούν οι προβλέψεις κίνησης μέχρι το 2020 και η υποδομή έχει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης.

iv) Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις

- (319) Από τα διαθέσιμα στοιχεία συνάγεται ότι η υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις.

⁽⁶⁷⁾ Η σύμβαση εταιρικής σχέσης της 14ης Μαΐου 2004 μεταξύ του αερολιμένα Marseille Provence και της αστικής κοινότητας Marseille Provence Métropole εμφανίζει προβλέψεις για αύξησης των πτήσεων εσωτερικού κατά 5 % ετησίως και των διεθνών πτήσεων κατά 10 % περίπου ετησίως από το 2003 έως το 2006.

v) Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το κοινοτικό συμφέρον

- (320) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 293 και 308, η ανάπτυξη της κυκλοφορίας στον αερολιμένα Marseille Provence δεν επηρέασε τη δραστηριότητα των αερολιμένων που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής ούτε την εξέλιξη των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

vi) Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

- (321) Η επένδυση αποφασίστηκε σε συνθήκες που χαρακτηρίζονταν από το άνοιγμα της σιδηροδρομικής γραμμής μεγάλης ταχύτητας TGV Παρισιών-Μασσαλίας το 2000 και τη μείωση των αεροπορικών μεταφορών μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001. Οι οικονομικές δυνατότητες του αερολιμένα Marseille Provence παρουσίαζαν σταθερή και σαφή μείωση από το 2000 έως το 2003. Το CCIMP έπρεπε να αντιδράσει στη μείωση της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Η ένταση της ενίσχυσης περιοριζόταν στο 13 % ⁽⁶⁸⁾. Εφόσον οι επενδύσεις στις θέσεις αεροσκαφών δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, χωρίς την επιχορήγηση το πρόγραμμα θα έπρεπε να μειωθεί κατά περισσότερα από 3 εκατ. EUR, τα οποία θα περικόπτονταν κατά πάσα πιθανότητα από τα έργα εσωτερικής αναδιαμόρφωσης της αίθουσας 1, τα οποία συνέβαλαν στην υποδοχή ταξιδιωτικών πρακτόρων, την παροχή θυρίδων πώλησης εισιτηρίων στις εταιρείες ή στη δημιουργία εμπορικών καταστημάτων. Ωστόσο, οι εν λόγω επενδύσεις είναι αυτές που επέτρεψαν την υποδοχή ξένων εταιρειών, ταξιδιωτικών πρακτόρων και την αύξηση των εμπορικών εσόδων.
- (322) Λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της αγοράς που επικρατούσαν κατά τον χρόνο της χορήγησης της ενίσχυσης, οι οποίες χαρακτηρίζονταν από την έλλειψη πείρας και πρωτοβουλίας των ιδιωτών επιχειρηματιών, οι οποίοι ήταν ελάχιστα διατεθειμένοι να επενδύσουν σε αερολιμενικές υποδομές, με υψηλό βαθμό κινδύνου και αβέβαιες προοπτικές αποδοτικότητας σε μια αγορά που είχε απελευθερωθεί πρόσφατα, ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε, κατά πάσα πιθανότητα, επενδύσει στην ανακατασκευή μιας αερολιμενικής υποδομής και σύνδεσης με το TGV στο αεροδρόμιο της Μασσαλίας. Η ενίσχυση ήταν, συνεπώς, αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Εξάλλου, δεδομένης της περιορισμένης έντασης της ενίσχυσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν ήταν δυσανάλογη σε σχέση με την υλοποίηση αυτού του στόχου.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ — ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.1. ΠΙΘΑΝΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ.

- (323) Σε προηγούμενη απόφαση ⁽⁶⁹⁾, η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι προϋπήρχε καθεστώς ενισχύσεων ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά προς όφελος εταιρειών που εκτελούσαν εσωτερικές πτήσεις. Η Γαλλία έλαβε μέτρα για την κατάργηση αυτού του μηχανισμού.
- (324) Το απόσπασμα της απόφασης της Cocomo του 2007 που υπέβαλε η Γαλλία δείχνει ότι οι τιμές του τέλους επιβατών για τις εσωτερικές πτήσεις και τις πτήσεις προς τις χώρες της ΕΕ που είναι μέλη του χώρου Σένγκεν ευθυγραμμίστηκαν στον αερολιμένα Marseille Provence από την 1η Ιανουαρίου 2008.
- (325) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν συντρέχει λόγος να εξετάσει εκ νέου αυτό το μέτρο, το οποίο έχει καταργηθεί.

7.2. ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

7.2.1. ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

- (326) Για να διαπιστωθεί αν οι πόροι του CCIMP συνιστούν κρατικούς πόρους, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ένας δημόσιος διοικητικός οργανισμός είναι αυτόνομη δημόσια υπηρεσία που αποτελεί, ωστόσο, μέρος της οργάνωσης της δημόσιας διοίκησης και, ως εκ τούτου, αποτελεί αντικείμενο στενότερης παρακολούθησης από άλλες δημόσιες αρχές.

⁽⁶⁸⁾ Σταθμισμένος μέσος όρος.

⁽⁶⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 31.

- (327) Επιπλέον, ο γενικός προϋπολογισμός των ΕΒΕ τροφοδοτείται με φορολογικά έσοδα που εισπράττονται από επιχειρήσεις καταχωρισμένες στο μητρώο εταιρειών.
- (328) Εξάλλου, τα ΕΒΕ εμπίπτουν στην κατηγορία των δημόσιων αρχών κατά την έννοια της οδηγίας 2000/52/ΕΚ της Επιτροπής ⁽⁷⁰⁾ και συνιστούν αναθέτουσες αρχές κατά την έννοια της οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁷¹⁾ ή, κατά περίπτωση, αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁷²⁾ και υπόκεινται για τις συμβάσεις τους στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.
- (329) Σύμφωνα με τη νομολογία του Γενικού Δικαστηρίου, στοιχεία τα οποία αφορούν την εσωτερική οργάνωση του δημόσιου τομέα και η ύπαρξη κανόνων που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία ενός κρατικού φορέα σε σχέση με άλλους φορείς δεν θίγουν την ίδια την αρχή του δημόσιου χαρακτήρα αυτού του φορέα. Δεν μπορεί να γίνεται δεκτή από δίκαιο της Ένωσης η καταστρατήγηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις από το γεγονός και μόνον ότι δημιουργούνται αυτόνομα όργανα επιφορτισμένα με την κατανομή ενισχύσεων ⁽⁷³⁾. Βάσει του γαλλικού δικαίου, τα ΕΒΕ αποτελούν ενδιάμεσους φορείς του κράτους. Οι πράξεις τους, συνεπώς, καταλογίζονται οπωσδήποτε στο γαλλικό κράτος, εφόσον αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του. Εφόσον τα ΕΒΕ αποτελούν μέρος της δημόσιας διοίκησης και υπόκεινται στον στενό έλεγχο άλλων δημόσιων αρχών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 10), η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αποφάσεις αυτών των οντοτήτων του Δημοσίου πρέπει αναγκαστικά να καταλογίζονται στο κράτος. Η κατάσταση είναι συνεπώς διαφορετική από εκείνη των δημόσιων επιχειρήσεων. Στην περίπτωση των ΕΒΕ, δεν είναι αναγκαίο να διαπιστωθεί η δυνατότητα καταλογισμού, όπως συνέβη με την απόφαση «Stardust Marine», με βάση μια άλλη δημόσια αρχή που συμμετέχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων μιας δημόσιας επιχείρησης, όπως επιβεβαιώνουν και τα πολυάριθμα νέα καθήκοντα δημόσιου συμφέροντος που τους έχουν ανατεθεί από τον νόμο.
- (330) Εξάλλου, ακόμη κι αν η Επιτροπή όφειλε να διαπιστώσει τον καταλογισμό στο κράτος των αποφάσεων του CCIMP θεωρώντας το CCIMP ως απλή δημόσια επιχείρηση, διαθέτει ορισμένα στοιχεία τα οποία επιτρέπουν να διαπιστωθεί η δυνατότητα καταλογισμού.
- (331) Πρώτον, το CCIMP υπόκειται σε στενή διοικητική εποπτεία, όπως εξηγείται στο τμήμα 2.1.2. Ειδικότερα, οι αποφάσεις του CCIMP σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη πρέπει κυρίως να υπόκεινται σε έγκριση της εποπτικής αρχής για να είναι εκτελεστές. Επιπλέον, επειδή στην Cocomo συμμετέχουν το Γενικό Συμβούλιο Bouches-du-Rhône, το Συμβούλιο της Περιφέρειας Προβηγκίας-Άλπεων-Κυανής Ακτής και η αστική κοινότητα Marseille Provence Métropole, ζητείται η γνώμη της σε κάθε περίπτωση πριν από τον καθορισμό των νέων τιμών των αερολιμενικών τελών και τις εγκρίνει.
- (332) Είναι επομένως απίθανο το να μην έχει εγκρίνει η Cocomo και την απόφαση για την υπογραφή της σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS, ή τουλάχιστον να μην έχει εμπλακεί στην απόφαση αυτή. Ακόμη κι αν δεν αποφάνθηκε επίσημα σχετικά με την εν λόγω σύμβαση, εγκρίνει τη γενική ισορροπία των πόρων του αερολιμένα, μέσω του ελέγχου των τιμών των αερολιμενικών τελών. Ωστόσο, οι αποφάσεις σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη και τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS πρέπει, ακριβώς, να αξιολογηθούν από κοινού.
- (333) Επιπλέον, το CCIMP έχει συνάψει αρκετές συμβάσεις εταιρικής σχέσης ⁽⁷⁴⁾ με τις οικείες τοπικές αρχές ώστε να αναλάβουν αυτές τη χρηματοδότηση ενός μέρους των προγραμμάτων επενδύσεων σε αερολιμενικές υποδομές. Σε αντάλλαγμα αυτής της χρηματοδοτικής συνδρομής, ο αερολιμένας Marseille Provence δεσμεύτηκε να εφαρμόσει μια δυναμική δημοτική πολιτική που θα εξασφαλίσει τη μεγαλύτερη δυνατή ανάπτυξη των εθνικών και διεθνών αεροπορικών συνδέσεων ⁽⁷⁵⁾, που διευκρινίζεται ότι «πρέπει να εφαρμοστεί σε διαβούλευση με το Γενικό Συμβούλιο», το οποίο μπορεί να ζητήσει από τον αερολιμένα να του κοινοποιήσει μελέτες σχετικά με την εξέλιξη της εναέριας κυκλοφορίας και τις δυνατότητες ανάπτυξης νέων δρομολογίων.
- (334) Εξάλλου, σε γενικές γραμμές, τόσο η Γαλλία όσο και το CCIMP υποστήριξαν ότι η αναπτυξιακή στρατηγική που υιοθέτησε ο αερολιμένας Marseille Provence επιδιώκει ένα στόχο γενικού συμφέροντος σχετικά με τον δυναμισμό της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, στόχοι που αφορούν άμεσα τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως επισημαίνεται στις συναφείς συμβάσεις με το CCIMP ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Οδηγία 2000/52/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2000, για την τροποποίηση της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ περί της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημόσιων επιχειρήσεων (ΕΕ L 193 της 29.7.2000, σ. 75).

⁽⁷¹⁾ Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114).

⁽⁷²⁾ Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

⁽⁷³⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996 στην υπόθεση T-358/94, Air France κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2109, σκέψη 62.

⁽⁷⁴⁾ Συμβάσεις που συνάφθηκαν με το Γενικό Συμβούλιο στις 3 Οκτωβρίου 2002, στις 5 Σεπτεμβρίου 2003, στις 19 Μαΐου 2005 και με την αστική κοινότητα Provence Métropole στις 14 Μαΐου 2004.

⁽⁷⁵⁾ Συμβάσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2003 και της 19ης Μαΐου 2005.

⁽⁷⁶⁾ Ενδεικτικά, βλέπε το προοίμιο της σύμβασης της 19ης Μαΐου 2005.

- (335) Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 10 συνάγεται ότι τα ΕΒΕ είναι ενσωματωμένα στη δομή της δημόσιας διοίκησης, ασκούν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες σε τελείως ειδικές συνθήκες που δεν έχουν καμία σχέση με τις συνθήκες λειτουργίας των ιδιωτικών επιχειρήσεων, το νομικό τους καθεστώς διέπεται από το δημόσιο δίκαιο και οι δημόσιες αρχές ασκούν σημαντική εποπτεία στη διαχείριση των ΕΒΕ.
- (336) Υπό το φως των ανωτέρω, πρέπει να συναχθεί, κατά συνέπεια, ότι τα μέτρα για τον καθορισμό του ύψους των αερολιμενικών τελών και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος.

7.2.2. ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ MARSEILLE PROVENCE

- (337) Για να αξιολογηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, 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.
- (338) Η Επιτροπή υπενθυμίζει συναφώς ότι τα ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή του κριτηρίου του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς.

Εφαρμογή της συγκριτικής προσέγγισης

- (339) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι, για να αποκλειστεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος το οποίο δεν θα μπορούσε να ληφθεί σε συνήθεις συνθήκες της αγοράς, τα τέλη που προβλέπονται από τις συμφωνίες του 1999 πρέπει να συγκριθούν με τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους σε άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες.
- (340) Η Επιτροπή δεν αποκλείει αυτή την προσέγγιση για λόγους αρχής. Ωστόσο, για τον καθορισμό ενός σημείου σύγκρισης, πρέπει καταρχάς να υπάρχει δυνατότητα επιλογής ενός ικανού αριθμού συγκρίσιμων αερολιμένων που παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες υπό κανονικές συνθήκες αγοράς.
- (341) Ως προς αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων του 1999, οι αερολιμένες της Ένωσης θεωρούνταν από πολλούς ως μέρος μιας δημόσιας διοίκησης που επιδιώκει στόχους κοινωνικού και περιφερειακού χαρακτήρα και ότι χρηματοδοτούνταν από τις δημόσιες αρχές, ανεξάρτητα από την αποδοτικότητά τους. Πράγματι, τα περισσότερα αεροδρόμια της Ένωσης εξακολουθούν να λαμβάνουν δημόσια χρηματοδότηση που καλύπτει τις επενδυτικές και λειτουργικές δαπάνες τους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα τέλη που εφαρμόζουν οι εν λόγω αερολιμένες καθορίζονται σε γενικές γραμμές και όχι βάσει παραμέτρων που σχετίζονται με την αγορά, και ιδίως με βάση εκ των προτέρων ικανοποιητικές προοπτικές αποδοτικότητας, αλλά κυρίως με γνώμονα παραμέτρους κοινωνικού ή περιφερειακού χαρακτήρα.
- (342) Η Επιτροπή επισημαίνει, εξάλλου, ότι ακόμη κι αν ορισμένοι αερολιμένες βρίσκονται υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση, που δεν λαμβάνει υπόψη καμία παράμετρο κοινωνικής ή περιφερειακής πολιτικής, οι τιμές τις οποίες χρεώνουν ενδέχεται να επηρεάζονται έντονα από τις τιμές που χρεώνουν οι περισσότεροι φορείς διαχείρισης αερολιμένων επιδοτούμενων από το κράτος, καθώς τις τιμές αυτών των τελευταίων λαμβάνουν υπόψη οι αεροπορικές εταιρείες κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους αερολιμένες που τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση.
- (343) Στην παρούσα περίπτωση, οι αερολιμένες που χρησιμεύουν ως σημεία αναφοράς είχαν λάβει δημόσια χρηματοδότηση πριν από την ιδιωτικοποίηση τους, ακόμη και μετά. Έτσι, τη διαχείριση του αερολιμένα του Luton, που ανήκει σε δημόσια ταμεία, την έχει αναλάβει μια ιδιωτική εταιρεία μετά την επένδυση ποσού 80 εκατ. GBP στο πλαίσιο σύμβασης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα. Του αεροδρόμιο του Λίβερπουλ, με τη σειρά του, έχει συγχρηματοδοτηθεί μεταξύ άλλων από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ένωσης και το αεροδρόμιο Prestwick, ελλειμματικό, εθνικοποιήθηκε πρόσφατα εκ νέου έναντι του συμβολικού τιμήματος της μιας στερλίνας. Επιπλέον, δεν είναι βέβαιο ότι το κόστος των προϋφιστάμενων υποδομών συνεκτιμήθηκε κατά την ιδιωτικοποίηση αυτών των αερολιμένων αναφοράς. Τέλος, η συγκρισιμότητα των δεδομένων της μελέτης της Okega είναι περιορισμένη, δεδομένου ότι οι τιμές του αερολιμένα Marseille Provence δεν λαμβάνουν υπόψη τη σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS, ενώ οι τιμές που αναφέρονται για όλους τους άλλους αερολιμένες δεν εμπεριέχουν καμία συνεισφορά του αερολιμένα στις δραστηριότητες προβολής της Ryanair.
- (344) Υπό αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει ένα κατάλληλο σημείο σύγκρισης για τον καθορισμό μιας πραγματικής αγοράίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

Ανάλυση της αποδοτικότητας

- (345) Ελλείπει σαφώς προσδιορισμένου σημείου σύγκρισης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας είναι το συναφές κριτήριο για την αξιολόγηση των συμφωνιών που προτείνονται ή συνάπτονται από τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες. Στο πλαίσιο αυτό, τα εξεταζόμενα μέτρα αποτελούν μέρος της εφαρμογής μιας σφαιρικής στρατηγικής του αερολιμένα που οδηγεί στην κερδοφορία, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.
- (346) Η Επιτροπή κρίνει ότι ο καθορισμός διαφοροποιημένων τιμών συνιστά συνήθη εμπορική πρακτική. Εντούτοις, μια τέτοια πρακτική θα πρέπει να αιτιολογείται με εμπορικά κριτήρια για να τηρείται η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ⁽⁷⁾.
- (347) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι ο αερολιμένας Marseille Provence ενήργησε ορθολογικά και τεκμηριώνει τον ισχυρισμό της προβάλλοντας τους εκ των προτέρων υπολογισμούς του αερολιμένα.
- (348) Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τόσο τα αεροναυτικά έσοδα (αερολιμενικά τέλη) όσο και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα (εμπορικά καταστήματα, χώροι στάθμευσης κ.λπ.) για να αξιολογήσει αν πληρούται αυτό το κριτήριο.

7.2.2.1. Μειώσεις των τελών για την έναρξη νέων δρομολογίων

- (349) Το CCIMP θέσπισε διαδοχικά δύο χωριστά καθεστώτα μειώσεων των τελών που θα ενθαρρύνουν τη δημιουργία νέων αεροπορικών συνδέσεων. Στις 6 Δεκεμβρίου 2004, η Cooécó ψήφισε τη θέσπιση μείωσης κατά 90 % το πρώτο έτος και κατά 50 % το δεύτερο έτος για τα τέλη προσγείωσης, σήμανσης και στάθμευσης σήμανσης για τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών. Η διάταξη αυτή άρχισε να ισχύει από τις 15 Φεβρουαρίου 2005 έως τις 31 Ιουλίου 2009.
- (350) Όσον αφορά το πρώτο μέτρο, η Γαλλία υποστηρίζει ότι μια εκ των προτέρων μελέτη αποδοτικότητας της 8ης Δεκεμβρίου 2004 υπολόγισε, αφενός, την ετήσια μείωση για τις υφιστάμενες γραμμές ή εκείνες που θα είχαν δημιουργηθεί χωρίς το εν λόγω μέτρο σε [...] * EUR και, αφετέρου, το προδεδετο κόστος των προμηθειών πληρωμάτων και για τους χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων σε [...] * EUR επιπλέον ετησίως. Εκτιμήθηκε ότι μόνο το 20 % των νέων γραμμών θα διατηρούνταν για τρίτο έτος, που αντιστοιχεί σε ποσό [...] * EUR. Τα έσοδα από τις νέες γραμμές που θα δημιουργούνταν εκτιμήθηκαν σε [...] * EUR. Οι παραδοχές που παρατίθενται στην αρχική μελέτη φαίνονταν ρεαλιστικές κατά τον χρόνο της διατύπωσής τους.
- (351) Δεδομένου ότι ο αερολιμένας ανέμενε θετικό περιθώριο κέρδους και ότι το εν λόγω μέτρο δεν προέβλεπε αρχική επένδυση, η Επιτροπή κρίνει ότι είναι συμβατό με την αρχή του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς.
- (352) Όσον αφορά τη μείωση που ίσχυε από τις 15 Φεβρουαρίου 2005 μέχρι τις 31 Ιουλίου 2009, η Γαλλία υπέβαλε τα έγγραφα της συνεδρίασης της 14ης Σεπτεμβρίου 2009 της Cooécó που δείχνουν, αφενός, ότι το 83,1 % των ποσών των εκπτώσεων ήταν προς όφελος των γραμμών που διατηρήθηκαν μετά τη λήξη των εκπτώσεων και, αφετέρου, ότι η διαφοροποίηση των τελών δεν απέφερε καμία επένδυση σε αύξηση της χωρητικότητας.
- (353) Τέλος, η μελέτη οικονομικών επιπτώσεων της διαφοροποίησης που προτάθηκε στην εν λόγω συνεδρίαση της Cooécó οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, για κάθε επιβάτη πτήσης που επωφελείται από μειωμένο τέλος, το μέσο περιθώριο κατά τα 3 έτη εφαρμογής του μέτρου θα ήταν θετικό:

— για τον αεροσταθμό mp1: [...] * — [...] * = [...] * EUR

— για τον αεροσταθμό mp2: [...] * — [...] * = [...] * EUR

- (354) Η εξέλιξη αυτή δείχνει ότι οι εκ των προτέρων υπολογισμοί ήταν πράγματι εξαρχής πολύ συντηρητικοί· ειδικότερα, ποσοστό πολύ υψηλότερο από το 20 % των νέων γραμμών διατηρήθηκε πέραν της διάρκειας των αρχικών εκπτώσεων. Συνεπώς, κατά την επικαιροποίηση των επιχειρηματικών σχεδίων και την εκπόνηση των μεταγενέστερων μελετών, οι παραδοχές επικαιροποιήθηκαν για να ληφθεί υπόψη η πρώτη εμπειρία που αποκτήθηκε με το εν λόγω μέτρο.

⁽⁷⁾ Βλέπε απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής και απόφαση 2013/664/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2012, σχετικά με το μέτρο SA.23324 — C 25/07 (πρώην NN 26/07) — Φινλανδία Finavia, Airpro και Ryanair στο αεροδρόμιο Tampere-Pirkkala (ΕΕ L 309 της 19.11.2013, σ. 27).

- (355) Με βάση την εμπειρία αυτή, ένα δεύτερο καθεστώς κινήτρων εγκρίθηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 2009 για τις νέες συνδέσεις και τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 2010. Το καθεστώς αυτό παρείχε μια μείωση 60 % κατά το πρώτο έτος εκμετάλλευσης μιας νέας γραμμής, κατά 45 % το δεύτερο έτος και κατά 20 % το τρίτο έτος. Επίσης, αποσκοπούσε στην επίτευξη περιθωρίου κέρδους. Με βάση τους ανωτέρω υπολογισμούς, η αποδοτικότητα του δεύτερου καθεστώτος ήταν επίσης ευλογοφανής. Αυτό καταργήθηκε σταδιακά και έληξε στις 31 Οκτωβρίου 2011.
- (356) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το μέτρο αυτό είναι σύμφωνο με την αρχή του συνετού επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς, διότι προβλεπόταν ότι θα απέφερε πρόσθετα κέρδη.

7.2.2.2. Δωρεάν στάθμευση κατά τη διάρκεια της νύχτας

- (357) Από την 1η Μαρτίου 2005 μέχρι σήμερα, η στάθμευση μεταξύ 22:00 και 06:00 είναι δωρεάν για τα αεροσκάφη μεταφοράς επιβατών, για πέντε δρομολόγια την εβδομάδα για τον ίδιο προορισμό κατά τη διάρκεια τουλάχιστον μιας περιόδου IATA και για τα αεροσκάφη που σταθμεύουν τουλάχιστον επί έξι συνεπείς ώρες μεταξύ 22:00 και 06:00. Το μέτρο αυτό εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις και στους δύο αεροσταθμούς και σε όλες τις εταιρείες.
- (358) Σύμφωνα με τη Γαλλία, η νυκτερινή στάθμευση στον αερολιμένα επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να επιβιβάζουν τους επιβάτες κατά την πρώτη πρωινή χρονοθυρίδα και να προσγειώνονται στο τέλος της ημέρας, εκτελώντας με τον τρόπο αυτό, για τα αεροσκάφη μεσαίου μεγέθους 4 καθημερινές πτήσεις με επιστροφή αντί τριών.
- (359) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι μια μελέτη με βάση τους λογαριασμούς του 2004 επιτρέπει να προσδιοριστεί εκ των προτέρων η αποδοτικότητα αυτού του μέτρου για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (360) Η μελέτη αυτή βασίζεται στην παραδοχή ότι, για τον αεροσταθμό mr1, μόνο τα μεσαίου μεγέθους αεροσκάφη εσωτερικών πτήσεων μπορούσαν να εκτελούν επιπλέον πτήσεις λόγω της δωρεάν στάθμευσης των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια της νύχτας. Για τον αεροσταθμό mr2, εφόσον οι εταιρείες χαμηλού κόστους που είναι πελάτες αυτού του αεροσταθμού δεν εκτελούν πτήσεις με καθημερινή αναχώρηση από τη νυκτερινή βάση τους και μία μόνο επιστροφή καθημερινά, θεωρήθηκε ότι καθένα από τα αεροσκάφη τους μπορεί να εκτελέσει μία επιπλέον ημερήσια πτήση με επιστροφή. Εφαρμόστηκε σε αυτές τις περιπτώσεις πρόσθετον πτήσεων ένας συντελεστής στάθμησης 50 %.
- (361) Η εκπονηθείσα μελέτη υιοθετεί την παραδοχή ότι το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται η νυκτερινή στάθμευση περιορίζεται, συνεπώς, στο κόστος εργασίας, συντήρησης, επισκευής και διαφόρων αναλώσιμων, που εκτιμάται σε [...] * EUR ανά διανυκτέρευση και ανά αεροσκάφος.
- (362) Οι υποθέσεις της αρχικής μελέτης φαίνονταν ρεαλιστικές κατά τον χρόνο που διατυπώθηκαν. Από μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 2008 προκύπτει πράγματι ότι οι δαπάνες είχαν υποεκτιμηθεί, αλλά αναμενόταν ότι τα επιπλέον δρομολόγια που θα προέκυπταν χάρη σε αυτό το μέτρο θα απέφεραν πράγματι καθαρό κέρδος από 2010. Συνεπώς, κατά την επικαιροποίηση των επιχειρηματικών σχεδίων και την εκπόνηση των μεταγενέστερων μελετών, οι παραδοχές επικαιροποιήθηκαν για να ληφθεί υπόψη η πρώτη εμπειρία που αποκτήθηκε με το εν λόγω μέτρο.
- (363) Από το σύνολο των στοιχείων αυτών συνάγεται ότι το CCIMP συμπεριφέρθηκε ως συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς, λαμβάνοντας την απόφαση να χορηγήσει τη δωρεάν νυκτερινή στάθμευση στον αερολιμένα Marseille Provence.

7.2.2.3. Η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ

- (364) Ένα πρώτο σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ είχε τεθεί σε εφαρμογή στον αερολιμένα Marseille Provence με απόφαση του CCIMP της 21ης Νοεμβρίου 2005. Ωστόσο, το καθεστώς αυτό καταργήθηκε πριν να τεθεί σε ισχύ. Βάσει αυτού του καθεστώτος καταβλήθηκε, σύμφωνα με τη Γαλλία, ποσό μόνο [λιγότερο από 300 000] * EUR στην εταιρεία BMI Baby.
- (365) Η Γαλλία υποστήριξε ότι το ποσό αυτό, στον βαθμό που μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση, καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1998/2006. Το 2012 η εταιρεία BMI baby διέκοψε τη λειτουργία της.
- (366) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω ενίσχυση συνιστά ενίσχυση ήσσονος σημασίας.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Ανάλυση της αποδοτικότητας (σε χιλιάδες EUR σε τρέχουσες τιμές)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	ΣΥΝΟΛΟ 2005- 2021	Εσωτε- ρικός συ- ντελεστής αποδοτι- κότητας
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΡΗΤΩΝ με ΚΛΑ τέλη 2021 χω- ρίς ΑΧΤ	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΡΗΤΩΝ με ΚΛΑ τέλη 2021 με ΑΧΤ	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ΔΙΑΦΟΡΙΚΕΣ ΤΑΜΕΙΑ- ΚΕΣ ΡΟΕΣ	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΡΗΤΩΝ με ΚΛΑ τέλη 2021 με αναγωγή χωρίς ΑΧΤ	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΡΗΤΩΝ με ΚΛΑ τέλη 2021 με αναγωγή με ΑΧΤ	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΦΟΡΙ- ΚΩΝ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Πηγή: Επικαιροποιημένο επιχειρηματικό σχέδιο της 15ης Σεπτεμβρίου 2005 (ΚΛΑ — καθαρή λογιστική αξία, ΑΧΤ — αεροσταθμός χαμηλού τέλους).

- (369) Ένας συνετός επιχειρηματίας θα λάβει υπόψη το σύνολο των αεροναυτικών και μη αεροναυτικών εσόδων, λαμβάνοντας υπόψη παράλληλα την ελαστικότητα της ζήτησης για αερομεταφοράς σε σχέση με την κοστολόγηση των σχετικών αεροναυτικών τελών, ώστε να προσδιορίσει την αποδοτικότητα του έργου τερματικού σταθμού απλουστευμένων υπηρεσιών στην αντίστοιχη τιμολόγηση. Η διαφορά ανάμεσα στο ύψος του τέλους επιβατών και στο κόστος λειτουργίας ανά επιβάτη, το οποίο καλύπτεται από τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, δεν συνιστά, συνεπώς, πλεονέκτημα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών, αλλά είναι το επακόλουθο της υποκείμενης βελτιστοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης που, αντιθέτως, αποσκοπεί στην κερδοφορία του επενδυτικού του σχεδίου.
- (370) Οι τιμές του τέλους επιβατών (χωρίς διέλευση από τις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων) που ισχύουν για τον αεροσταθμό mp2 παρατίθενται στον πίνακα 13.

Πίνακας 13

Έτη	Τέλος ανά επιβάτη για πτήσεις εντός της ΕΕ (σε EUR)		Τέλος ανά επιβάτη για πτήσεις εκτός της ΕΕ (σε EUR)	
	Αρχικό	Αναδρομικό	Αρχικό	Αναδρομικό
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

- (371) Το 2009 το ύψος των τελών προσαρμόστηκε μετά την ακύρωση της τιμής των τελών από το Συμβούλιο Επικρατείας. Η απόφαση της Κοσόεο της 18ης Φεβρουαρίου 2009 εξηγεί αναλυτικότερα τις μεθόδους υπολογισμού που οδήγησαν στον καθορισμό αυτών των τιμών, με βάση τις δαπάνες και τα έσοδα που αποδίδονται σε κάθε αεροσταθμό, όπως προσδιορίζονται στη μελέτη που πραγματοποίησε η εταιρεία Mazars για το 2008 και για τα επόμενα έξι έτη. Στο πλαίσιο αυτής της μελέτης και σύμφωνα με τις προβλέψεις που βασίζονται σε αυτήν, οι δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη είναι οι δαπάνες που συνδέονται με τα κτήρια που διατίθενται σε κάθε αεροσταθμό, οι δαπάνες επισκευής και συντήρησης και οι δαπάνες λειτουργίας ανάλογα με τον προορισμό τους για την εξυπηρέτηση των επιβατών και της χρησιμοποίησής τους για κάθε αεροσταθμό. Τα έσοδα που λαμβάνονται υπόψη είναι τόσο τα έσοδα από τα αερολιμενικά τέλη (τέλος επιβατών και ελέγχου εισιτηρίων) όσο και τα εμπορικά έσοδα (από τα καταστήματα και τους χώρους στάθμευσης) που παράγονται στον αερολιμένα και αποδίδονται στον κάθε αεροσταθμό.
- (372) Φαίνεται ότι οι τιμές του τέλους επιβατών έχουν καθοριστεί κατά τρόπο ώστε τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες να καλύπτουν το ίδιο περιθώριο ανά επιβάτη στον αεροσταθμό mp2 και τον αεροσταθμό mp1, ήτοι [μεταξύ 50 % και 80 % για τα έτη 2007, 2008, 2009 και 2010]*.
- (373) Από τα οικονομικά στοιχεία που αναφέρονται στην απόφαση της 18ης Φεβρουαρίου 2009 συνάγεται ότι τα έσοδα από τα αερολιμενικά τέλη και τα εμπορικά έσοδα που διατίθενται για την εξυπηρέτηση των επιβατών καλύπτουν το κόστος αυτής της λειτουργίας στον αεροσταθμό mp2 [κατά 100 % έως 140 % για τα έτη 2007, 2008, 2009 και 2010]*, λαμβανομένης υπόψη της τιμής του τέλους επιβατών που καθορίστηκε στην απόφαση της 25ης Μαΐου 2009.
- (374) Οι τιμές του τέλους επιβατών στον αεροσταθμό mp2 καθορίστηκαν βάσει προηγούμενης οικονομικής μελέτης, η οποία έλαβε υπόψη όλες τις εφαρμοζόμενες μειώσεις. Σύμφωνα με την οικονομική μελέτη, τα τέλη κάθε αεροσταθμού έπρεπε να καλύπτουν τις αντίστοιχες δαπάνες. Η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ΚΠΑ ήταν θετική.
- (375) Ενώ τα νέα αναδρομικά τέλη υπολογίζονται έτσι ώστε να καλύπτουν το συνολικό κόστος του αερολιμένα, μετά τη διόρθωση για την κατανομή ορισμένων κοινών δαπανών μεταξύ των αεροσταθμών, οι αρχικές τιμές κάλυπταν ήδη το οριακό κόστος που συνδέεται άμεσα με την άφιξη των αεροπορικών εταιρειών και κάθε επιπλέον επιβάτη. Ως εκ τούτου, είχε προβλεφθεί ανά πάσα στιγμή ότι τα τέλη που χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες καλύπτουν τουλάχιστον τις οριακές δαπάνες που συνδέονται με τη χρήση του αερολιμένα από την εταιρεία.

- (376) Εξάλλου, στο αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο που οδήγησε στην απόφαση για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2, ο αερολιμένας προέβλεπε ότι θα επιτύχει θετική ΚΠΑ. Πριν από κάθε νέα τροποποίηση των τελών, ο αερολιμένας έκανε ευλογοφανείς εκτιμήσεις ότι η συμβολή των μέτρων στην κερδοφορία του αερολιμένα θα ήταν θετική.
- (377) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η απόφαση για τον καθορισμό των τιμών του αεροσταθμού mpr2 είναι σύμφωνη με την αρχή του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς. Το ίδιο ισχύει και για την απόφαση της 25ης Μαΐου 2009 για τον καθορισμό αυτών των τιμών για τα έτη 2006 έως 2008 και από την 1η Αυγούστου 2009.

7.2.2.5. Σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS

Από κοινού αξιολόγηση οικονομικού πλεονεκτήματος που αποδόθηκε στη Ryanair και την AMS

- (378) Για να διαπιστωθεί αν η Ryanair και η θυγατρική της AMS αποκόμισαν οικονομικό πλεονέκτημα, η Επιτροπή οφείλει καταρχάς να διερευνήσει κατά πόσον αυτές πρέπει να εξεταστούν χωριστά ή από κοινού.
- (379) Η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι η AMS είναι θυγατρική της Ryanair κατά 100 % και τα διευθυντικά στελέχη της είναι ανώτερα διοικητικά στελέχη της Ryanair ⁽⁷⁸⁾. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η εταιρεία αυτή συστάθηκε πράγματι με αποκλειστικό σκοπό να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ μέσω του διαδικτυακού τόπου της Ryanair και ότι δεν ασκεί άλλες δραστηριότητες.
- (380) Επιπλέον, ο φάκελος προετοιμασίας της συνεδρίασης του συμβουλίου αερολιμένα του CCIMP της 15ης Νοεμβρίου 2005 διευκρινίζει ότι η αγορά διαφημιστικών υπηρεσιών στον δικτυακό τόπο της Ryanair και η δημιουργία ενός μηχανισμού ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών αποσκοπούσαν αμφότερα στη δημιουργία συνθηκών κόστους στον αερολιμένα Marseille Provence που θα επέτρεπαν την εκπλήρωση των κριτηρίων αποδοτικότητας της Ryanair, ιδίως με προοπτική τη δημιουργία μιας βάσης αεροσκαφών.
- (381) Από τα επιχειρήματα της Γαλλίας στην απάντησή της, συνάγεται επίσης ότι οι δημοσιονομικές διατάξεις της σύμβασης που συνάφθηκε με την AMS καθορίστηκαν με βάση τα χρηματοοικονομικά περιθώρια για κάθε πτήση που εκτελούσε η Ryanair. Η Γαλλία διευκρίνισε επίσης ότι η σύμβαση με την AMS περιείχε διάφορες δεσμεύσεις εκ μέρους της Ryanair ως προς τον αριθμό αεροσκαφών που θα είχαν ως βάση τον αερολιμένα, τον αριθμό των καθημερινών πτήσεων και τον αριθμό επιβατών ετησίως. Τέλος, η Γαλλία ισχυρίζεται στην απάντησή της ότι η συμπεριφορά του CCIMP πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της «αποδοτικότητας που εξασφάλισε η συσσώρευση των διαφοροποιήσεων στη έναρξη νέων γραμμών και της σύμβασης της AMS μόνο για τις πτήσεις της Ryanair» και υπογραμμίζει ότι «αυτή η μελέτη των διαφορών μέτρων που ελήφθησαν είναι πράγματι ιδιαίτερα ενδεδειγμένη στην προκειμένη περίπτωση» ⁽⁷⁹⁾.
- (382) Τέλος, η Επιτροπή θα ήθελε να υπενθυμίσει ότι ακολούθησε επίσης αυτή την προσέγγιση στην απόφασή της για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας της 29ης Νοεμβρίου 2007 σχετικά με τον αερολιμένα του Pau, στην απόφασή της για την επέκταση της διαδικασίας, της 25ης Ιανουαρίου 2012 σχετικά με τον ίδιο αερολιμένα, καθώς και στις αποφάσεις της για την κίνηση διαδικασίας της 8ης Φεβρουαρίου και της 23ης Μαρτίου 2012 σχετικά με τα αεροδρόμια La Rochelle και Angoulême.
- (383) Για όλους αυτούς τους λόγους, πρέπει να εξετασθούν από κοινού τα μέτρα υπέρ της Ryanair και της AMS για να διαπιστωθεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος, εφόσον η Ryanair και η AMS αποτελούν στην πραγματικότητα ένα και μοναδικό δικαιούχο των εν λόγω μέτρων ⁽⁸⁰⁾.
- (384) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το μοναδικό πλεονέκτημα που θα μπορούσαν να αποκομίσουν οι φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες παρέχει η AMS στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair θα προερχόταν από την αύξηση του αριθμού των επιβατών της Ryanair. Όμως, οι προβλέψεις της επιβατικής κίνησης και του ποσοστού πληρότητας αποτελούν το βασικό στοιχείο της ανάλυσης της αποδοτικότητας της σύναψης της σχέσης με τη Ryanair ⁽⁸¹⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς, η αξιολόγηση της σκοπιμότητας της σύναψης εμπορικών σχέσεων με τη Ryanair ⁽⁸²⁾ δεν μπορεί να αγνοήσει τις συνέπειες της παράλληλης σύναψης σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ, και ιδίως το κόστος τους.

⁽⁷⁸⁾ Βλέπε την έκθεση του περιφερειακού ελεγκτικού Συνεδρίου της Aquitaine σχετικά με το CCIPB που εκδόθηκε στις 19 Οκτωβρίου 2006, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «η εταιρεία AMS είναι μια απλή προέκταση της Ryanair, διοικούμενη από δύο ανώτατα στελέχη της Ryanair».

⁽⁷⁹⁾ Επιστολή της Γαλλίας της 12ης Μαρτίου 2012, σελίδα 108.

⁽⁸⁰⁾ Κατά συνέπεια, στη συνέχεια της αξιολόγησής της, η Επιτροπή θα χρησιμοποιεί την αναφορά «Ryanair/AMS» για να δηλώνει τον δικαιούχο των εν λόγω μέτρων.

⁽⁸¹⁾ Ή της έναρξης μιας νέας γραμμής.

⁽⁸²⁾ Έναρξη λειτουργίας γραμμής, διακύμανση του αριθμού των εξυπηρετούμενων προορισμών ή της συχνότητάς των δρομολογίων κ.λπ.

Το κριτήριο του συνετού επιχειρηματία σε οικονομία της αγοράς

- (385) Στις 19 Μαΐου 2006, το CCIMP σύναψε, για περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα άπαξ ανανέωσης για ίση διάρκεια, χωρίς τη διεξαγωγή διαγωνισμού ούτε προηγούμενη δημοσίευση, σύμβαση αγοράς διαφημιστικού χώρου με την εταιρεία AMS, θυγατρική κατά 100 % της αεροπορικής εταιρείας Ryanair. Στην απόφαση της Cocomo της 18ης Φεβρουαρίου 2009 σχετικά με τον καθορισμό του ύψους των τελών που αποτελούσαν το αντικείμενο της απόφασης της 25ης Μαΐου 2009, διευκρινίζεται ότι το κόστος της σύμβασης με την AMS κατά τη διάρκεια της σύμβασης, δηλαδή Οκτώβριο 2006 — Οκτώβριο 2011, ανέρχεται σε [...] * EUR, ήτοι σε [...] * EUR ετησίως.
- (386) Η Γαλλία προβάλλει ως βασικό επιχειρήμα ότι οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν βάσει αυτής της σύμβασης είναι σύμφωνες με την τιμή της αγοράς για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ στο Διαδίκτυο και συνάγουν εξ αυτού ότι το CCIMP ενήργησε ως συνετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς συνάπτοντας τη σύμβαση με την AMS.
- (387) Ωστόσο, όπως διευκρινίζεται στο τμήμα 7.2.2.5, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα τυχόν πλεονεκτήματα που αποκόμισαν οι εταιρείες AMS και Ryanair πρέπει να εξεταστούν από κοινού, δεδομένου του αλληλένδετου χαρακτήρα των υπηρεσιών που παρέχουν η αεροπορική εταιρεία και η θυγατρική της. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δυνητική αξία των παρεχόμενων από την AMS υπηρεσιών μάρκετινγκ βασίζεται σε αύξηση του αριθμού των επιβατών της Ryanair.
- (388) Η απάντηση της Γαλλίας φαίνεται ότι συμμερίζεται αυτή την ανάλυση. Πράγματι, η Γαλλία υποστηρίζει ότι ένας συνετός επιχειρηματίας θα ανέλυε από κοινού τα τέλη που εφαρμόζονται στη Ryanair και το κόστος των υπηρεσιών μάρκετινγκ που αγοράζονται από την AMS για να υπολογίσει την κερδοφορία από μια πτήση που εκτελεί η Ryanair· αυτό το σκεπτικό ακολούθησε το CCIMP στην απόφασή του να συνάψει τη σύμβαση της 19ης Μαΐου 2006.
- (389) Εφόσον οι παρεχόμενες από την AMS υπηρεσίες μάρκετινγκ είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το πλέγμα των σχέσεων μεταξύ του αερολιμένα Marseille Provence και της αεροπορικής εταιρείας Ryanair, πρέπει, συνεπώς, να εξεταστούν από κοινού τα πλεονεκτήματα που παρέχονται σε αυτές τις δύο εταιρείες.
- (390) Κατά συνέπεια, η συμπεριφορά του CCIMP κατά τη σύναψη της σύμβασης της 19ης Μαΐου 2006 με την AMS δεν μπορεί να αξιολογηθεί σε σύγκριση με τις προσφορές άλλων εταιρειών διαφήμισης στο διαδίκτυο που δεν παρέχουν ανάλογη υπηρεσία.
- (391) Η Γαλλία ισχυρίζεται, επικουρικώς, ότι η σύμβαση που σύναψε το CCIMP με την AMS είναι αποδοτική για τον αερολιμένα Marseille Provence, και ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τη δραστηριότητα του αεροσταθμού mr2.
- (392) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η μελέτη αποδοτικότητας της επένδυσης στην κατασκευή του αεροσταθμού mr2 (επιχειρηματικό σχέδιο του Σεπτεμβρίου 2005 που επικαιροποιήθηκε τον Μάιο του 2006) δεν λαμβάνει υπόψη το κόστος της σύμβασης με την AMS, αλλά τις δαπάνες που αφορούν το προηγούμενο σύστημα συμμετοχής στα έξοδα μάρκετινγκ. Αυτή η διάταξη δεν εφαρμόστηκε τελικά, όπως εξηγείται στο τμήμα 7.2.2.3.
- (393) Η Γαλλία υπέβαλε μια μελέτη αποδοτικότητας των χρηματοοικονομικών περιθωρίων που προκύπτουν για τις πτήσεις της Ryanair την περίοδο 2007-2021, που εκπονήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2005 και επικαιροποιήθηκε τον Μάιο του 2006, πριν από τη σύναψη της σύμβασης με την AMS, στην οποία βασίστηκε το CCIMP για να λάβει την απόφαση σχετικά με τη σύμβαση της 19ης Μαΐου 2006.
- (394) Η μελέτη αυτή βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία (για το έτος 2007):
- το χρηματοοικονομικό περιθώριο ανά πτήση, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το κόστος της σύμβασης AMS, για ένα αεροσκάφος B737 στον αεροσταθμό mr2 είναι [...] * EUR,
 - το γεγονός ότι η κίνηση της Ryanair αντιπροσωπεύει το 85 % των υποθέσεων για την κίνηση «low cost» (χαμηλού κόστους),
 - το γεγονός ότι η κίνηση της Ryanair αντιπροσωπεύει 2 694 πτήσεις (που αντιστοιχεί σε αεροσκάφος 189 θέσεων με ποσοστό πληρότητας 75 %).
- (395) Η μελέτη αυτή καταδεικνύει ότι η παρουσία της εταιρείας Ryanair στον αερολιμένα Marseille Provence, με τους όρους τιμολόγησης που της προσφέρονται, και ιδίως με τις μειώσεις των τελών για νέες γραμμές, καθώς και για τη νυκτερινή στάθμευση, και λαμβάνοντας υπόψη την αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ από τη θυγατρική της, προκάλεσαν στον αερολιμένα ζημιές τα πρώτα τρία έτη, και δεν δημιούργησαν θετικό περιθώριο κέρδους για τον αερολιμένα μόνο από το 4ο έτος λειτουργίας ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Επιπλέον, η μελέτη που εκπονήθηκε εκ των υστέρων με βάση τα στοιχεία κίνησης για το 2007 και το 2008 και τις δαπάνες που ελέγχθηκαν από την εταιρεία Mazars δείχνει ότι κάθε πτήση που εκτελούσε η Ryanair, λαμβανομένων υπόψη των διαφοροποιήσεων των τελών από τις οποίες επωφελείται η εταιρεία και του κόστους των υπηρεσιών μάρκετινγκ, συνεπαγόταν ζημία για τον αερολιμένα κατά τα δύο πρώτα έτη.

[illegible]

- (398) Κατά συνέπεια, ανά πάσα στιγμή, τα τέλη που χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες, λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων μειώσεων που έχουν αναφερθεί καθώς και του κόστους της σύμβασης με την AMS, καλύπτουν τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες που συνδέονται με τη χρήση του αερολιμένα από την αεροπορική εταιρεία.
- (399) Εξάλλου, στο αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο που οδήγησε στην απόφαση για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2, ο αερολιμένας προέβλεπε ότι θα επιτύχει θετική ΚΠΑ. Πριν από κάθε νέα τροποποίηση των τελών και πριν από την υπογραφή της σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS, ο αερολιμένας έκανε ευλογοφανείς εκτιμήσεις, βάσει των οποίων τα μέτρα θα συνέβαλαν θετικά στην αποδοτικότητα του αερολιμένα.
- (400) Οι παραδοχές και τα άλλα σενάρια που προβλέπονταν στο αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο και τις νέες εκδόσεις του, καθώς και οι χρηματοοικονομικοί υπολογισμοί όσον αφορά τα μεταγενέστερα μέτρα, φαίνονται ρεαλιστικοί κατά τον χρόνο της διατύπωσής τους. Η εξέλιξη που ακολούθησε έδειξε ότι στην πραγματικότητα ήταν μάλλον συντηρητικοί. Επιπλέον, επικαιροποιούνταν και αναθεωρούνταν τακτικά και τα τέλη αναπροσαρμόζονταν τακτικά για να διασφαλιστούν η αποδοτικότητα του αερολιμένα μακροπρόθεσμα και τροποποιήσεις των τελών βραχυπρόθεσμα.

7.2.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΎΠΑΡΞΗ ΕΝΤΙΣΧΥΣΗΣ

- (401) Από το σημείο 6.3 προκύπτει ότι ο αερολιμένας Marseille Provence έλαβε επενδυτική ενίσχυση η οποία είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έχει λάβει συμβατή ενίσχυση, το πλεονέκτημα που προκύπτει από την εν λόγω ενίσχυση δεν μεταβιβάζεται σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία, ιδίως εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) οι υποδομές είναι ανοικτές σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες (συμπεριλαμβανομένων των υποδομών που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί από ορισμένες κατηγορίες, όπως οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ή οι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων) και δεν προορίζονται ειδικά για μια εταιρεία, και
 - ii) οι αεροπορικές εταιρείες καταβάλλουν τέλη που καλύπτουν τουλάχιστον το οριακό κόστος.
- (402) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι ο αεροσταθμός mpr2 και ο χώρος στάθμευσης αεροσκαφών που βρίσκεται δίπλα σε αυτό δεν προορίζονται ειδικά για μια συγκεκριμένη εταιρεία. Ο αεροσταθμός mpr2 είναι ανοικτός σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να τον χρησιμοποιήσουν, δεδομένου ότι προσφέρει περιορισμένο επίπεδο υπηρεσιών. Για να εξασφαλίσει ότι ο αεροσταθμός είναι ανοικτός σε όλες τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, ο αερολιμένας δημοσίευσε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη χρήση της υποδομής. Όμως, εφόσον δεν αξιοποιείται η πλήρης χωρητικότητά του, ο αεροσταθμός είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενης αεροπορικής εταιρείας.
- (403) Δεύτερον, σύμφωνα με την προηγηθείσα αξιολόγηση (βλέπε σημεία 7.2.2.1 — 7.2.2.5), οι αεροπορικές εταιρείες καταβάλλουν επίσης τέλη που καλύπτουν τουλάχιστον το οριακό κόστος που προκύπτει από κάθε συμφωνία.
- (404) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι εξεταζόμενες συμφωνίες αποτελούν μέρος της εφαρμογής μιας σφαιρικής στρατηγικής του αερολιμένα που οδηγεί στην κερδοφορία, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα. Για να αξιολογήσει την επίπτωση των συμφωνιών μεταξύ του αερολιμένα και μιας αεροπορικής εταιρείας στην αποδοτικότητα του αερολιμένα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία που είναι διαθέσιμα, καθώς και την εξέλιξη που θα μπορούσε εύλογα να προβλεφθεί κατά τον χρόνο σύναψης των συμφωνιών. Ειδικότερα, λαμβάνει υπόψη της τα εξής:
- i) τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούσαν εκείνη τη χρονική στιγμή, και ιδίως τις μεταβολές που επήλθαν μετά την ελευθέρωση της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, την είσοδο στην αγορά και την ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους⁽⁸⁴⁾ και άλλων εταιρειών «διατεματικών» μεταφορών, καθώς και τις αλλαγές στην οργανωτική και οικονομική διάρθρωση του τομέα των αερολιμένων⁽⁸⁵⁾· τον βαθμό διαφοροποίησης και την πολυπλοκότητα των λειτουργιών που ασκούνται από τους αερολιμένες, την ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων, το αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον λόγω της αλλαγής των συνθηκών της αγοράς ή κάθε άλλη αβεβαιότητα στο οικονομικό περιβάλλον·
 - ii) τις προβλεπόμενες μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στην αποδοτικότητα του αερολιμένα.

⁽⁸⁴⁾ Αύξηση του μεριδίου αγοράς των εταιρειών χαμηλού κόστους από 1,5 % το 1992 σε 45,94 % το 2013.

⁽⁸⁵⁾ Η λειτουργία και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών ως στοιχεία που εμπίπτουν στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων πρέπει να εξεταστούν από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (12 Δεκεμβρίου 2000) (βλέπε αιτιολογική σκέψη 228). Μέχρι την έκδοση της εν λόγω απόφασης, οι αερολιμένες δεν μπορούσαν να θεωρηθούν ως επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

- (405) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία, ο αερολιμένας προέβλεπε, στο αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο που οδήγησε στην απόφαση για την κατασκευή του αεροσταθμού mpr2, την επίτευξη θετικής καθαρής παρούσας αξίας μακροπρόθεσμα. Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του αεροσταθμού mpr2 επιβεβαίωσαν αυτές τις αισιόδοξες προβλέψεις. Παρομοίως, οι παραχωρηθείσες εκπτώσεις επί των τελών, που εφαρμόζονται στον αερολιμένα συνολικά, συμπεριλαμβανομένου του αεροσταθμού mpr1, βασίζονται σε αξιόπιστους οικονομικούς υπολογισμούς, βάσει των οποίων ο αερολιμένας μπορούσε να υπολογίζει στην επίτευξη της κερδοφορίας με τη θέσπιση αυτών των μέτρων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προβλέψεις σχετικά με την αποδοτικότητα και τη χρήση του αεροσταθμού mpr2 ήταν εύλογες και αξιόπιστες. Έχει αποδειχθεί ότι στις περισσότερες περιπτώσεις ήταν συντηρητικές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εφαρμοζόμενα τέλη, οι παραχωρηθείσες εκπτώσεις καθώς και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνάφθηκε με την AMS αποτελούν μέρος μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα που οδηγεί στην κερδοφορία, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.
- (406) Θεωρεί, συνεπώς, ότι οι συμφωνίες που συνάφθηκαν μεταξύ του αερολιμένα Marseille Provence και των αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούν δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, ακόμη και αν υπήρξε κρατική ενίσχυση προς τις αεροπορικές εταιρείες, αυτή θα ήταν σε κάθε περίπτωση συμβατή με την εσωτερική αγορά, για τους ίδιους λόγους που δικαιολογούν το συμβιβασμό της ενίσχυσης σε ό,τι αφορά τον αερολιμένα.
- (407) Εφόσον δεν πληρούνται το ένα από τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εξετασθέντα μέτρα δεν ενέχουν στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

8.1. ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

- (408) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία χορήγησε παράνομα επενδυτικές ενισχύσεις στον αερολιμένα Marseille-Provence, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι ενισχύσεις αυτές συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ).
- (409) Τα αερολιμενικά τέλη και οι μεταβιβάσεις μεταξύ του αερολιμένα και του CCIMP δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.2. ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

- (410) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο αερολιμένας ενήργησε, στο πλαίσιο των οικονομικών του σχέσεων με τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούν τον αερολιμένα, ως συντετός επιχειρηματίας σε οικονομία της αγοράς. Οι διαφοροποιήσεις των αερολιμενικών τελών καθώς και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι επιδοτήσεις επενδύσεων που τέθηκαν σε εφαρμογή από τη Γαλλία υπέρ του αερολιμένα Marseille Provence ύψους 12,337 εκατ. EUR είναι κρατικές ενισχύσεις συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

Τα αερολιμενικά τέλη υπέρ του αερολιμένα, οι μεταβιβάσεις μεταξύ του αερολιμένα και του CCIMP, τα μειωμένα τέλη προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα καθώς και η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS που τέθηκαν σε εφαρμογή από τη Γαλλία δεν συνιστούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 20 Φεβρουαρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος
