

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/132 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Ιανουαρίου 2017

σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε συμβάσεις που ανατίθενται για τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών για μεταφορά φορτίων στην Αυστρία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2017) 260]

(Το κείμενο στη γερμανική 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,

Έχοντας υπόψη την 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 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 30 παράγραφος 5,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 35 παράγραφος 3,

Έχοντας υπόψη την αίτηση που υποβλήθηκε από το Flughafen Wien,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

1.1. Η αίτηση

- (1) Στις 16 Ιανουαρίου 2015 η Επιτροπή έλαβε από το Flughafen Wien (Αεροδρόμιο της Βιέννης, εφεξής «ο αιτών») αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (εφεξής «η αίτηση»).
- (2) Η αίτηση αφορά δραστηριότητες σχετικά με την εκμετάλλευση μιας γεωγραφικής περιοχής με σκοπό τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών στο έδαφος της Αυστρίας ⁽³⁾.
- (3) Η αίτηση συνοδεύεται από γνώμη της ανεξάρτητης αρμόδιας αρχής για τις υπηρεσίες αεροδρομίων στην Αυστρία, ήτοι το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας (εφεξής «BMVIT»), της 22ας Δεκεμβρίου 2014. Η προαναφερόμενη γνώμη (εφεξής «η γνώμη») εξετάζει κατά πόσον υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά και κατά πόσον οι δραστηριότητες που αναφέρονται στην αίτηση είναι άμεσα εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό.
- (4) Το 2010 ο αιτών αρχικά προσέγγισε την Επιτροπή για να συζητήσει άτυπα τις δυνατότητες εξαίρεσης από τους κανόνες περί δημόσιων προμηθειών. Οι πρώτες ανταλλαγές απόψεων στηρίχτηκαν σε ένα σχέδιο αίτησης που συζητήθηκε κατά τη συνάντηση της 17ης Μαρτίου 2010. Μετά τη συνάντηση ακολούθησε ανεπίσημος γραπτός κατάλογος παρατηρήσεων και ερωτήσεων που έστειλε η Επιτροπή στον αιτούντα στις 12 Απριλίου 2010.
- (5) Στις 26 Σεπτεμβρίου 2013 ο αιτών υπέβαλε ενημερωμένο σχέδιο αίτησης. Μετά την υποβολή αυτή, η Επιτροπή υπέβαλε γραπτές παρατηρήσεις (με επιστολή της 15ης Νοεμβρίου 2013). Ο αιτών απάντησε στην επιστολή της Επιτροπής στις 2 Απριλίου 2014 και ακολούθησε άτυπη ανταλλαγή απόψεων στη συνάντηση της 26ης Ιουνίου 2014.

⁽¹⁾ ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243.

⁽³⁾ Παρόλο που ο αιτών είναι το αεροδρόμιο της Βιέννης, η αίτηση αφορά τη δραστηριότητα της διάθεσης αεροδρομίων στην Αυστρία, επομένως η αίτηση αφορά όλα τα αεροδρόμια της Αυστρίας.

- (6) Στις 16 Ιανουαρίου 2015 ο αιτών υπέβαλε επισήμως την αίτηση εξαίρεσης.
- (7) Στις 5 Φεβρουαρίου 2016 ο αιτών απέσυρε την αίτησή του, καθόσον αφορούσε λιανικό εμπόριο ⁽¹⁾.
- (8) Η αυστριακή νομοθεσία περί δημόσιων προμηθειών ⁽²⁾ επιτρέπει σε αναθέτοντες φορείς την υποβολή αιτήσεων σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2004/17/EK.
- (9) Το VIE είναι ένας αναθέτων φορέας σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, δεδομένου ότι ασκεί δραστηριότητες εκμετάλλευσης μιας γεωγραφικής περιοχής με σκοπό τη διάθεση υπηρεσιών αερολιμένων δυνάμει του άρθρου 12 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και λειτουργεί βάσει ενός ειδικού δικαιώματος κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.
- (10) Κατόπιν μιας πρώτης αξιολόγησης η Επιτροπή θεώρησε ότι η αίτηση δεν περιλάμβανε τις αναγκαίες πληροφορίες που επιτρέπουν τη σωστή αξιολόγηση των συναφών κριτηρίων για τους σκοπούς της εξαίρεσης από τους κανόνες περί δημόσιων προμηθειών.
- (11) Στις 27 Φεβρουαρίου 2015 η Επιτροπή ζήτησε από τον αιτούντα να συμπληρώσει τις ελλείπουσες πληροφορίες της αίτησης και να υποβάλει εμπειρικά στοιχεία με στόχο να παρουσιάσει την επιλογή του ορισμού της αγοράς, σε συνδυασμό με πιο αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του ανταγωνισμού για κάθε αγορά. Οι απαντήσεις διαβιβάστηκαν από τον αιτούντα με τα ηλεκτρονικά μηνύματα της 4ης και της 15ης Σεπτεμβρίου 2015. Στις 21 Σεπτεμβρίου 2015 και στις 23 Οκτωβρίου 2015 η Επιτροπή ζήτησε από τον αιτούντα να υποβάλει περαιτέρω διευκρινίσεις στην απάντηση της 15ης Σεπτεμβρίου 2015. Η Επιτροπή παρέλαβε τις απαντήσεις του αιτούντος στις 14 Οκτωβρίου 2015 και στις 5 Φεβρουαρίου 2016. Δεδομένου ότι οι απαντήσεις δεν είχαν ληφθεί εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε από την Επιτροπή, η προθεσμία λήψης απόφασης ανεστάλη κατά την περίοδο από τη λήξη της προθεσμίας που καθορίστηκε στο αίτημα για την υποβολή πληροφοριών (13 Μαρτίου 2015) έως την παραλαβή των ολοκληρωμένων πληροφοριών (5 Φεβρουαρίου 2016). Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν από κοινού μια ακόμα παράταση. Η νέα προθεσμία για την έγκριση είναι η 29η Ιουλίου 2016.
- (12) Ταυτόχρονα, στις 20 Απριλίου 2015 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις αυστριακές αρχές. Οι απαντήσεις διαβιβάστηκαν από τις αυστριακές αρχές με ηλεκτρονικά μηνύματα στις 3 Ιουλίου 2015.
- (13) Πραγματοποιήθηκε περαιτέρω ανταλλαγή εγγράφων όσον αφορά το νομικό καθεστώς του αιτούντος ως αναθέτοντος φορέα. Στις 22 Απριλίου και στις 19 Μαΐου 2016 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από την αιτούσα χώρα. Η αιτούσα χώρα απάντησε στις 4 Μαΐου και την 1η Ιουλίου 2016 αντίστοιχα. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες για το θέμα αυτό από τις αυστριακές αρχές στις 11 Ιουλίου και στις 23 Σεπτεμβρίου 2016. Οι αυστριακές αρχές απάντησαν στις 31 Αυγούστου και στις 30 Σεπτεμβρίου 2016 αντίστοιχα.
- (14) Στις 5 Ιουλίου 2016, δεδομένης της ανάγκης να ληφθούν και να εξεταστούν περαιτέρω πληροφορίες, η προθεσμία για την έκδοση απόφασης της Επιτροπής σχετικά με την υπόθεση αυτή παρατάθηκε, με τη σύμφωνη γνώμη των διαδίκων, έως την 31η Οκτωβρίου 2016.
- (15) Δεδομένου ότι οι απαντήσεις στο αίτημα για πληροφόρηση δεν είχαν ληφθεί εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε από την Επιτροπή, η προθεσμία λήψης απόφασης ανεστάλη κατά την περίοδο από τη λήξη της προθεσμίας που καθορίστηκε στο αίτημα για την υποβολή πληροφοριών (9 Αυγούστου 2016) έως την παραλαβή των ολοκληρωμένων πληροφοριών (31 Αυγούστου 2016), συνεπώς η νέα προθεσμία έκδοσης απόφασης της Επιτροπής είναι πλέον η 23η Νοεμβρίου 2016.
- (16) Στις 8 Νοεμβρίου 2016 ο αιτών απέσυρε την αίτησή του στον βαθμό που αφορά και τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών για την κυκλοφορία επιβατών, τις υπηρεσίες εδάφους και στάθμευσης. Ως εκ τούτου, η αίτηση έγινε δεκτή μόνον όσον αφορά τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών για τη μεταφορά φορτίων. Μια νέα προθεσμία για την έκδοση απόφασης της Επιτροπής κατέστη αμοιβαίως αποδεκτή από τα μέρη στις 18 Νοεμβρίου 2016. Η προθεσμία αυτή ορίστηκε για την 31η Ιανουαρίου 2017.

⁽¹⁾ Επιστολή του αιτούντος της 5ης Φεβρουαρίου 2016, σ. 1.

⁽²⁾ Bundesvergabegesetz, άρθρο 179 παράγραφος 5.

- (17) Στις 23 Σεπτεμβρίου 2015 η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA) υπέβαλε εκουσίως ένα έγγραφο θέσης για την αξιολόγηση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροδρομίων στην Αυστρία σε σχέση με την αίτηση εξαίρεσης από τους κανόνες περί δημόσιων προμηθειών. Η υποβολή βασίστηκε στην ανακοίνωση ⁽¹⁾ για την κίνηση της διαδικασίας στην υπόθεση αυτή. Το έγγραφο θέσης επικεντρώνεται κυρίως στην αξιολόγηση της παροχής των υπηρεσιών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών επιβατών/προορισμού.

1.2. Ο τομέας των αεροδρομίων στην Αυστρία

- (18) Επί του παρόντος υπάρχουν 6 εμπορικά αεροδρόμια στην Αυστρία, ειδικότερα το αεροδρόμιο της Βιέννης (εφεξής αναφέρεται με τον κωδικό IATA ως «VIE»), το Αεροδρόμιο του Γκρατς (εφεξής «GRZ»), το αεροδρόμιο του Ίνσμπρουκ (εφεξής «INN»), το αεροδρόμιο του Κλάγκενφουρτ (εφεξής «KLU»), το αεροδρόμιο του Λιντς (εφεξής «LNZ») και το αεροδρόμιο του Σάλτσμπουργκ (εφεξής «SZG»).
- (19) Ο φορέας εκμετάλλευσης του VIE είναι ανώνυμη εταιρεία ⁽²⁾ που είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Βιέννης από το 1992, ενώ οι φορείς εκμετάλλευσης των υπόλοιπων αυστριακών αεροδρομίων είναι όλοι ανώνυμες εταιρείες.
- (20) Οι έξι αυστριακοί εμπορικοί αερολιμένες εξυπηρετήσαν συνολικά 26,3 εκατ. επιβάτες το 2013 ⁽³⁾ και περίπου [...] ⁽⁴⁾ τόνους φορτίου ετησίως ⁽⁵⁾.

2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (21) Η οδηγία 2014/25/ΕΕ εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων για την εκτέλεση δραστηριοτήτων σχετικών με τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών, εκτός εάν η εν λόγω δραστηριότητα εξαιρείται σύμφωνα με το άρθρο 34 της προαναφερόμενης οδηγίας.
- (22) Σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, οι συμβάσεις που επιτρέπουν την άσκηση δραστηριότητας διεπόμενης από την ίδια οδηγία δεν υπόκεινται στην εν λόγω οδηγία αν η δραστηριότητα, στο κράτος μέλος όπου ασκείται, είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι περιορισμένη. Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό αξιολογείται με βάση αντικειμενικά κριτήρια, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των τμημάτων του οικείου τομέα. Η πρόσβαση σε μια αγορά θεωρείται ότι δεν περιορίζεται εάν το κράτος μέλος έχει ενσωματώσει και εφαρμόσει τη νομοθεσία της Ένωσης για το άνοιγμα δεδομένου τομέα ή τμήματός του. Η νομοθεσία αυτή περιλαμβάνεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Εντούτοις, για τη διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων, το εν λόγω παράρτημα δεν περιλαμβάνει συναφείς νομοθετικές διατάξεις για την ελευθέρωση του τομέα αυτού. Κατά συνέπεια, η ελεύθερη πρόσβαση σε συγκεκριμένη αγορά δεν τεκμαίρεται και πρέπει να καταδεικνύεται εκ των πραγμάτων και εκ του νόμου.
- (23) Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό θα πρέπει να αξιολογείται βάσει διαφόρων δεικτών, κανένας από τους οποίους δεν είναι αφ' εαυτού καθοριστικός. Όσον αφορά τις αγορές που αφορά η παρούσα απόφαση, τα μερίδια της αγοράς συνιστούν ένα κριτήριο που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Δεδομένων των χαρακτηριστικών των εν λόγω αγορών, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και επιπλέον κριτήρια.
- (24) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού και άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης. Συγκεκριμένα, τα κριτήρια και η μεθοδολογία που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό βάσει του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ δεν είναι απαραίτητα πανομοιότυπα με εκείνα που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια εκτίμησης βάσει του άρθρου 101 ή 102 της Συνθήκης ή των άρθρων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 ⁽⁶⁾. Το σημείο αυτό υποστηρίχθηκε και από το Δικαστήριο σε πρόσφατη απόφαση ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ EE C 93 της 20.3.2015, σ. 22.

⁽²⁾ Το VIE ουσιαστικά τελεί υπό την κυριότητα των περιφερειακών αρχών κατά ποσοστό 40 % κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ, αλλά το νομικό καθεστώς του VIE ως δημόσιας επιχείρησης κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 2004/17/ΕΚ επαληθεύτηκε από την Αυστριακή Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Δημόσιων Συμβάσεων (βλέπε Bundesvergabeamt, N/0117-BVA/02/2009-24 και Bundesvergabeamt, N/0117-BVA/02/2009-EV8).

⁽³⁾ Σύμφωνα με τη μελέτη «The Austrian Aviation sector in the context of business location Austria» (Ο αυστριακός τομέας των αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο της επιχειρηματικής εγκατάστασης στην Αυστρία), Ιούνιος 2014, σ. 3.

⁽⁴⁾ Εμπιστευτικές πληροφορίες

⁽⁵⁾ Σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στο παράρτημα 7, ο συνολικός όγκος των εμπορευμάτων ήταν 226 606 τόνοι το 2010, 208 913 τόνοι το 2011 και 188 261 το 2012.

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (EE L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

⁽⁷⁾ Απόφαση της 27ης Απριλίου 2016, Österreichische Post AG κατά Επιτροπής, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, σημείο 28.

- (25) Θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι ο σκοπός της παρούσας απόφασης είναι να προσδιοριστεί κατά πόσον οι υπηρεσίες τις οποίες αφορά η αίτηση είναι εκτεθειμένες σε ένα επίπεδο ανταγωνισμού (σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι περιορισμένη κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ) που θα διασφαλίζει ότι, ακόμη και χωρίς τις ρυθμίσεις που θεσπίζονται από τους λεπτομερείς κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων που προβλέπονται στην οδηγία 2014/25/ΕΕ, οι δημόσιες συμβάσεις για την άσκηση των σχετικών δραστηριοτήτων θα εκτελούνται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις, βάσει κριτηρίων που επιτρέπουν στους αγοραστές να εντοπίζουν τη συνολικά πλέον συμφέρουσα λύση από οικονομική άποψη.

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

3.1. Ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά

- (26) Στην προκειμένη περίπτωση η σχετική δραστηριότητα είναι η διάθεση αερολιμενικών υποδομών για τη μεταφορά φορτίου.
- (27) Όσον αφορά τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών, δεν υπάρχει συναφής νομοθεσία της Ένωσης βάσει της οποίας τεκμαίρεται η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά, συνεπώς είναι απαραίτητη η διενέργεια της αντίστοιχης αξιολόγησης με βάση την υπάρχουσα νομολογία του Δικαστηρίου που αφορά την ελευθερία εγκατάστασης σύμφωνα με το άρθρο 49 ΣΛΕΕ.
- (28) Σύμφωνα με τον αιτούντα, η πρόσβαση στην αγορά δεν περιορίζεται εκ του νόμου. Στην Αυστρία, το άρθρο 71 παράγραφος 1 του Luftfahrtgesetz (νόμου περί αεροπορίας, εφεξής LFG) προβλέπει ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης που υποβάλλει αίτηση για άδεια πολιτικού αεροδρομίου έχει το δικαίωμα να λάβει «άδεια πολιτικού αεροδρομίου» εάν το σχέδιο εγκατάστασης ενός αεροδρομίου είναι κατάλληλο από τεχνική άποψη και η διαχείριση προβλέπεται να είναι ασφαλής, ο φορέας εκμετάλλευσης είναι αξιόπιστος, κατάλληλος και διαθέτει επαρκείς οικονομικούς πόρους και δεν υπάρχει σύγκρουση «άλλου δημόσιου συμφέροντος». Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 71 παράγραφος 2 του LFG, τεκμαίρεται ότι ένα σχεδιαζόμενο δημόσιο αεροδρόμιο δεν είναι προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος εάν πληρούνται ταυτόχρονα οι ακόλουθες τρεις προϋποθέσεις: i) το αεροδρόμιο απέχει λιγότερο από 100 km από ένα υπάρχον δημόσιο αεροδρόμιο· ii) το αεροδρόμιο ενδέχεται να υπονομεύσει τις μεταφορικές εργασίες ενός υπάρχοντος αεροδρομίου· και iii) το υπάρχον αεροδρόμιο είναι ικανό και διατεθειμένο να αναλάβει εντός έξι μηνών τα προβλεπόμενα καθήκοντα του σχεδιαζόμενου αεροδρομίου.
- (29) Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, ένα σύστημα προηγούμενης διοικητικής έγκρισης δεν μπορεί να νομιμοποιεί την κατά το δοκούν συμπεριφορά των εθνικών αρχών, που θα ήταν ικανή να στερήσει από τις διατάξεις της Ένωσης την πρακτική αποτελεσματικότητά τους ⁽¹⁾. Για να δικαιολογείται ένα σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών, μολονότι παρεκκλίνει από μια θεμελιώδη ελευθερία, πρέπει εν πάση περιπτώσει να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά, κατά τρόπο που να περιορίζουν την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως των εθνικών αρχών, προκειμένου αυτή να μη χρησιμοποιείται κατά τρόπο αυθαίρετο ⁽²⁾.
- (30) Επιπλέον, εάν το σύστημα αδειών επιβάλλει προϋποθέσεις που αφορούν την ελάχιστη απόσταση μεταξύ των επιχειρήσεων, τότε ένα τέτοιο σύστημα μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένο εάν είναι καταρχήν κατάλληλο για την επίτευξη του στόχου της αξιόπιστης και ποιοτικής παροχής υπηρεσιών στο κοινό, όπως η διάθεση αερολιμενικών υποδομών και σχετικών υπηρεσιών ⁽³⁾. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η εθνική νομοθεσία θα πρέπει να είναι κατάλληλη να διασφαλίσει την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού μόνον αν σκοπεύει πράγματι στην επίτευξή του με συνοχή και συστηματικότητα ⁽⁴⁾.
- (31) Σχετικά με το δεύτερο κριτήριο, που συνιστά τεκμήριο της απουσίας δημόσιου συμφέροντος, ειδικότερα η προϋπόθεση ότι το σχεδιαζόμενο αεροδρόμιο ενδέχεται να υπονομεύσει τις μεταφορικές λειτουργίες ενός υπάρχοντος αεροδρομίου, ο αιτών επικαλείται μια απόφαση σε υπόθεση που αφορά τον αυστριακό κώδικα για τον άξονα οδικών μεταφορών ⁽⁵⁾ (Kraftfahrlineingesetz — KfLG) για την οποία το Ανώτατο Αυστριακό Διοικητικό Δικαστήριο (VwGH) αποφάνθηκε ότι το δεύτερο κριτήριο δεν θα πρέπει να νοείται κατά τρόπο που να προστατεύει μια υπάρχουσα επιχείρηση από τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, σύμφωνα με το Ανώτατο Αυστριακό Διοικητικό Δικαστήριο, ακόμα κι αν ο νέος παραχωρησιούχος μπορεί να υποχρεούται να επιτρέψει τον ανταγωνισμό στην επιχείρησή του από άλλες επιχειρήσεις, το κριτήριο αυτό περιορίζεται στην περίπτωση που ο υφιστάμενος παραχωρησιούχος υποστεί απώλεια κερδών που προφανώς θα

⁽¹⁾ Υπόθεση C-157/99, Smits και Peerbooms, Συλλογή 2001, ECLI:EU:C:2001:404, σκέψη 90· Υπόθεση C-385/99, Müller-Fauré και van Riet, Συλλογή 2003, ECLI:EU:C:2003:270, σκέψη 84· Υπόθεση C-372/04, Watts, Συλλογή 2006, ECLI:EU:C:2006:325, σκέψη 115. Η σκέψη 70 είναι από τις προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα, η σκέψη 115 είναι από την απόφαση.

⁽²⁾ Υπόθεση C-205/99, Analir κ.λπ., Συλλογή 2001, ECLI:EU:C:2001:107, σκέψη 38· Υπόθεση C-372/04, Watts, Συλλογή 2006, ECLI:EU:C:2006:325, σκέψη 116.

⁽³⁾ Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-570/07 και C-571/07, Blanco Pérez και Chao Gómez, Συλλογή 2010, ECLI:EU:C:2010:300, σκέψη 94.

⁽⁴⁾ Βλέπε, για παράδειγμα, υπόθεση C-169/07, Hartlauer, Συλλογή 2009, ECLI:EU:C:2009:141, σκέψη 55· συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-338/04, C-359/04 και C-360/04, Placanica κ.λπ., Συλλογή 2007, ECLI:EU:C:2007:133, σκέψεις 53 και 58.

⁽⁵⁾ Απόφαση της 25ης Μαρτίου 2009, 2008/03/0090.

θέσουν υπό αμφισβήτηση την οικονομική λειτουργία μιας υφιστάμενης διαδρομής. Επιπλέον, σύμφωνα με το ίδιο δικαστήριο, επιδείνωση της αναλογίας εσόδων — κόστους που έχει εν μέρει προσωρινό χαρακτήρα, είτε οφείλεται σε εποχικές διακυμάνσεις, μεταβατικούς εξωτερικούς παράγοντες ή επενδύσεις σε μια διαδρομή την οποία ο παραχωρησιούχος προτίθεται να αποσβέσει σε ορισμένη χρονική περίοδο, δεν μπορεί να δικαιολογήσει την άρνηση μιας νέας σύμβασης παραχώρησης.

- (32) Με βάση τα παραπάνω προκύπτει ότι το Ανώτατο Αυστριακό Διοικητικό Δικαστήριο έχει ερμηνεύσει ότι το δεύτερο κριτήριο δεν αποσκοπεί να περιορίσει τον ανταγωνισμό. Περιορίζει οποιοδήποτε περιθώριο αυθαίρετης απόφασης της παραχωρούσας αρχής. Επιπλέον, από την απόφαση του Ανώτατου Αυστριακού Διοικητικού Δικαστηρίου συνάγεται ότι ένα σύστημα χορήγησης αδειών που καθορίζει συγκεκριμένα κριτήρια που συνιστούν τεκμήριο της απουσίας δημόσιου συμφέροντος σε ένα νέο αεροδρόμιο δημιουργήθηκε με βάση την παραδοχή ότι το νέο αεροδρόμιο θα παρέχει αξιόπιστες και ποιοτικές υπηρεσίες. Η συναφής αυστριακή νομοθεσία και η ερμηνεία του προαναφερθέντος δεύτερου κριτηρίου από το Ανώτατο Αυστριακό Διοικητικό Δικαστήριο φαίνεται ότι σκοπεί πράγματι στην επίτευξη των στόχων της νομοθεσίας με συνοχή και συστηματικότητα. Συνεπώς, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, μπορεί να συναχθεί ότι οι όροι χορήγησης άδειας εγκατάστασης αεροδρομίου στην Αυστρία πληρούν τα κριτήρια της αντικειμενικότητας, της αποφυγής των διακρίσεων και της διαφάνειας και, συνεπώς, ότι η πρόσβαση στην αγορά για τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών μπορεί να θεωρηθεί εκ του νόμου ελεύθερη.
- (33) Όσον αφορά την αξιολόγηση της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά εκ των πραγμάτων, ο αιτών ισχυρίζεται ότι η πρόσβαση δεν περιορίζεται κατά τη διάρκεια της εγκατάστασης νέων εμπορικών αεροδρομίων. Ο αιτών αναφέρει ως παραδείγματα το αεροδρόμιο Berlin Brandenburg και το αεροδρόμιο Lublin. Σύμφωνα με τον αιτούντα, το αεροδρόμιο Berlin Brandenburg θεωρείται τόσο από τον όμιλο Lufthansa όσο και από τον όμιλο airberlin ως συγκεκριμένη εναλλακτική λύση για το αεροδρόμιο της Βιέννης. Επιπλέον, στρατιωτικά αεροδρόμια μπορούν να αναπροσαρμοστούν ώστε να λειτουργούν ως εμπορικά αεροδρόμια, π.χ. το GRZ και το LNZ στην Αυστρία. Επίσης, ο αιτών ισχυρίζεται ότι τα υπάρχοντα εμπορικά αεροδρόμια μπορούν να επεκταθούν, π.χ. τα αεροδρόμια Frankfurt Hahn και Weeze στη Γερμανία.
- (34) Με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τον αιτούντα, είναι δύσκολο να διαπιστωθεί με οριστικό τρόπο αν περιορίζεται εκ των πραγμάτων η πρόσβαση στην αγορά για εγκατάσταση νέων αεροδρομίων. Κατά την εγκατάσταση νέου αεροδρομίου ο υποψήφιος νεοεισερχόμενος θα χρειαστεί να προβεί σε μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου και, συνεπώς, θα υπάρχει σημαντικός κίνδυνος μη ανακτήσιμων δαπανών που μπορεί να αποθαρρύνουν υποψήφιους νεοεισερχομένους. Ωστόσο, φαίνεται ότι το κόστος αυτό αποτελεί μέρος των συνήθων εμπορικών κινδύνων που αναλαμβάνουν οι εισερχόμενοι όταν λαμβάνουν την απόφαση εγκατάστασης νέου αεροδρομίου. Δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με υπάρχοντες πραγματικούς φραγμούς για την είσοδο στην οικεία αγορά εκτός από τους συνήθεις εμπορικούς κινδύνους που είναι σύμφυτοι με την ανάληψη μιας μεγάλης επένδυσης η οποία αφορά τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών. Συνεπώς, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, θεωρείται ότι η πρόσβαση στην αγορά είναι εκ των πραγμάτων ελεύθερη.

3.2. Εκτίμηση από πλευράς ανταγωνισμού — Ανάλυση της αγοράς

- (35) Το παρόν τμήμα αναλύει κατά πόσον πληρούνται η δεύτερη προϋπόθεση εξαίρεσης, ειδικότερα αν οι δραστηριότητες που αναφέρονται στην αίτηση και οι οποίες ικανοποιούν την προϋπόθεση της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά εκ του νόμου και εκ των πραγμάτων εκτίθενται άμεσα στον ανταγωνισμό. Για τον σκοπό αυτό, ορίζονται η σχετική αγορά προϊόντος και η σχετική γεωγραφική αγορά και, σε αυτή τη βάση, πραγματοποιείται ανάλυση της αγοράς.

3.2.1. Ορισμός των αγορών προϊόντων

- (36) Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής ⁽¹⁾, οι παρακάτω αγορές προϊόντων θεωρήθηκαν συναφείς αγορές προϊόντων για τους σκοπούς της εφαρμογής της νομοθεσίας της Ένωσης περί ανταγωνισμού σε αεροπορικές εταιρείες και αεροδρόμια: i) διάθεση υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών (μεταξύ άλλων ανάπτυξη, συντήρηση, χρήση και διάθεση διαδρόμων, τροchioδρόμων και λοιπών κατασκευών αεροδρομίων, καθώς και συντονισμός και έλεγχος των δραστηριοτήτων που διεξάγονται σε αυτές τις υποδομές)· ii) διάθεση (ή ανάθεση) υπηρεσιών εδάφους· και iii) διάθεση (ή ανάθεση) σχετικών εμπορικών υπηρεσιών (π.χ. τρόφιμα και ποτά, πώληση διαφημιστικού χώρου) ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Υπόθεση M.7398 — Mirael / Ferrovia / NDH1, αιτιολογική σκέψη 19· υπόθεση M.786 — Birmingham International Airport, αιτιολογική σκέψη 15· υπόθεση M. 6732 — Ferrovia / Qatar Holding / CDPQ / Baker Street / BAA, αιτιολογική σκέψη 21· υπόθεση M. 5652 — GIP / Gatwick Airport, αιτιολογική σκέψη 21· υπόθεση M. 1035 — Hochtief / Aer Rianta / Düsseldorf Airport, αιτιολογική σκέψη 11· υπόθεση M.2262 — Flughafen Berlin II, αιτιολογική σκέψη 13· και υπόθεση M.3823 — MAG / Ferrovia Aeropuertos / Exeter Airport, αιτιολογική σκέψη 15.

⁽²⁾ Οι υπηρεσίες ασφάλειας αερολιμενικών εν γένει θεωρούνται οικονομική δραστηριότητα, επομένως δεν θα εφαρμόζονται συνήθως οι κανόνες περί ανταγωνισμού (π.χ. απόφαση της Επιτροπής της 2ας Μαΐου 2005 στην υπόθεση COMP/D3/38469, καταγγελία σχετικά με τέλη που εισέπραξαν η AIA SA και η Olympic Fuel Company SA).

- (37) Οι υπηρεσίες σε αερολιμενικές υποδομές υποδιαιρούνται ανάλογα με το αντικείμενο της μεταφοράς σε υπηρεσίες κυκλοφορίας επιβατών και στις υπηρεσίες που αφορούν τις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς, εκτός από τους διαδρόμους, η κυκλοφορία επιβατών και οι εμπορευματικές μεταφορές προϋποθέτουν διαφορετικές υποδομές.
- (38) Τα εμπορεύματα συνήθως μεταφέρονται με διατροφικά μέσα μεταφοράς «πίσω» και «πέρα» από τα σημεία αφετηρίας και προορισμού. Επιπλέον, σε αντίθεση με τους επιβάτες, τα εμπορεύματα μπορούν να αποστέλλονται με μεγαλύτερο αριθμό ενδιάμεσων στάσεων. Επίσης, σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής ⁽¹⁾, οι αγορές εμπορευματικών αερομεταφορών είναι εγγενώς μονοκατευθυντικές λόγω των διαφορών στη ζήτηση στην αρχή και στο τέλος της διαδρομής.
- (39) Ο αιτών συμφωνεί με τον ορισμό της αγοράς προϊόντων όπως καθιερώθηκε από την πρακτική της Επιτροπής και διαμόρφωσε αντίστοιχα την αίτηση.
- (40) Με βάση τους παράγοντες που εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 36 έως 39 για τους σκοπούς αξιολόγησης του κατά πόσον πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και με την επιφύλαξη της εφαρμογής κανόνων ανταγωνισμού ή άλλων τομέων του δικαίου της Ένωσης, η σχετική αγορά προϊόντων είναι η διάθεση υποδομής αερολιμένων για μεταφορά φορτίων.

3.2.2. Ορισμός της γεωγραφικής αγοράς και εκτίμηση από πλευράς ανταγωνισμού

- (41) Το παρόν τμήμα εξετάζει τον σχετικό ορισμό της γεωγραφικής αγοράς που αντιστοιχεί στην καθορισμένη αγορά προϊόντων, απαριθμεί τα επιχειρήματα του αιτούντος και υποβάλλει τις σχετικές παρατηρήσεις και τα συμπεράσματα στην Επιτροπή και αξιολογεί την κατάσταση του ανταγωνισμού.
- (42) Σύμφωνα με τον αιτούντα ⁽²⁾, ο ακριβής ορισμός αγοράς μεταφερόμενων φορτίων μπορεί να μείνει ανοικτός για τους σκοπούς της αίτησης. Επιπλέον, ο αιτών υποστηρίζει ότι η γεωγραφική αγορά φαίνεται να είναι πανευρωπαϊκή.
- (43) Μολονότι η Επιτροπή διαπίστωσε σε προηγούμενες αποφάσεις ⁽³⁾ ότι η σχετική αγορά σε ενδοευρωπαϊκές διαδρομές των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να οριστεί ως πανευρωπαϊκή και θα πρέπει να περιλαμβάνει εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, ιδίως τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αγορά προϊόντων για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης δεν είναι οι εμπορευματικές αερομεταφορές, αλλά η διάθεση αερολιμενικών υποδομών για τη μεταφορά φορτίων.
- (44) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης των προϋποθέσεων που ορίζονται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και με την επιφύλαξη της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού ή οποιουδήποτε άλλου πεδίου του δικαίου της Ένωσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι το θέμα της επακριβούς γεωγραφικής διάστασης της σχετικής αγοράς προϊόντων μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς το μερίδιο αγοράς του αιτούντος στον όσο το δυνατόν περισσότερο στενό ορισμό θα εξακολουθήσει να είναι χαμηλό.
- (45) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχε ο αιτών ⁽⁴⁾, υπό την προϋπόθεση ότι η συναφής γεωγραφική αγορά είναι το σύνολο της Ευρώπης, τα μερίδια της αγοράς του VIE ⁽⁵⁾ σε σχέση με το φορτίο ήταν [...] % το 2010, [...] % το 2011 και [...] % το 2012, ενώ τα υπόλοιπα αεροδρόμια έχουν μερίδια αγοράς μικρότερα από 1 % και για τα τρία έτη. Με βάση μια πιο συντηρητική προσέγγιση κατά την εξέταση της γεωγραφικής αγοράς που περιλαμβάνει μόνο κόμβους της Lufthansa, τα μερίδια αγοράς του VIE ήταν [...] % το 2010, [...] % το 2011 και [...] % το 2012, ενώ τα υπόλοιπα αυστριακά αεροδρόμια είχαν λιγότερο από 1 % και για τα τρία έτη. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω παράγοντες θα πρέπει να θεωρηθούν ένδειξη άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό όσον αφορά αυτή τη δραστηριότητα.

⁽¹⁾ M.5141 — KLM / Servisair, αιτιολογική σκέψη 38· M.5440 — Lufthansa / Austrian Airlines, αιτιολογική σκέψη 31.

⁽²⁾ Επιστολή του αιτούντος της 4ης Σεπτεμβρίου, σ. 19.

⁽³⁾ Υπόθεση M.3280 — Air France / KLM, σκέψη 36, με ημερομηνία 11 Φεβρουαρίου 2004· υπόθεση M.5440 — Lufthansa / Austrian Airlines, σκέψη 29, με ημερομηνία 28 Αυγούστου 2009· υπόθεση M.5747 — Iberia / British Airways, σκέψη 41, με ημερομηνία 8 Σεπτεμβρίου 2010.

⁽⁴⁾ Παράρτημα 7 της αίτησης.

⁽⁵⁾ Τα μερίδια αγοράς υπολογίστηκαν λαμβάνοντας υπόψη όχι όλους τους αερολιμένες στην Ευρώπη, αλλά μικρότερο αριθμό αερολιμένων που είναι πιθανότερο να ασκήσουν ανταγωνιστική πίεση στον VIE. Οι αερολιμένες αυτοί είναι: αερολιμένας του Άμστερνταμ — Schiphol (AMS)· αερολιμένας Charles de Gaulle (CDG)· αερολιμένας Düsseldorf (DUS)· αερολιμένας Fiumicino (FCO)· αερολιμένας της Φρανκφούρτης (FRA)· αερολιμένας Μονάχου (MUC)· αερολιμένας Μιλάνου Malpensa (MXP)· SZG· αερολιμένας Berlin Tegel (TXL) και αερολιμένας της Ζυρίχης (ZRH).

- (46) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού, οι παράγοντες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 45 θα πρέπει να θεωρηθούν ένδειξη της έκθεσης της εν λόγω δραστηριότητας στον ανταγωνισμό στην Αυστρία. Κατά συνέπεια, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις που προορίζονται να καταστήσουν δυνατή την άσκηση των εν λόγω δραστηριοτήτων στην Αυστρία.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (47) Με βάση τους παράγοντες που εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 46, ο όρος της άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό, ο οποίος προβλέπεται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θεωρείται ότι πληρούται στην Αυστρία όσον αφορά τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών για μεταφορά φορτίων.
- (48) Εφόσον θεωρείται ότι πληρούται η προϋπόθεση της χωρίς περιορισμό πρόσβασης στην αγορά, δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται η οδηγία 2014/25/ΕΕ όταν οι αναθέτοντες φορείς αναθέτουν συμβάσεις που προορίζονται να επιτρέψουν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στην Αυστρία ούτε όταν προκηρύσσονται διαγωνισμοί μελετών για την άσκηση των εν λόγω δραστηριοτήτων στη χώρα αυτή.
- (49) Όπως προκύπτει από τις πληροφορίες που διαβίβασαν ο αιτών και οι αρχές της Αυστρίας, η παρούσα απόφαση βασίζεται στη νομική και πραγματική κατάσταση από τον Ιανουάριο του 2015 έως τον Νοέμβριο του 2016. Είναι δυνατόν να αναθεωρηθεί, εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στη νομική ή την πραγματική κατάσταση.
- (50) Δεδομένου ότι ορισμένες από τις υπηρεσίες που υπόκεινται σε διάθεση αερολιμενικών υποδομών σε αεροπορικές εταιρείες (όπως π.χ. αερολιμενική υποδομή για κυκλοφορία επιβατών, υπηρεσίες εδάφους, μη αεροναυτικές υπηρεσίες) εξακολουθούν να υπόκεινται στις διατάξεις της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, υπενθυμίζεται ότι οι συμβάσεις προμηθειών που αφορούν διάφορες δραστηριότητες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 της εν λόγω οδηγίας. Αυτό σημαίνει ότι, όταν ένας αναθέτων φορέας δεσμεύεται σε σύμβαση «μεικτής» σύμβασης, δηλαδή σε σύμβαση για τη στήριξη τόσο των δραστηριοτήτων που εξαιρούνται από την εφαρμογή της οδηγίας 2014/25/ΕΕ όσο και των δραστηριοτήτων που δεν εξαιρούνται από αυτήν, πρέπει να δίνεται προσοχή στις δραστηριότητες για τις οποίες προορίζεται κυρίως η σύμβαση. Σε περίπτωση τέτοιας μεικτής σύμβασης, ο κύριος στόχος της οποίας είναι η στήριξη μη εξαιρούμενων δραστηριοτήτων, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Εάν είναι αντικειμενικά αδύνατο να προσδιοριστεί για ποια δραστηριότητα προορίζεται κυρίως η σύμβαση, η σύμβαση ανατίθεται σύμφωνα με τους κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ ⁽¹⁾.
- (51) Υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 16 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης προβλέπει μια εξαίρεση από την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας για συμβάσεις παραχώρησης που ανατίθενται από αναθέτοντες φορείς, εφόσον στο κράτος μέλος στο οποίο πρόκειται να εκτελεστούν οι παραχωρήσεις αυτές κρίνεται ότι η δραστηριότητα είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Δεδομένου ότι συνάγεται το συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα διάθεσης αερολιμενικών υποδομών σε αεροπορικές εταιρείες για μεταφορά φορτίων υπόκειται στον ανταγωνισμό, οι συμβάσεις παραχώρησης που προορίζονται να καταστήσουν δυνατή την άσκηση των δραστηριοτήτων αυτών στη Δημοκρατία της Αυστρίας εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/23/ΕΕ.
- (52) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τις δημόσιες συμβάσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις που συνάπτουν οι αναθέτοντες φορείς και οι οποίες έχουν σκοπό να επιτρέψουν τη διάθεση αερολιμενικών υποδομών για μεταφορά φορτίων που πρέπει να πραγματοποιηθεί στην Αυστρία.

⁽¹⁾ Το ίδιο ουσιαστικό αποτέλεσμα θα προέκυπτε επίσης από την εφαρμογή του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ.

⁽²⁾ Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1).

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Αυστρίας.

Βρυξέλλες, 24 Ιανουαρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Elżbieta BIENKOWSKA
Μέλος της Επιτροπής
