

# ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/1683 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Ιουλίου 2022

σχετικά με το μέτρο SA.26494 2012/C (πρώην 2012/NN) που έδωσε σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα La Rochelle και ορισμένων αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν αυτόν τον αερολιμένα

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 5145]

(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 <sup>(1)</sup>,

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα <sup>(2)</sup> και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολές της 28ης Ιουλίου 2008, της 20ής, της 22ας και της 23ης Σεπτεμβρίου 2008, της 1ης και 21ης Οκτωβρίου 2008 και της 20ής Νοεμβρίου 2008, υποβλήθηκαν στην Επιτροπή καταγγελίες από διάφορους πολίτες σχετικά με πλεονεκτήματα που είχαν, κατά τους ισχυρισμούς, χορηγηθεί στην αεροπορική εταιρεία Ryanair στον αερολιμένα La Rochelle-Île de Ré (στο εξής: αερολιμένας), καθώς και σχετικά με χρηματοδοτικές συνεισφορές που φέρεται να έλαβε ο αερολιμένας. Οι καταγγελίες αναφέρονταν στην έκθεση σχετικά με τα τελικά πορίσματα του Ελεγκτικού Συνεδρίου της περιφέρειας Poitou-Charentes (στο εξής: ΕΣ), της 13ης Μαΐου 2008 (στο εξής: έκθεση του ΕΣ), σχετικά με τη διαχείριση του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle (στο εξής: ΕΒΕ).
- (2) Με επιστολή της 17ης Μαρτίου 2009, η Επιτροπή διαβίβασε στις γαλλικές αρχές μη εμπιστευτική έκδοχή των καταγγελιών και τις κάλεσε να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα καταγγελλόμενα μέτρα. Η εν λόγω επιστολή εστάλη εκ νέου από την Επιτροπή στις 25 Μαΐου 2011. Με επιστολή της 20ής Ιουνίου 2011, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας για την απάντησή τους έως τις 26 Ιουλίου 2011, αίτημα το οποίο η Επιτροπή έκανε δεκτό με επιστολή της 21ης Ιουνίου 2011. Οι γαλλικές αρχές ζήτησαν νέα παράταση της προθεσμίας έως τις 26 Αυγούστου 2011, αίτημα το οποίο η Επιτροπή έκανε εκ νέου δεκτό με την επιστολή της 28ης Ιουλίου 2011. Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν τελικά τις ζητηθείσες απαντήσεις με επιστολή της 30ής Αυγούστου 2011.

<sup>(1)</sup> Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 107 και 108, αντίστοιχα, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ). Και στις δύο περιπτώσεις, οι διατάξεις είναι ουσιαστικά ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ θεωρούνται, κατά περίπτωση, ως παραπομπές στα άρθρα 87 και 88 αντίστοιχως της Συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ εισήγαγε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση του όρου «Κοινότητα» από τον όρο «Ένωση», του όρου «κοινή αγορά» από τον όρο «εσωτερική αγορά» και του όρου «Πρωτοδικείο» από τον όρο «Γενικό Δικαστήριο». Στην παρούσα απόφαση χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 130 της 4.5.2012, σ. 10 και ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

- (3) Με επιστολή της 11ης Απριλίου 2011 η Επιτροπή ζήτησε από τη Ryanair πρόσθετες πληροφορίες, τις οποίες η τελευταία παρέσχε με επιστολή της στις 22 Ιουλίου 2011. Με επιστολή της 14ης Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στη Γαλλία, προκειμένου να διατυπώσει σχόλια. Καθώς δεν ελήφθη απάντηση, η Επιτροπή απέστειλε υπενθύμιση στις 16 Νοεμβρίου 2011. Με επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 2011 οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι δεν επιθυμούσαν να απαντήσουν στις παρατηρήσεις της Ryanair.
- (4) Με επιστολή της 8ης Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλία για την απόφασή της (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας) να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) σχετικά με την ενίσχυση που ενδεχομένως χορηγήθηκε από το ΕΒΕ στις αεροπορικές εταιρείες Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet και Buzz.
- (5) Με επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Με επιστολή της 12ης Μαρτίου 2012, η Γαλλία ζήτησε περαιτέρω παράταση της προθεσμίας απάντησης στα αιτήματα παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών που διατυπώθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012. Στις 13 Απριλίου 2012 η Γαλλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της καθώς και τις πληροφορίες και τα έγγραφα που ζήτησε η Επιτροπή με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Επειδή έλειπαν ορισμένες πληροφορίες, η Επιτροπή απέστειλε στη Γαλλία επιστολή υπενθύμισης στις 19 Απριλίου 2012. Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν τελικά τις απαντήσεις τους με επιστολή της 27ης Απριλίου 2012.
- (6) Στις 16 Απριλίου 2012 η Ryanair διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με άλλες υποθέσεις στις οποίες εμπλεκόταν και ζήτησε από την Επιτροπή να λάβει υπόψη τις παρατηρήσεις της για όλες τις υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούσαν τη Ryanair.
- (7) Η απόφαση της Επιτροπής δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(3)</sup> στις 4 Μαΐου 2012. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.
- (8) Η Επιτροπή ζήτησε εκ νέου από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2012. Η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 16ης Αυγούστου 2012 (και το διορθωτικό της, με ημερομηνία 5 Σεπτεμβρίου 2012).
- (9) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη. Το ΕΒΕ υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 24 Ιουλίου 2012. Την 1η Ιουνίου 2012, η θυγατρική της Ryanair, η Airport Marketing Services (στο εξής: AMS), υπέβαλε τις παρατηρήσεις της. Επιπλέον, την 1η Ιουνίου 2012, στις 3 Ιουνίου 2013, στις 3 Φεβρουαρίου 2014 και στις 10 Απριλίου 2015, η Ryanair υπέβαλε σειρά παρατηρήσεων και εκθέσεων οικονομικής ανάλυσης τις οποίες συνέταξε εταιρεία παροχής συμβουλών στον τομέα των οικονομικών αναλύσεων (Oxera).
- (10) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από ορισμένα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων δημόσιων φορέων <sup>(4)</sup>, επιχειρήσεων <sup>(5)</sup>, ενώσεων <sup>(6)</sup> και ιδιωτών.
- (11) Επιπλέον, στις 11 Απριλίου 2013, 23 Δεκεμβρίου 2013, 9 και 31 Ιανουαρίου 2014, 7 Φεβρουαρίου 2014, 28 Μαρτίου 2014, 27 Ιανουαρίου 2015, 7 Δεκεμβρίου 2015 και 1 Απριλίου 2019 η Ryanair υπέβαλε γενικές παρατηρήσεις και κοινές για όλες τις υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που διερευνούσε η Επιτροπή και οι οποίες την αφορούσαν. Στις 15 και 29 Σεπτεμβρίου 2014 η Ryanair υπέβαλε επίσης εκθέσεις οικονομικής ανάλυσης που συνέταξε η Oxera σχετικά με διάφορες υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων στις οποίες εμπλεκόταν η Ryanair.

<sup>(3)</sup> EE C 130 της 4.5.2012, σ. 10.

<sup>(4)</sup> Conseillers du Commerce Extérieur [Σύμβουλοι Εξωτερικού Εμπορίου] (30.5.2012), Διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime (8.6.2012), Office de Tourisme de La Rochelle [Γραφείο Τουρισμού La Rochelle] (4.6.2012), ΕΒΕ του Poitou-Charentes (1.6.2012), ΕΒΕ της Angoulême (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme [Συμβούλιο Τουρισμού Charente-Maritime] (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Αρχή για το αστικό συγκρότημα La Rochelle] (4.6.2012), Δημαρχείο Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme [Τουριστικό συμβούλιο Vendée] (30.5.2012) και περιφέρεια Poitou-Charentes (10.7.2012).

<sup>(5)</sup> DOC Services (18.5.2012), Fontaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Village (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

<sup>(6)</sup> Amicale Rivedoux [ένωση τοπικών κοινοτήτων] (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Ένωση Ξενοδόχων της La Rochelle-Ile de Ré] (31.5.2012), Envol Vert [περιβαλλοντική ένωση] (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme [Συμβούλιο Τουρισμού Ile de Ré] (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Ένωση Επαγγελματιών Ιστιοπλοΐας της La Rochelle] (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Ένωση Γραφείων τουριστικών πληροφοριών του Charente-Maritime] (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

- (12) Με επιστολές της 15ης Ιουνίου 2012, της 3ης Μαΐου 2013, της 9ης και 23ης Ιανουαρίου 2014, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, της 2ας Ιουλίου 2014, της 12ης Σεπτεμβρίου 2014, της 19ης Μαΐου 2015, της 16ης Δεκεμβρίου 2015 και της 17ης Μαΐου 2019, η Επιτροπή διαβίβασε στη Γαλλία τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών. Η Επιτροπή έδωσε στη Γαλλία τη δυνατότητα να απαντήσει στις παρατηρήσεις αυτές. Η Γαλλία απάντησε στις επιστολές αυτές στις 13 Ιουλίου 2012, 25 Ιουλίου 2012, 29 Ιανουαρίου 2014, 23 Μαΐου 2014, 18 Δεκεμβρίου 2015 και 24 Ιουνίου 2019. Στην επιστολή της 13ης Ιουλίου 2012, η Γαλλία επισήμανε στην Επιτροπή ότι δεν είχε την πρόθεση να σχολιάσει τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν, με την επιφύλαξη των παρατηρήσεων που είχαν ήδη υποβληθεί σχετικά με τον αερολιμένα Marseille Provence <sup>(7)</sup>. Επιπροσθέτως, με τις επιστολές της 25ης Ιουλίου 2012, της 29ης Ιανουαρίου 2014, της 23ης Μαΐου 2014 και της 18ης Δεκεμβρίου 2015, η Γαλλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν επιθυμούσε να απαντήσει στις παρατηρήσεις των τρίτων μερών.
- (13) Η Επιτροπή γνωστοποίησε, με επιστολές προς τη Γαλλία και τους τρίτους ενδιαφερομένους που είχαν υποβάλει ήδη παρατηρήσεις, την πρόθεσή της να αξιολογήσει τη συμβατότητα των εν λόγω μέτρων ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά βάσει των διατάξεων των κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις προς τους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρείες <sup>(8)</sup> (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2014). Η Επιτροπή κάλεσε τους αποδέκτες των επιστολών αυτών να διατυπώσουν τις ενδεχόμενες παρατηρήσεις τους επί του θέματος. Επιπλέον, στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύθηκε ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(9)</sup>, η οποία καλούσε τη Γαλλία και τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρος να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το θέμα αυτό.
- (14) Η Γαλλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 στις 19 Μαρτίου 2014.
- (15) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από το EBE (11 Ιουνίου 2014), την Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Αρχή για το αστικό συγκρότημα της La Rochelle] (6 Ιουνίου 2014), την Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Ένωση Γραφείων τουριστικών πληροφοριών του Charente-Maritime] (13 Μαΐου 2014), το EBE της Angoulême (7 Μαΐου 2014), την Irium Holding Group SAS (2 Μαΐου 2014), την Groupe Cafés Merling (30 Απριλίου 2014) και την ΜΚΟ Transport & Environnement (13 Μαΐου 2014). Με επιστολή της 2ας Ιουλίου 2014, οι διάφορες παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν στη Γαλλία, η οποία δεν επιθυμούσε να απαντήσει.
- (16) Με επιστολή της 19ης Μαΐου 2015 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολές της 4ης Αυγούστου 2015, της 18ης Νοεμβρίου 2015, της 4ης Δεκεμβρίου 2015 και της 14ης Μαρτίου 2016.
- (17) Με επιστολή της 18ης Νοεμβρίου 2016 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολές της 20ής Δεκεμβρίου 2016, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, της 11ης Ιουλίου 2017 και της 20ής Ιουλίου 2017.
- (18) Με επιστολή της 29ης Μαρτίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 18ης Αυγούστου 2017.
- (19) Με επιστολή της 19ης Μαΐου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολές της 18ης Αυγούστου 2017 και της 15ης Νοεμβρίου 2017.
- (20) Με επιστολή της 18ης Αυγούστου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 16ης Απριλίου 2018.
- (21) Με επιστολή της 5ης Δεκεμβρίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 16ης Φεβρουαρίου 2018.
- (22) Με επιστολή της 9ης Απριλίου 2019 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γαλλία συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γαλλία απάντησε με επιστολή της 21ης Ιουνίου 2019.

## 2. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Ο αερολιμένας La Rochelle-Île de Ré βρίσκεται στη La Rochelle, στο διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime στη Γαλλία, 5 χλμ. βορειοδυτικά της La Rochelle και 2 χλμ. από τη γέφυρα Île de Ré. Ο εν λόγω αερολιμένας εξυπηρετεί εθνικές και διεθνείς εμπορικές πτήσεις.

<sup>(7)</sup> Απόφαση (ΕΕ) 2016/1698 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα SA.22932 (2011/C) (πρώην NN 37/2007) που έθεσε σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ του αερολιμένα Marseille Provence και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα (ΕΕ L 260 της 27.9.2016, σ. 1).

<sup>(8)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

<sup>(9)</sup> ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

- (24) Το 1936 το γαλλικό Δημόσιο, ο δήμος της La Rochelle και το EBE έλαβαν την απόφαση να ανοίξουν αερολιμένα. Η απόφαση αυτή ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του νόμου της 20ής Ιουνίου 1933 για την τροποποίηση του νόμου της 9ης Απριλίου 1898 περί εμπορικών επιμελητηρίων. Ο νόμος της 9ης Απριλίου 1898 περί εμπορικών επιμελητηρίων, ως είχε αρχικά, όριζε ότι «τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια μπορούν να κηρυχθούν παραχωρησιούχοι δημοσίων έργων ή να επιφορτιστούν με δημόσιες υπηρεσίες, ιδίως εκείνες που αφορούν θαλάσσιους λιμένες και πλωτές οδούς». Ο νόμος της 20ής Ιουνίου 1933 επέκτεινε τη διάταξη αυτή στους αερολιμένες. Το αεροδρόμιο άνοιξε το 1939.
- (25) Ο κύριος διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης του αερολιμένα έχει μήκος 2 255 μέτρα και πλάτος 45 μέτρα. Η Γαλλία εκτιμά ότι η θεωρητική μέγιστη ετήσια χωρητικότητα του αερολιμένα ανέρχεται σε 700 000 επιβάτες.
- (26) Ο αερολιμένας τελεί υπό τη διαχείριση του EBE, το οποίο είναι επίσης ιδιοκτήτης του αερολιμένα. Οι λογαριασμοί της «αερολιμενικής υπηρεσίας» (στο εξής: «αερολιμενική υπηρεσία» ή «EBE-Αερολιμένας») είναι χωριστοί από τους λογαριασμούς της Γενικής Υπηρεσίας του EBE (στο εξής: Γενική Υπηρεσία του EBE) <sup>(10)</sup>.
- (27) Η επιβατική κίνηση του αερολιμένα της La Rochelle, όπως έχει καταγραφεί τα τελευταία έτη, παρουσιάζεται συνοπτικά στον πίνακα 3 που ακολουθεί. Σύμφωνα με το σημείο 15 των κοινοτικών κατευθύνσεων του 2005 για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες <sup>(11)</sup> (στο εξής: κατευθύνσεις του 2005), ο αερολιμένας της La Rochelle είναι αερολιμένας κατηγορίας Δ, δηλαδή «μικρός περιφερειακός αερολιμένας».
- (28) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο τον αερολιμένα χρησιμοποιούσαν κυρίως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, συγκεκριμένα οι Ryanair, Airlinair (που μετονομάστηκε σε Hop το 2013), Flybe, easyJet, Jet2 και Buzz. Τα δρομολόγια εκτελούνται σε ετήσια ή εποχιακή βάση, ή σε περισσότερο ad hoc βάση για ναυλωμένες πτήσεις. Ο αερολιμένας χρησιμοποιείται επίσης για πτήσεις αναψυχής, στρατιωτικές πτήσεις και υπηρεσιακές πτήσεις.
- (29) Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα δρομολόγια που εκτελούνταν κατά την περίοδο που καλύπτει η επίσημη διαδικασία έρευνας ήταν τα εξής:

Πίνακας 1

## Αεροπορική κίνηση στον αερολιμένα La Rochelle από το 2001 έως το 2006

|                                                                        | 2001                 | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Εμπορικές μετακινήσεις</b>                                          | <b>3 414</b>         | <b>3 114</b>  | <b>2 891</b>  | <b>1 850</b>  | <b>1 949</b>  | <b>2 714</b>  |
| εκ των τακτικά δρομολόγια<br>οποίων                                    | 3 200 <sup>(4)</sup> | 2 929         | 2 741         | 1 636         | 1 797         | 2 487         |
| άλλο                                                                   | 214                  | 185           | 150           | 214           | 152           | 227           |
| <b>Μετακινήσεις τουριστικών και επαγγελματικών αεροσκαφών</b>          | <b>24 919</b>        | <b>25 462</b> | <b>26 537</b> | <b>25 333</b> | <b>20 084</b> | <b>23 033</b> |
| εκ των ιδιωτικά αεροσκάφη που<br>οποίων ανήκουν σε αερολέσχες          | 12 382               | 10 984        | 12 113        | 11 329        | 6 909         | 8 102         |
| αεροσκάφη που ανήκουν σε<br>αερολέσχες                                 | 12 537               | 14 478        | 14 424        | 14 004        | 13 175        | 14 931        |
| <b>Μετακινήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών και υπηρεσιακών αεροσκαφών</b> | <b>1 890</b>         | <b>2 179</b>  | <b>2 285</b>  | <b>1 616</b>  | <b>844</b>    | <b>1 298</b>  |
| <b>Άλλα (συμπεριλαμβανομένων εναέριων εργασιών)</b>                    | <b>4 063</b>         | <b>4 516</b>  | <b>4 458</b>  | <b>4 633</b>  | <b>3 696</b>  | <b>5 629</b>  |
| <b>Σύνολο μετακινήσεων</b>                                             | <b>34 286</b>        | <b>35 271</b> | <b>36 171</b> | <b>33 432</b> | <b>26 573</b> | <b>32 674</b> |

<sup>(10)</sup> Η Γενική Υπηρεσία του EBE είναι υπεύθυνη για τις άλλες δραστηριότητες του EBE, όπως η εκπροσώπηση των συμφερόντων των επιχειρήσεων στην περιοχή La Rochelle. Παρέχει επίσης υπηρεσίες σε αυτές τις επιχειρήσεις —προσφέρει βοήθεια για τη δημιουργία, την ανάπτυξη και τη μεταβίβαση μιας επιχείρησης και παρέχει αρχική και συνεχή κατάρτιση.

<sup>(11)</sup> ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

|                                                                          | 2001                  | 2002                 | 2003                  | 2004                  | 2005                   | 2006                   |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| <b>Επιβατική κίνηση σε τακτικά δρομολόγια</b>                            | <b>72 912</b>         | <b>89 339</b>        | <b>92 427</b>         | <b>97 521</b>         | <b>125 858</b>         | <b>178 938</b>         |
| La Rochelle-Παρίσι                                                       | 23 312 <sup>(5)</sup> | 9 132 <sup>(6)</sup> | 18 785                |                       |                        |                        |
| La Rochelle-Clermont-Ferrand                                             | 20 060                | 23 263               | 22 194                | 5 909                 |                        |                        |
| La Rochelle-Λονδίνο                                                      | 25 227 <sup>(4)</sup> | 54 544               | 51 448 <sup>(8)</sup> | 72 092                | 79 373                 | 100 168                |
| La Rochelle-Σαουθάμπτον                                                  |                       |                      |                       | 17 335 <sup>(9)</sup> | 17 328                 | 16 290                 |
| La Rochelle-Μπέρμιγχαμ                                                   |                       |                      |                       |                       | 19 286 <sup>(11)</sup> | 12 229                 |
| La Rochelle-Δουβλίνο                                                     |                       |                      |                       |                       |                        | 22 357 <sup>(12)</sup> |
| La Rochelle-Μπρίστολ                                                     |                       |                      |                       |                       |                        | 12 943 <sup>(13)</sup> |
| La Rochelle-Λυών                                                         | 4 313                 | 2 364                |                       | 2 185 <sup>(10)</sup> | 9 871                  | 14 951                 |
| La Rochelle-Μπορντό                                                      |                       | 36 <sup>(7)</sup>    |                       |                       |                        |                        |
| <b>Άλλοι εμπορικοί επιβάτες</b>                                          | <b>3 712</b>          | <b>2 387</b>         | <b>1 375</b>          | <b>2 821</b>          | <b>1 705</b>           | <b>1 934</b>           |
| εκ των εθνικών<br>οποίων                                                 | 2 381                 | 740                  | 497                   | 1 313                 | 367                    | 1 067                  |
| διεθνείς                                                                 | 1 331                 | 1 647                | 878                   | 1 508                 | 1 338                  | 867                    |
| <b>Συνολικός αριθμός επιβατών που επιβιβάστηκαν ή αποβιβάστηκαν</b>      | <b>76 681</b>         | <b>91 854</b>        | <b>93 802</b>         | <b>100 404</b>        | <b>127 563</b>         | <b>180 888</b>         |
| <b>Εκ των οποίων διερχόμενοι επιβάτες (υπολογιζόμενοι μόνο μία φορά)</b> | <b>57</b>             | <b>128</b>           | <b>31</b>             | <b>62</b>             | <b>0</b>               | <b>16</b>              |
| <b>Εμπορευματική κυκλοφορία</b>                                          | <b>0</b>              | <b>0</b>             | <b>0</b>              | <b>0</b>              | <b>0</b>               | <b>0</b>               |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

#### Έναρξη τακτικών δρομολογίων:

- (4) Δρομολόγιο La Rochelle-Λονδίνο που ξεκίνησε στις 5 Απριλίου 2001
- (5) Δρομολόγιο La Rochelle-Παρίσι που ανεστάλη την 1η Οκτωβρίου 2001
- (6) Δρομολόγιο La Rochelle-Παρίσι, το οποίο ανέλαβε η Air Jet στις 15 Ιουλίου 2002, στη συνέχεια η Air Atlantique τον Μάιο του 2003 και στη συνέχεια ανεστάλη στις 31 Δεκεμβρίου 2004
- (7) Δρομολόγιο La Rochelle-Μπορντό το οποίο εκτελούσε η Air Jet από τις 15 Ιουλίου έως τις 19 Αυγούστου 2002
- (8) Δρομολόγιο La Rochelle-Λονδίνο που ανεστάλη τον Απρίλιο του 2003 (εξαγορά της Buzz από τη Ryanair)
- (9) Δρομολόγιο La Rochelle-Σαουθάμπτον που ξεκίνησε στις 24 Ιουνίου 2004 από τη Flybe
- (10) Δρομολόγιο La Rochelle-Λυών (μέσω Poitiers) που ξεκίνησε στις 14 Οκτωβρίου 2004 από την Airlinair
- (11) Δρομολόγιο La Rochelle-Μπέρμιγχαμ που ξεκίνησε στις 27 Μαρτίου 2005 από τη Flybe
- (12) Δρομολόγιο La Rochelle-Δουβλίνο που ξεκίνησε στις 29 Απριλίου 2006 από τη Ryanair
- (13) Δρομολόγιο La Rochelle-Μπρίστολ που ξεκίνησε στις 21 Ιουλίου 2006 από την easyJet

Πίνακας 2

## Αεροπορική κίνηση στον αερολιμένα La Rochelle από το 2007 έως το 2011

|                                                                            | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           | 2011           |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Εμπορικές μετακινήσεις</b>                                              | <b>3 398</b>   | <b>3 464</b>   | <b>2 650</b>   | <b>2 925</b>   | <b>3 833</b>   |
| εκ των τακτικά δρομολόγια<br>οποίων                                        | 3 069          | 3 042          | 2 320          | 2 511          | 3 400          |
| άλλο                                                                       | 329            | 422            | 330            | 414            | 433            |
| <b>Μετακινήσεις τουριστικών και επαγγελματικών<br/>αεροσκαφών</b>          | <b>21 699</b>  | <b>22 311</b>  | <b>21 112</b>  | <b>20 041</b>  | <b>19 934</b>  |
| εκ των οποίων ιδιωτικά αεροσκάφη που ανήκουν σε<br>αερολέσχες              | 7 332          | 7 162          | 7 800          | 7 080          | 6 705          |
| αεροσκάφη που ανήκουν σε αερολέσχες                                        | 14 367         | 15 149         | 13 312         | 12 961         | 13 229         |
| <b>Μετακινήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών και<br/>υπηρεσιακών αεροσκαφών</b> | <b>1 376</b>   | <b>1 489</b>   | <b>1 598</b>   | <b>1 760</b>   | <b>1 306</b>   |
| <b>Άλλα (συμπεριλαμβανομένων εναέριων εργασιών)</b>                        | <b>6 501</b>   | <b>5 948</b>   | <b>4 785</b>   | <b>5 010</b>   | <b>4 606</b>   |
| <b>Σύνολο μετακινήσεων</b>                                                 | <b>32 974</b>  | <b>33 212</b>  | <b>30 145</b>  | <b>29 736</b>  | <b>29 679</b>  |
| <b>Επιβατική κίνηση σε τακτικά δρομολόγια</b>                              | <b>217 493</b> | <b>209 668</b> | <b>162 822</b> | <b>186 034</b> | <b>223 396</b> |
| La Rochelle-Λυών                                                           | 17 754         | 18 524         | 15 196         | 15 524         | 18 968         |
| La Rochelle-Λονδίνο (Stansted)                                             | 112 257        | 100 312        | 60 348         | 54 773         | 65 966         |
| La Rochelle-Μπέρμιγχαμ                                                     | 9 824          | 7 607          | 4 917          | 4 681          | 4 708          |
| La Rochelle-Σαουθάμπτον                                                    | 16 789         | 11 786         | 10 720         | 12 978         | 12 413         |
| La Rochelle-Δουβλίνο                                                       | 14 578         | 19 960         | 20 198         | 17 182         | 13 985         |
| La Rochelle-Μπρίστολ                                                       | 21 572         | 13 391         | 14 224         | 14 572         | 14 126         |
| La Rochelle-Μάντσεστερ <sup>(1)</sup>                                      | 5 102          | 6 498          | 2 693          | 3 697          | 2 679          |
| La Rochelle-Λονδίνο (Gatwick) <sup>(2)</sup>                               | 19 617         | 14 289         | 9 158          | 11 799         | 16 707         |
| La Rochelle-Γλασκώβη <sup>(3)</sup>                                        |                | 2 692          | 1 516          | 1 537          |                |
| La Rochelle-Εδιμβούργο <sup>(4)</sup>                                      |                | 8 360          | 6 068          | 3 158          | 4 103          |
| La Rochelle-Λιντς Μπράντφορντ <sup>(5)</sup>                               |                | 4 434          | 4 152          | 4 404          | 4 875          |
| La Rochelle-Κορκ <sup>(6)</sup>                                            |                | 1 815          | 2 881          | 2 584          |                |
| La Rochelle-Βρυξέλλες <sup>(7)</sup>                                       |                |                | 10 546         | 16 320         | 17 140         |
| La Rochelle-Νίκαια <sup>(8)</sup>                                          |                |                | 205            |                |                |
| La Rochelle-Κορκ <sup>(9)</sup>                                            |                |                |                | 10 366         | 10 392         |
| La Rochelle-Όσλο <sup>(10)</sup>                                           |                |                |                | 12 459         | 13 677         |
| La Rochelle-Πόρτο <sup>(11)</sup>                                          |                |                |                |                | 17 167         |
| La Rochelle-Παρίσι <sup>(12)</sup>                                         |                |                |                |                | 6 490          |
| <b>Άλλοι εμπορικοί επιβάτες</b>                                            | <b>2 595</b>   | <b>4 670</b>   | <b>5 902</b>   | <b>5 395</b>   | <b>5 452</b>   |
| <b>Συνολικός αριθμός επιβατών που επιβιβάστηκαν ή<br/>αποβιβάστηκαν</b>    | <b>220 577</b> | <b>215 145</b> | <b>168 969</b> | <b>191 599</b> | <b>229 214</b> |
| Εκ των οποίων διερχόμενοι επιβάτες<br>(υπολογιζόμενοι μόνο μία φορά)       | 489            | 807            | 245            | 170            | 366            |
| <b>Εμπορευματική κυκλοφορία</b>                                            | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

---

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

**Έναρξη τακτικών δρομολογίων:**

- (1) Δρομολόγιο La Rochelle-Μάντσεστερ που ξεκίνησε από τη Flybe στις 22 Μαΐου 2007
  - (2) Δρομολόγιο La Rochelle-Λονδίνο Gatwick που ξεκίνησε από την easyJet στις 14 Ιουλίου 2007
  - (3) Δρομολόγιο La Rochelle-Γλασκώβη που ξεκίνησε από την easyJet στις 3 Μαΐου 2008
  - (4) Δρομολόγιο La Rochelle-Εδιμβούργο που ξεκίνησε από την Jet2 στις 17 Μαΐου 2008
  - (5) Δρομολόγιο La Rochelle-Λιντς Μπράντφορντ που ξεκίνησε από την Jet2 στις 24 Μαΐου 2008
  - (6) Δρομολόγιο La Rochelle-Κορκ που ξεκίνησε από την Aer Arann στις 24 Μαΐου 2008
  - (7) Δρομολόγιο La Rochelle-Βρυξέλλες που ξεκίνησε από τη Ryanair στις 5 Ιουνίου 2009
  - (8) Δρομολόγιο La Rochelle-Νίκαια που ξεκίνησε από την Airlinair στις 16 Μαΐου 2009
  - (9) Δρομολόγιο La Rochelle-Κορκ που ξεκίνησε από τη Ryanair την 1η Ιουνίου 2010
  - (10) Δρομολόγιο La Rochelle-Όσλο που ξεκίνησε από τη Ryanair στις 2 Απριλίου 2010
  - (11) Δρομολόγιο La Rochelle-Πόρτο που ξεκίνησε από τη Ryanair στις 28 Μαρτίου 2011
  - (12) Δρομολόγιο La Rochelle-Παρίσι που ξεκίνησε από την Airlinair στις 8 Απριλίου 2011
- 

- (30) Στον πίνακα 3 κατωτέρω παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός εισερχόμενων και εξερχόμενων επιβατών που χρησιμοποίησαν τον αερολιμένα μεταξύ 2000 και 2012.

## Κίνηση και μετακινήσεις στον αερολιμένα La Rochelle

|                                       | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Επιβάτες σε τακτικά δρομολόγια</b> | 72 912 | 89 339 | 92 427 | 97 521 | 125 858 | 178 938 | 217 493 | 209 668 | 162 822 | 186 034 | 223 493 | 236 736 |
| <b>Άλλοι εμπορικοί επιβάτες</b>       | 3 712  | 2 387  | 1 375  | 2 821  | 1 705   | 1 934   | 2 595   | 4 670   | 5 902   | 5 395   | 5 452   |         |
| <b>Εμπορικές μετακινήσεις</b>         | 3 414  | 3 114  | 2 891  | 1 850  | 1 949   | 2 714   | 3 398   | 3 464   | 2 650   | 2 925   | 3 833   | 4 184   |
| <b>Μη εμπορικές κινήσεις</b>          | 30 872 | 32 157 | 33 280 | 31 582 | 24 624  | 29 960  | 29 576  | 29 748  | 27 495  | 26 811  | 25 846  | 22 058  |
| <b>Σύνολο μετακινήσεων</b>            | 32 286 | 35 271 | 36 171 | 33 432 | 26 573  | 32 674  | 32 974  | 33 212  | 30 145  | 29 736  | 29 679  | 26 242  |
| <b>Εμπορεύματα</b>                    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |

Πηγή: Γαλλικές αρχές και, για τα στοιχεία του 2012, <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (τα στοιχεία του 2012 καλύπτουν το σύνολο της επιβατικής κίνησης).

### 3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (31) Τα μέτρα που υπόκεινται στην επίσημη διαδικασία έρευνας αφορούν τα εξής:
- τη χρηματοδοτική στήριξη που χορηγήθηκε στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα από διάφορους δημόσιους φορείς και αρχές από το 2001 έως την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στις 8 Φεβρουαρίου 2012·
  - τις διάφορες συμφωνίες που υπέγραψε ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα με αεροπορικές εταιρείες από το 2001 έως την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στις 8 Φεβρουαρίου 2012.

#### 3.1. Μέτρα υπέρ του αερολιμένα

##### 3.1.1. Χρηματοδότηση των ενεργειών

##### 3.1.1.1. Επιδοτήσεις για καθήκοντα δημόσιας αρχής

- (32) Μεταξύ του 2001 και του 2011 οι δημόσιες αρχές χρηματοδότησαν διάφορα καθήκοντα δημόσιας αρχής που εκτελούνταν από τον αερολιμένα της La Rochelle σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία (βλ. πίνακα 4 κατωτέρω). Οι χρηματοδοτήσεις αυτές εντάσσονται στο πεδίο της παρούσας επίσημης διαδικασίας έρευνας.
- (33) Σύμφωνα με τη Γαλλία, η χρηματοδότηση αυτή καλύπτει το κόστος των καθηκόντων δημόσιας αρχής, η εκτέλεση των οποίων βαρύνει τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, και την πληρωμή στο Δημόσιο. Η χρηματοδότηση εντάσσεται στο γενικό σύστημα χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στους γαλλικούς αερολιμένες, όπως ορίζεται στο εθνικό δίκαιο. Το σύστημα αυτό βασίζεται σε μια φορολογική επιβάρυνση —τα αερολιμενικά τέλη— και σε έναν πρόσθετο μηχανισμό χρηματοδότησης. Το πλαίσιο και οι κανόνες που διέπουν αυτούς τους μηχανισμούς, καθώς και τα καθήκοντα που χρηματοδοτούνται από αυτούς, έχουν ήδη περιγραφεί σε διάφορες πρόσφατες αποφάσεις της Επιτροπής <sup>(12)</sup>. Ωστόσο, η Επιτροπή επιθυμεί να επισημάνει τις ακόλουθες πτυχές που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την εξέταση των μέτρων που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση.
- (34) Βάσει νόμου, τα καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας των αερολιμένων ανατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων <sup>(13)</sup>. Λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο και καλύπτουν τις σχετικές δαπάνες. Στη συνέχεια, οι δαπάνες επιστρέφονται μέσω των αερολιμενικών τελών, των οποίων τα έσοδα προορίζονται αποκλειστικά για την κάλυψη του κόστους των καθηκόντων γενικού συμφέροντος που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία.
- (35) Οι αρχές που διέπουν τη λειτουργία αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης και οι κατηγορίες δαπανών που μπορούν να καλυφθούν καθορίζονται λεπτομερώς σε δύο κείμενα αναφοράς <sup>(14)</sup>. Τα αερολιμενικά τέλη εισπράττονται από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς που εκμεταλλεύονται αεροδρόμια τα οποία, κατά το τελευταίο ημερολογιακό έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, κατέγραψαν στοιχεία κίνησης (επιβιβασθέντες ή αποβιβασθέντες) άνω των 5 000 μονάδων κίνησης (μία μονάδα κίνησης = ένας επιβάτης ή 100 kg ταχυδρομείου ή φορτίου).
- (36) Σύμφωνα με το άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα, «[σ]ε κάθε αεροδρόμιο, τα έσοδα από τα τέλη διατίθενται για τη χρηματοδότηση υπηρεσιών πυρόσβεσης και διάσωσης, πρόληψης των κινδύνων από άγρια ζώα, μέτρων ασφάλειας και μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος. Ποσοστό των εσόδων από τα τέλη, το οποίο καθορίζεται ετησίως με [κοινή υπουργική] απόφαση, χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση εξοπλισμού αυτόματων συνοριακών ελέγχων με χρήση βιομετρικής αναγνώρισης, το οποίο εγκαθίσταται στους αερολιμένες. Το ύψος των τελών καθορίζεται με βάση τις χρηματοδοτικές ανάγκες κάθε αεροδρομίου, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των υπηρεσιών που παρέχονται για τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς και της αναμενόμενης εξέλιξης των στοιχείων κίνησης, του κόστους και των λοιπών εσόδων του φορέα εκμετάλλευσης».

<sup>(12)</sup> Βλ. ιδίως αιτιολογικές σκέψεις 32 έως 43 της απόφασης (ΕΕ) 2016/633 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33961 που χορήγησε η Γαλλία στο εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο της Nîmes-Uzès-Le Vigan, στη Veolia Transport Aéroport de Nîmes, στη Ryanair Limited και στην Airport Marketing Services Limited (ΕΕ L 113 της 27.4.2016, σ. 32) (στο εξής: απόφαση για τον αερολιμένα της Nîmes). Βλ. επίσης αιτιολογικές σκέψεις 98 έως 108 της απόφασης (ΕΕ) 2015/1227 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/2007) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 109) (στο εξής: απόφαση για τον αερολιμένα της Pau).

<sup>(13)</sup> Άρθρα L.6332-3 και L.6341-2 του κώδικα μεταφορών.

<sup>(14)</sup> Άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη και κοινή υπουργική απόφαση της 30ής Δεκεμβρίου 2009 σχετικά με τις ρυθμίσεις για την έκδοση δηλώσεων από φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων με σκοπό τον καθορισμό του ύψους των αερολιμενικών τελών για τους επιβάτες.

- (37) Ως εκ τούτου, το ύψος των τελών καθορίζεται ετησίως για κάθε επιμέρους αερολιμένα με βάση το κόστος ασφάλειας και προστασίας που πρέπει να καλυφθεί. Για τον σκοπό αυτό, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων συντάσσουν ετήσια δήλωση των στοιχείων του κόστους και της κίνησης. Οι δηλώσεις αυτές αποστέλλονται στην τοπική αρχή ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, η οποία τις ελέγχει και τις εγκρίνει με βάση την ισχύουσα νομοθεσία. Το ύψος των τελών υπολογίζεται από τη γαλλική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (*Direction générale de l'aviation civile*), η οποία διενεργεί περαιτέρω έλεγχο όλων των δηλωθέντων αριθμητικών στοιχείων, λαμβάνοντας υπόψη τα σωρευτικά αποτελέσματα προηγούμενων ετών. Το ύψος των τελών καθορίζεται στη συνέχεια με κοινή υπουργική απόφαση που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Γαλλίας.
- (38) Επιπλέον, το άρθρο 1609κγ του γενικού φορολογικού κώδικα ορίζει ότι τα στοιχεία που δηλώνουν οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων μπορούν να υπόκεινται σε έλεγχο από τη γαλλική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας.
- (39) Οι κανόνες για τη διαχείριση της διαδικασίας αυτής καθορίστηκαν αρχικά σε εγκύκλιο και, από το 2010 και μετά, οι εφαρμοστέοι κανόνες ήταν εκείνοι που καθορίζονται στην κοινή υπουργική απόφαση της 30ής Δεκεμβρίου 2009 σχετικά με τις ρυθμίσεις για την έκδοση των δηλώσεων από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων με σκοπό τον καθορισμό του ύψους των αερολιμενικών τελών για τους επιβάτες. Οι κανόνες εφαρμόζονται με τον ίδιο τρόπο σε όλους τους γαλλικούς αερολιμένες.
- (40) Εκτός από τα αερολιμενικά τέλη, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα της La Rochelle έλαβε επίσης κρατικές επιδοτήσεις μέσω του ταμείου παρέμβασης για τους αερολιμένες και τις αεροπορικές μεταφορές (στο εξής: FIATA). Το FIATA σχεδιάστηκε για να συμπληρώνει τα έσοδα από τα αερολιμενικά τέλη, τα οποία συχνά δεν επαρκούν για αερολιμένες με χαμηλό όγκο κίνησης, καθώς δεν μπορούν να επιβάλλουν υπερβολικά υψηλά τέλη στους χρήστες τους. Το 2008 το Δημόσιο αντικατέστησε το FIATA με πρόσθετο τέλος επί των αερολιμενικών τελών, με αποτέλεσμα το ύψος των τελών να είναι υψηλότερο από το αναγκαίο για την κάλυψη του κόστους ασφάλειας και προστασίας σε ορισμένους αερολιμένες. Αυτό δημιουργεί πλεόνασμα το οποίο ανακατανέμεται σε μικρότερους αερολιμένες προκειμένου να συμπληρωθούν έσοδά τους από τα αερολιμενικά τέλη.
- (41) Αναφορικά με την προαναφερθείσα κανονιστική διαδικασία, η Γαλλία διαβίβασε στην Επιτροπή επισκόπηση όλων των επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα La Rochelle μέσω κρατικών πόρων για την εκτέλεση καθηκόντων δημόσιας αρχής. Οι επιδοτήσεις αυτές παρατίθενται στον πίνακα 4 κατωτέρω:

Δαπάνες που συνδέονται με καθήκοντα δημόσιας αρχής (ασφάλεια και προστασία) και επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν στον αερολιμένα για τα εν λόγω καθήκοντα

| Είδος επιδότησης (σε EUR)                                                         | 2000           | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             | 2009             | 2010             | 2011             | Σύνολο            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>ΟΓΚΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ</b>                                                              |                |                |                |                |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Επιβατική κίνηση (εξερχόμενη)                                                     | 35 792         | 38 447         | 45 550         | 45 000         | 49 742         | 63 879           | 85 000           | 110 373          | 106 558          | 84 254           | 97 732           | 105 000          | <b>867 327</b>    |
| <b>ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</b>                                                          |                |                |                |                |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Υπηρεσίες πυρασφάλειας αεροσκαφών και πρόληψης των κινδύνων από άγρια ζώα         | 185 530        | 340 269        | 349 369        | 338 767        | 424 281        | 632 622          | 831 688          | 1 078 998        | 1 154 601        | 1 032 451        | 1 064 607        | 1 094 887        | <b>8 528 070</b>  |
| (I) Υποσύνολο ασφαλείας                                                           | <b>185 530</b> | <b>340 269</b> | <b>349 369</b> | <b>338 767</b> | <b>424 281</b> | <b>632 622</b>   | <b>831 688</b>   | <b>1 078 998</b> | <b>1 154 601</b> | <b>1 032 451</b> | <b>1 064 607</b> | <b>1 094 887</b> | <b>8 528 070</b>  |
| <b>ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b>                                                         |                |                |                |                |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| γ – Εγκαταστάσεις και μηχανήματα για τον έλεγχο ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών | 0              | 26 861         | 82 377         | 100 260        | 66 892         | 70 061           | 81 959           | 139 873          | 153 985          | 115 817          | 133 765          | 162 862          | <b>1 134 712</b>  |
| δ – Έλεγχος πρόσβασης στην απαγορευμένη ζώνη                                      | 0              | 12 156         | 103 357        | 116 640        | 143 567        | 136 576          | 291 479          | 299 638          | 333 183          | 252 696          | 224 432          | 275 219          | <b>2 188 943</b>  |
| ε — Έλεγχος ασφαλείας προσώπων και χειραποσκευών                                  | 26 678         | 88 383         | 242 405        | 292 520        | 224 156        | 212 870          | 278 708          | 514 374          | 561 421          | 408 859          | 461 662          | 584 155          | <b>3 896 191</b>  |
| (II) Υποσύνολο προστασίας (γ+δ+ε)                                                 | <b>26 678</b>  | <b>127 400</b> | <b>428 139</b> | <b>509 420</b> | <b>434 615</b> | <b>419 507</b>   | <b>652 146</b>   | <b>953 885</b>   | <b>1 048 589</b> | <b>777 372</b>   | <b>819 859</b>   | <b>1 022 236</b> | <b>7 219 856</b>  |
| <b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b>                                 |                |                |                |                |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Συνολικές δαπάνες ασφαλείας/προστασίας (I+II)                                     | 212 208        | 467 669        | 777 508        | 848 187        | 858 896        | 1 052 129        | 1 483 834        | 2 032 883        | 2 203 190        | 1 809 823        | 1 884 466        | 2 117 123        | <b>15 747 916</b> |
| Γενικά έξοδα                                                                      | -              | -              | -              | -              | -              | -                | -                | -                | -                | 180 982          | 188 447          | 211 712          | <b>581 141</b>    |
| Τέλη ασφαλείας και προστασίας του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου                 | -              | -              | -              | -              | -              | -                | -                | -                | -                | -                | 2 526            | 8 556            | <b>11 082</b>     |
| (A) Σύνολο δαπανών                                                                | <b>212 208</b> | <b>467 669</b> | <b>777 508</b> | <b>848 187</b> | <b>858 896</b> | <b>1 052 129</b> | <b>1 483 834</b> | <b>2 032 883</b> | <b>2 203 190</b> | <b>1 990 805</b> | <b>2 075 439</b> | <b>2 337 391</b> | <b>16 340 139</b> |
| <b>ΤΕΛΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ</b>                                                            |                |                |                |                |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Τέλος ανά επιβάτη                                                                 | 3,81           | 4,57           | 7,62           | 9,50           | 9,50           | 9,50             | 10,00            | 11,00            | 11,00            | 11,00            | 11,50            | 12,00            | -                 |

| Είδος επιδότησης (σε EUR)                                                                | 2000            | 2001           | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             | 2009             | 2010             | 2011             | Σύνολο             |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| <b>Κόστος ανά επιβάτη</b>                                                                | 5,93            | 12,16          | 17,07            | 18,85            | 17,27            | 16,47            | 17,46            | 18,42            | 20,68            | 21,48            | 19,28            | 20,16            | -                  |
| <b>Τέλη εμπορευμάτων</b>                                                                 | 0,60            | 0,60           | 1,50             | 1,50             | 1,50             | 1,50             | 1,50             | 1,00             | 1,00             | 1,00             | 1,00             | 1,00             | -                  |
|                                                                                          | <b>ΠΟΡΟΙ</b>    |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                    |
| <b>Προϊόν των τελών</b>                                                                  | 123 922         | 153 602        | 299 727          | 386 996          | 382 047          | 688 583          | 881 780          | 1 165 248        | 1 177 494        | 979 163          | 1 077 272        | 1 410 860        | <b>8 726 694</b>   |
| <b>Έσοδα από το πρόσθετο τέλος από το 2008</b>                                           | -               | -              | -                | -                | -                | -                | -                | -                | 971 951          | 952 978          | 1 090 920        | 1 415 945        | <b>4 431 794</b>   |
| <b>Επιδότησεις οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης</b>                                      | 0               | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | <b>0</b>           |
| <b>Άλλοι πόροι</b>                                                                       | 0               | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | <b>0</b>           |
| <b>Επιδότησεις αερολιμένων (πρώην FIATA)</b>                                             | 77 749          | 232 332        | 266 000          | 156 509          | 672 904          | 566 717          | 387 664          | 380 024          | -                | -                | -                | -                | <b>2 739 599</b>   |
| <b>(B) Σύνολο πόρων</b>                                                                  | <b>287 652</b>  | <b>503 158</b> | <b>644 687</b>   | <b>543 505</b>   | <b>1 054 951</b> | <b>1 255 300</b> | <b>1 269 444</b> | <b>1 545 272</b> | <b>2 149 446</b> | <b>1 932 141</b> | <b>2 168 191</b> | <b>2 826 805</b> | <b>21 739 249</b>  |
|                                                                                          | <b>ΥΠΟΛΟΙΠΟ</b> |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                    |
| <b>Ετήσιο υπόλοιπο για καθήκοντα δημόσιας αρχής (B-A)</b>                                | <b>75 444</b>   | <b>35 489</b>  | <b>- 132 821</b> | <b>- 304 682</b> | <b>196 055</b>   | <b>203 171</b>   | <b>- 214 390</b> | <b>- 487 611</b> | <b>- 53 745</b>  | <b>- 58 664</b>  | <b>489 414</b>   | <b>- 935 430</b> | <b>- 1 187 770</b> |
| <b>Σωρευτικό υπόλοιπο</b>                                                                | 88 765          | 124 853        | - 3 947          | - 302 830        | - 106 684        | 84 044           | - 134 396        | - 618 967        | - 678 360        | - 763 570        | - 696 547        | - 231 759        | <b>- 3 239 418</b> |
| <b>Χρηματοοικονομικά έξοδα</b>                                                           | 599             | 4 021          | 5 799            | 90               | - 12 443         | - 4 050          | 3 040            | - 5 648          | - 26 546         | - 25 729         | - 24 626         | - 23 799         | <b>- 110 292</b>   |
| <b>Προεξοφλητικό επιτόκιο</b>                                                            | 4,50 %          | 4,50 %         | 4,50 %           | 4,88 %           | 4,11 %           | 3,40 %           | 3,80 %           | 4,30 %           | 4,25 %           | 3,65 %           | 3,12 %           | 3,30 %           | -                  |
| <b>Πολυετές υπόλοιπο για καθήκοντα δημόσιας αρχής (προεξοφλημένο σωρευτικό υπόλοιπο)</b> | <b>89 364</b>   | <b>128 874</b> | <b>1 852</b>     | <b>- 302 739</b> | <b>- 119 127</b> | <b>79 994</b>    | <b>- 131 356</b> | <b>- 624 615</b> | <b>- 704 906</b> | <b>- 789 299</b> | <b>- 721 173</b> | <b>- 255 558</b> | <b>- 3 348 689</b> |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

3.1.1.2. Εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρέχει η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα La Rochelle

- (42) Η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ παρέχει υπηρεσίες που είναι κοινές στις διάφορες Υπηρεσίες του, συμπεριλαμβανομένης της Αερολιμενικής Υπηρεσίας, ιδίως υπηρεσίες λογιστικής, πληροφορικής και ανθρώπινων πόρων. Στον πίνακα 5 κατωτέρω παρουσιάζονται οι υπηρεσίες που χρέωσε το ΕΒΕ στον αερολιμένα La Rochelle.

Πίνακας 5

**Ποσά που χρέωσε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στην Αερολιμενική Υπηρεσία κατά την εξεταζόμενη περίοδο**

|             | Γενική Διοίκηση | Επικοινωνίες | Ανθρώπινο δυναμικό | Λογιστική | ΤΠ    | Μελέτες/έργα | Έξοδα   | Χρεωθείσες εισφορές |
|-------------|-----------------|--------------|--------------------|-----------|-------|--------------|---------|---------------------|
| <b>2001</b> |                 |              |                    |           |       |              |         | 33 160              |
| <b>2002</b> |                 |              |                    |           |       |              |         | 100 000             |
| <b>2003</b> |                 |              |                    |           |       |              |         | 100 000             |
| <b>2004</b> |                 |              |                    |           |       |              |         | 100 000             |
| <b>2005</b> |                 |              |                    |           |       |              |         | 100 000             |
| <b>2006</b> | 100 000         |              | 62 000             |           |       |              |         | 162 000             |
| <b>2007</b> | 33 100          | 22 500       | 32 300             | 105 400   | 2 700 | 42 200       | 238 200 | 230 000             |
| <b>2008</b> | 34 730          | 23 700       | 51 090             | 109 800   | 2 130 | 92 750       | 314 200 | 314 000             |
| <b>2009</b> | 22 907          | 25 360       | 32 440             | 105 477   | 1 920 | 23 905       | 212 009 | 212 000             |
| <b>2010</b> | 36 411          | 11 489       | 26 420             | 96 502    | 5 274 | 39 499       | 215 595 | 210 000             |
| <b>2011</b> | 38 495          | 12 111       | 18 223             | 106 954   | 5 408 | 29 048       | 210 239 | 210 000             |
| <b>2012</b> | 36 120          | 25 552       | 12 631             | 102 988   | 5 288 | 29 147       | 211 726 | 210 000             |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

- (43) Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν τα ακόλουθα σημεία όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχει το ΕΒΕ στον αερολιμένα La Rochelle.

- Οι γενικές διοικητικές δαπάνες καλύπτουν τις δαπάνες που αφορούν δύο επιμέρους υπηρεσίες, ήτοι το κόστος της επιμέρους υπηρεσίας «εκλεγμένοι αντιπρόσωποι», το οποίο υπολογίζεται με βάση τον αριθμό των ημερησίων διατάξεων που εξετάζονται, και το κόστος της υπηρεσίας «Γενική Διεύθυνση», το οποίο υπολογίζεται ανάλογα με τον χρόνο που δαπανά ο διευθυντής σε κάθε υπηρεσία.
- Όσον αφορά τις υπηρεσίες επικοινωνιών, το ΕΒΕ-Αερολιμένας δεν διαθέτει Υπηρεσία Επικοινωνιών και χρησιμοποιεί την Υπηρεσία Επικοινωνιών της Γενικής Υπηρεσίας του ΕΒΕ. Στο τέλος του έτους, το κόστος της υπηρεσίας επικοινωνιών υπολογίζεται με βάση τον χρόνο που δαπανάται για κάθε υπηρεσία και δραστηριότητα, σε συνδυασμό με τις πραγματοποιηθείσες δαπάνες.
- Το κόστος των υπηρεσιών ανθρώπινου δυναμικού εξαρτάται από τον αριθμό των εκκαθαριστικών σημειωμάτων μισθοδοσίας που εκδίδονται.

- Όσον αφορά τις λογιστικές υπηρεσίες, εκτιμάται ο αριθμός των λογιστικών εγγραφών και το κόστος της υπηρεσίας κατανέμεται κατ' αναλογία ανάλογα με τον αριθμό των εγγραφών.
- Το κόστος της υπηρεσίας ΤΠ υπολογίζεται με βάση την ανάλυση κόστους κάθε στοιχείου ΤΠ.
- Όσον αφορά την υπηρεσία μελετών/έργων, ο χρόνος που δαπανάται για ένα συγκεκριμένο έργο και/ή εργασία είναι το πλέον συναφές κριτήριο για την εκτίμηση του κόστους.

(44) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές επισήμαναν ότι τα ποσά που χρεώθηκαν μεταξύ 2001 και 2005 ήταν κατ' αποκοπή ποσά. Το 2006 καθιερώθηκε η πρώτη κλείδα κατανομής και στη συνέχεια οι κλείδες κατανομής βελτιώθηκαν για την περίοδο 2007-2012. Η κλείδα κατανομής είναι ένα μέσο κατανομής του κόστους με τη χρήση σταθερής αναλογίας ή ποσοστού ανάλογα με τη φύση του έμμεσου κόστους, προκειμένου να προσδιοριστεί το μερίδιο που αντιστοιχεί σε έναν δεδομένο επιχειρηματικό τομέα (και/ή υπηρεσία). Οι κλείδες κατανομής προϋποθέτουν την ύπαρξη αναλογικής σχέσης μεταξύ του κόστους και της παρεχόμενης υπηρεσίας. Οι κλείδες κατανομής που παρουσιάζονται στον πίνακα 5 βασίζονται σε έξι διαφορετικά κριτήρια ανάλογα με την υπηρεσία που παρέχει η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα. Οι κλείδες κατανομής βασίζονται σε παραδοχές, ανεξάρτητα από το πεδίο στο οποίο χρησιμοποιούνται. Κατά συνέπεια, στην παρούσα υπόθεση, εάν δεν αποδειχθεί ότι οι παράγοντες που επιλέχθηκαν ή οι τεχνικές υπολογισμού που χρησιμοποιήθηκαν για τα κλειδιά ήταν εντελώς μη ρεαλιστικές ή έπασχαν από σοβαρές ελλείψεις, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι τα κλειδιά είναι εσφαλμένα ή υποτιμημένα. Οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για τις κλείδες κατανομής είναι αντικειμενικά και συναφή.

(45) Τέλος, οι γαλλικές αρχές προσδιόρισαν τα χρεωθέντα ποσά καθώς και την εξέλιξη των αριθμητικών στοιχείων για την επιβατική κίνηση μεταξύ 2001 και 2012.

- Από το 2001 έως το 2005 χρεώθηκε συνολικό ποσό 433 160 EUR. Κατά την ίδια περίοδο, η κίνηση αυξήθηκε, αλλά ο μέσος ετήσιος αριθμός παρέμεινε κάτω από 100 000 επιβάτες.
- Το 2006 χρεώθηκε συνολικό ποσό 162 000 EUR. Το έτος εκείνο ο αριθμός των επιβατών του αερολιμένα αυξήθηκε σημαντικά, φθάνοντας τους 180 890, δηλαδή αυξήθηκε κατά 42 % σε σχέση με το 2005.
- Από το 2007 έως το 2012 χρεώθηκε συνολικό ποσό 1 386 000 EUR. Το 2007 ο αριθμός των επιβατών υπερέβη τους 200 000.

### 3.1.1.3. Εικαζόμενη υπερτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρέχει το ΕΒΕ στον αερολιμένα Rochefort/Saint-Agnant

(46) Από την 1η Ιανουαρίου 2002 έως τις 30 Ιουνίου 2006, ο διευθυντής του αερολιμένα της La Rochelle και ένας γραμματέας βοήθησαν στη διαχείριση και τη λειτουργία του αερολιμένα Rochefort/Saint-Agnant (στο εξής: αερολιμένα Rochefort) στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών που συνήφθη σε συνεργασία με το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Rochefort <sup>(15)</sup>. Το ΕΒΕ της La Rochelle επελέγη για τη διαχείριση του αερολιμένα του Rochefort στις 11 Ιουλίου 2001, κατόπιν διαδικασίας διαγωνισμού.

(47) Αντικείμενο της σύμβασης παροχής υπηρεσιών ήταν η διαχείριση και η λειτουργία του αερολιμένα του Rochefort, η οποία κάλυπτε πτυχές όπως οι υπηρεσίες γενικής διοίκησης, οι υπηρεσίες που σχετίζονται με τα έργα και την προμήθεια εξοπλισμού, καθώς και οι υπηρεσίες για τους χρήστες.

(48) Καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης (2002-2006), το συνολικό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών ανήλθε σε 991 235 EUR <sup>(16)</sup>. Το ΕΒΕ της La Rochelle έλαβε 293 264 EUR για τις υπηρεσίες αυτές.

<sup>(15)</sup> Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονταν βάσει συμφωνίας μεταξύ, αφενός, κοινοπραξίας που αποτελείτο από το ΕΒΕ του Rochefort και το ΕΒΕ της La Rochelle, και, αφετέρου, του Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort [κοινή αρχή του αερολιμένα του Rochefort].

<sup>(16)</sup> Πίνακας 21 της έκθεσης του ΕΣ.

## 3.1.1.4. Επιστρεπτές προκαταβολές που χορηγήθηκαν από τη Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ

Πίνακας 6

## Κατανομή των επιστρεπτέων προκαταβολών 2001-2012

(σε EUR)

| Έτος                         | Προκαταβολές     |
|------------------------------|------------------|
| 2001                         | 405 887          |
| 2002                         | 233 872          |
| 2003                         | -                |
| 2004                         | 875 355          |
| 2005                         | 1 756 644        |
| 2006                         | -                |
| 2007                         | 718 708          |
| 2008                         | 1 419 571        |
| 2009                         | 1 015 624        |
| 2010                         | 131 034          |
| 2011                         | 179 406          |
| 2012                         | 325 098          |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ-<br/>2001-2012</b> | <b>7 061 199</b> |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

- (49) Από το 2001 έως το 2012 η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ κατέβαλε στον αερολιμένα επιστρεπτές προκαταβολές συνολικού σωρευτικού ποσού 7 061 199 EUR. Οι εν λόγω επιστρεπτές προκαταβολές χορηγήθηκαν χωρίς απαίτηση απόδοσης κεφαλαίου. Σύμφωνα με τη Γαλλία, πρόκειται για δάνεια τα οποία ο αερολιμένας υποχρεούται να αποπληρώσει. Οι προκαταβολές καταχωρίζονται ως στοιχεία ενεργητικού στον ισολογισμό της Γενικής Υπηρεσίας του ΕΒΕ και ως υποχρεώσεις στον ισολογισμό του αερολιμένα, ενώ το ΕΒΕ χρησιμοποιεί τα ακίνητα που κατέχει ο αερολιμένας ως εγγύηση για την ανάκτηση των δανείων.
- (50) Οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι σκοπός των επιστρεπτέων προκαταβολών ήταν, αφενός, η παροχή στον αερολιμένα της αναγκαίας ρευστότητας για την έναρξη επενδυτικών σχεδίων που σχετίζονταν με τις υποδομές και, αφετέρου, η ισοσκελίση του προϋπολογισμού και, ως εκ τούτου, η κάλυψη —σε προσωρινή βάση δεδομένου ότι επρόκειτο για προκαταβολές— του ελλείμματος εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

## 3.1.1.5. Χρηματοδοτικές συνεισφορές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης για μέτρα προώθησης που εφάρμοσε ο αερολιμένας La Rochelle

- (51) Το ΕΒΕ έλαβε επιδοτήσεις από την περιφέρεια Poitou-Charentes, το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime και την Communauté d'Agglomération de La Rochelle ως συνεισφορά σε μέτρα προώθησης που εφάρμοσε ο αερολιμένας La Rochelle. Στον πίνακα 7 κατωτέρω παρέχεται επισκόπηση των διαφορών αυτών επιδοτήσεων.

Πίνακας 7

Χρηματοδοτικές συνεισφορές που αναμένονταν και πράγματι καταβλήθηκαν από τους διάφορους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης για τα μέτρα προώθησης που εφάρμοσε ο αερολιμένας La Rochelle

(σε EUR)

| Αναμενόμενες χρηματοδοτικές συνεισφορές              | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007 <sup>(1)</sup> | 2008 | 2009 | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
|------------------------------------------------------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------------------|------|------|---------|---------|---------|---------|
| Διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime              |      |      | 76 225  | 144 500 | 144 500 | 144 500 |                     |      |      | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| Communauté d'Agglomération de La Rochelle            |      |      | 76 225  | 144 500 | 144 500 | 144 500 |                     |      |      | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| Περιφέρεια Poitou-Charentes                          |      |      | 115 000 | 42 500  | 42 500  |         |                     |      |      |         |         |         |         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                                        |      |      | 267 450 | 331 500 | 331 500 | 289 000 |                     |      |      | 380 000 | 380 000 | 380 000 | 342 000 |
| Χρηματοδοτικές συνεισφορές που πράγματι καταβλήθηκαν | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007                | 2008 | 2009 | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
| Διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime              |      |      | 76 225  | 0       | 0       | 0       |                     |      |      | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| Communauté d'Agglomération de La Rochelle            |      |      | 76 225  | 144 500 | 144 500 | 144 500 |                     |      |      | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| Περιφέρεια Poitou-Charentes                          |      |      | 115 000 |         | 85 000  |         |                     |      |      |         |         |         |         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                                        |      |      | 267 450 | 144 500 | 229 500 | 144 500 |                     |      |      | 380 000 | 380 000 | 380 000 | 342 000 |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

(<sup>1</sup>) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές, από το 2007 έως το 2009 δεν πραγματοποιήθηκε καμία χρηματοδοτική συνεισφορά σε μέτρα προώθησης που εφάρμοσε ο αερολιμένας La Rochelle.

- (52) Οι συνεισφορές αυτές καταβλήθηκαν βάσει συμβάσεων μεταξύ του ΕΒΕ, αφενός, και του διοικητικού διαμερίσματος Charente-Maritime, της Communauté d'Agglomération de La Rochelle και της περιφέρειας Poitou-Charentes, αφετέρου.
- (53) Οι γαλλικές αρχές μπόρεσαν να διαβιβάσουν στην Επιτροπή μόνο δύο συμβάσεις που συνήφθησαν το 2010, μία με το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime και μία με την Communauté d'Agglomération de La Rochelle <sup>(17)</sup>.
- (54) Στο πλαίσιο αμοτερόνων των συμβάσεων του 2010, το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime και η Communauté d'Agglomération de La Rochelle δεσμεύθηκαν να χρηματοδοτήσουν μέρος των «μέτρων προώθησης που το ΕΒΕ σκόπευε να εφαρμόσει με στόχο τους αλλοδαπούς τουρίστες και ιδίως τις αγορές του Λονδίνου, του Δουβλίνου, του Όσλο και των Βρυξελλών, δεδομένου ότι εκτελούνται δρομολόγια προς αυτές τις πόλεις» <sup>(18)</sup>. Ωστόσο, στις συμβάσεις δεν προσδιορίζεται το είδος των μέτρων προώθησης που πρέπει να εφαρμοστούν από το ΕΒΕ ή τους παρόχους υπηρεσιών. Ειδικότερα, οι συμβάσεις δεν αναφέρουν το γεγονός ότι οι πάροχοι υπηρεσιών θα είναι αεροπορικές εταιρείες ή θυγατρικές τους.

### 3.1.2. Επιχορηγήσεις για επενδύσεις

- (55) Μεταξύ του 2001 και του 2005, διάφοροι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (στο εξής: ΕΤΠΑ) χορήγησαν επιδοτήσεις στον αερολιμένα La Rochelle (στο εξής: επιχορηγήσεις για επενδύσεις) για τη χρηματοδότηση διαφόρων επενδύσεων συνολικού ύψους περίπου 3 εκατ. EUR (βλ. πίνακα 8 κατωτέρω):
- το 2005 το γενικό συμβούλιο του Charente-Maritime χορήγησε στον αερολιμένα κονδύλιο εξοπλισμού ύψους 46 000 EUR το 2001 και κονδύλιο ύψους 744 000 EUR·
  - το 2005 το περιφερειακό συμβούλιο του Poitou-Charentes χορήγησε στον αερολιμένα κονδύλιο εξοπλισμού ύψους 744 000 EUR·
  - το 2005 η Communauté d'Agglomération de La Rochelle χορήγησε στον αερολιμένα κονδύλιο εξοπλισμού ύψους 967 000 EUR·
  - το 2005 το ΕΤΠΑ χορήγησε στον αερολιμένα επιδότηση ύψους 485 000 EUR.
- (56) Με τις επιχορηγήσεις αυτές χρηματοδοτήθηκαν διάφορες επενδύσεις, μεταξύ των οποίων οι εξής:
- κατασκευή νέου χώρου αναχωρήσεων και αφίξεων·
  - ενίσχυση, επιμήκυνση και διεύρυνση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης·
  - ενίσχυση και διεύρυνση του τροχοδρόμου·
  - ενίσχυση και επέκταση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών·
  - και δημιουργία λεκάνης καθίζησης για την ευθυγράμμιση του αερολιμένα με τον νόμο περί υδάτων.
- (57) Οι γαλλικές αρχές ανέφεραν επίσης ότι οι επενδύσεις αποσκοπούσαν κυρίως στο να διασφαλιστεί ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται συνήθως από τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες (B737, A320) θα μπορούσαν να λειτουργούν με ασφάλεια με τη διεύρυνση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης σε πλάτος 45 μέτρων (ο αερολιμένας La Rochelle ήταν ένας από τους λίγους εμπορικούς αερολιμένες με διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης πλάτους 30 μέτρων), με την επιμήκυνσή του κατά 115 μέτρα προς τα δυτικά (προκειμένου να αντιμετωπιστούν εν μέρει οι επιπτώσεις του μετατοπισμένου ορίου στην απόσταση προσγείωσης), και με την προσαρμογή των τροχοδρόμων και των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών ώστε είναι δυνατή η ασφαλής μετακίνηση των αεροσκαφών. Επιπλέον, ορισμένες επενδύσεις επέτρεψαν στον αερολιμένα να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του για την προστασία του περιβάλλοντος (νόμος περί υδάτων).
- (58) Οι γαλλικές αρχές ανέφεραν ότι ο αερολιμένας La Rochelle δεν έλαβε καμία επιχορήγηση για τη χρηματοδότηση της κατασκευής χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων επί πληρωμή το 2006 και της επακόλουθης επέκτασής του το 2008.
- (59) Στον πίνακα 8 κατωτέρω παρέχεται επισκόπηση όλων των επενδυτικών μέτρων για τα οποία χορηγήθηκαν επιχορηγήσεις για επενδύσεις.
- (60) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το μερίδιο των επενδύσεων που δεν καλύφθηκαν από επιχορηγήσεις χρηματοδοτήθηκε από το ΕΒΕ, τον ιδιοκτήτη και φορέα εκμετάλλευσής του αερολιμένα.

<sup>(17)</sup> Οι συμβάσεις αυτές απεστάλησαν στην Επιτροπή στις 4 Ιουνίου 2012.

<sup>(18)</sup> Εισαγωγικές παρατηρήσεις στις συμβάσεις μεταξύ του ΕΒΕ και του διοικητικού διαμερίσματος Charente-Maritime και της Communauté d'Agglomération de La Rochelle, που υπογράφηκαν στις 29 Ιουνίου 2010 και στις 16 Ιουλίου 2010, αντίστοιχα.

Πίνακας 8

## Επισκόπηση όλων των μέτρων για τα οποία χορηγήθηκαν επιχορηγήσεις για επενδύσεις

(σε EUR)

| Φύση της επένδυσης                                                                   | Εκτίμηση περιβαλλοντικού αντικτύπου | Ημερομηνία χορήγησης της επιδότησης | Συνεισφέρων δημόσιος φορέας | Ποσό επιδότησης |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Ανακαίνιση και αναβάθμιση (συμπεριλαμβανομένου του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης) | 5 876 000                           | 4.1.2001                            | Γενικό Συμβούλιο            | 46 000          |
|                                                                                      |                                     | 2.12.2005                           | ΕΤΠΑ                        | 485 000         |
|                                                                                      |                                     | 29.10.2004                          | Γενικό Συμβούλιο            | 744 000         |
|                                                                                      |                                     | 14.3.2005                           | Περιφερειακό Συμβούλιο      | 744 000         |
|                                                                                      |                                     | 23.3.2005                           | Communauté d'agglomération  | 967 000         |
| ΣΥΝΟΛΟ                                                                               |                                     |                                     |                             | 2 986 000       |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

## 3.2. Μέτρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

## 3.2.1. Παρατηρήσεις σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη

- (61) Σύμφωνα με τη Γαλλία, όλες οι αερολιμενικές υπηρεσίες που παρέχονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα στους διάφορους χρήστες του αερολιμένα τιμολογούνται σύμφωνα με την κλίμακα τελών για τις αερολιμενικές υπηρεσίες. Κάθε προτεινόμενο τέλος υποβάλλεται προς γνωμοδότηση στην Οικονομική Συμβουλευτική Επιτροπή (στο εξής: Coccoeco), κάτι που έχει ως αποτέλεσμα να ζητείται η γνώμη των χρηστών του αερολιμένα σχετικά με τα ισχύοντα τέλη (αεροπορικές εταιρείες, συνδικαλιστικές οργανώσεις εργαζομένων, εταιρείες που εκτελούν εναέριας εργασίες, ενώσεις). Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη Γαλλία, οι αυξήσεις των μη αεροναυτικών τελών υποβάλλονται ετησίως στην Coccoeco. Κάθε τέλος που προτείνει ο φορέας εκμετάλλευσης αποστέλλεται επίσης στον νομάρχη του διοικητικού διαμερίσματος πριν από την έναρξη ισχύος του, μαζί με τη γνώμη της Coccoeco.
- (62) Η Γαλλία διαβίβασε στην Επιτροπή τις κλίμακες τελών για τις αερολιμενικές υπηρεσίες που ίσχυαν από το 2001 έως το 2013. Η Γαλλία διαβίβασε επίσης στην Επιτροπή όλες τις γνώμες που εξέδωσε η Coccoeco μεταξύ 2001 και 2013, αν και όχι για το 2005, δεδομένου ότι το συγκεκριμένο έτος η Coccoeco δεν συνεδρίασε.
- (63) Η Γαλλία ανέφερε επίσης ότι το τέλος φωτισμού διαδρόμου καταβάλλεται από τις αεροπορικές εταιρείες ανάλογα με το αν εφαρμόζονται οι κανόνες της πολιτικής αεροπορίας που διέπουν τις μετακινήσεις κατά τη διάρκεια της νύχτας ή σε κακές καιρικές συνθήκες (στην περίπτωση αυτή, η υπηρεσία αεροναυτιλίας είναι αρμόδια να αποφασίσει αν πρέπει να χρησιμοποιηθεί φωτισμός ή όχι) ή εάν ο χειριστής του αεροσκάφους ζητήσει φωτισμό. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η υπηρεσία αεροναυτιλίας του αερολιμένα La Rochelle παρέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση ή μη φωτισμού κατά τη διάρκεια της μετακίνησης του αεροσκάφους, κάτι που καθιστά δυνατή τη χρέωση του ποσού από τον φορέα εκμετάλλευσης στην αεροπορική εταιρεία.
- (64) Η Γαλλία αναφέρει ότι ο αερολιμένας εισπράττει τα ακόλουθα μη αεροναυτικά τέλη: i) τέλη χρήσης κρατικών ακινήτων (σταθερό και μεταβλητό μέρος βάσει του κύκλου εργασιών) για τις ακόλουθες δραστηριότητες: χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, υπόστεγα αεροσκαφών, εστιατόρια, καταστήματα, διαφήμιση και ii) διάφορες υπηρεσίες που παρέχονται έναντι αμοιβής.

## 3.2.2. Συμβάσεις με τις αεροπορικές εταιρείες

- (65) Η έρευνα της Επιτροπής αφορά τις συμβάσεις που διέπουν την πληρωμή των υπηρεσιών που παρείχε ο αερολιμένας για τις αεροναυτικές δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών (στο εξής: συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών) και τις συμβάσεις που διέπουν την πληρωμή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρείχαν οι αεροπορικές εταιρείες στον αερολιμένα (στο εξής: συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης), τις οποίες συνήψαν το ΕΒΕ και οι αεροπορικές εταιρείες από το 2001 έως την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στις 8 Φεβρουαρίου 2012.

- (66) Η Επιτροπή εξέτασε τις συμβάσεις αερολιμενικών τελών και/ή τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήψε το EBE με τις ακόλουθες αεροπορικές εταιρείες: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz και easyJet.

### 3.2.2.1. Συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS

- (67) Σύμφωνα με τη Γαλλία, ο ακόλουθος πίνακας περιλαμβάνει όλες τις συμβάσεις που συνήψε το EBE με τη Ryanair και την AMS κατά την εξεταζόμενη περίοδο:

Πίνακας 9

#### Κατάλογος συμβάσεων μεταξύ του EBE και της Ryanair/AMS

| Αριθ. | Συμβάσεις                                                                      | Ημερομηνία υπογραφής | Περίοδος που καλυπτόταν από τη σύμβαση |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------|
| 1     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                                    | 10.12.2003           | 1.5.2003-30.4.2006                     |
| A     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-Ryanair (Ηνωμένο Βασίλειο και άλλοι) | 1.12.2003            | 1.5.2003-31.12.2003                    |
| B     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-Ryanair (Ηνωμένο Βασίλειο και άλλοι) | 3.6.2004             | 1.1.2004-30.4.2006                     |
| Γ     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 1 (Ηνωμένο Βασίλειο)       | 1.4.2006             | 1.5.2006-31.4.2009                     |
| Δ     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 2 (Ιρλανδία)               | 1.4.2006             | 1.5.2006-31.4.2009                     |
| 2     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair αριθ. 1 (Ηνωμένο Βασίλειο)         | 1.5.2006             | 1.5.2006-30.4.2009                     |
| 3     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair αριθ. 2 (Ιρλανδία)                 | 1.5.2006             | 1.5.2006-30.4.2009                     |
| 4     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                                    | 1.2.2007             | 1.2.2007-30.4.2009                     |
| E     | Τροποποίηση της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                 | 1.6.2007             | 1.6.2007-30.9.2007                     |
| ΣΤ    | Τροποποίηση της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                 | 21.9.2007            | 28.10.2007-29.3.2008                   |
| Z     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 1 (Ηνωμένο Βασίλειο)       | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                    |
| H     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 2 (Βέλγιο)                 | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                    |
| Θ     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 3 (Ιρλανδία)               | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                    |
| I     | Τροποποίηση της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                 | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                    |
| 5     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                                    | 13.1.2010            | 1.5.2009-30.4.2012                     |
| 6     | Τροποποίηση αριθ. 1 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair           | 1.2.2010             | 1.2.2010-31.3.2013                     |
| IA    | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                                  | 25.2.2010            | 31.3.2010-30.3.2013                    |
| IB    | Τροποποίηση αριθ. 1 της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS         | 23.6.2010            | 23.6.2010-30.3.2013                    |
| 7     | Τροποποίηση αριθ. 2 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair           | 28.1.2011            | 28.1.2011-30.4.2012                    |

| Αριθ. | Συμβάσεις                                                              | Ημερομηνία υπογραφής | Περίοδος που καλυπτόταν από τη σύμβαση |
|-------|------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------|
| ΙΓ    | Τροποποίηση αριθ. 2 της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS | 11.2.2011            | 28.3.2011-30.3.2013                    |
| ΙΔ    | Τροποποίηση αριθ. 3 της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS | 11.2.2011            | 31.3.2011-30.3.2013                    |

α) Συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν από το EBE και τη Ryanair

(68) Όπως φαίνεται στον πίνακα 9, το EBE και η Ryanair συνήψαν διάφορες συμβάσεις που καθόριζαν τα αερολιμενικά τέλη και τα τέλη υπηρεσιών εδάφους κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(69) Για όλες τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που καλύπτονται από το παρόν τμήμα, η Γαλλία ανέφερε ότι:

- οι συντελεστές των αερολιμενικών τελών που καθορίζονται στις συμβάσεις είναι εκείνοι που έχουν εγκριθεί από την Cooesco και εφαρμόζονται σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες·
- το EBE δεν παρέχει άλλες υπηρεσίες εδάφους εκτός από τον ανεφοδιασμό με καύσιμα·
- η Ryanair δεν χρεωνόταν για το τέλος φωτισμού διαδρόμου, διότι εκτελούσε πτήσεις μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας και, ως εκ τούτου, δεν χρειαζόταν τη χρήση φωτισμού.

(70) Ως εκ τούτου, από την εξέταση των εν λόγω συμβάσεων προκύπτει ότι τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονταν στη Ryanair στο πλαίσιο κάθε σύμβασης αντιστοιχούν στη γενική κλίμακα τιμών όπως εγκρίθηκε από την Cooesco.

— Σύμβαση 1: σύμβαση της 10ης Δεκεμβρίου 2003

(71) Η πρώτη αυτή σύμβαση, που υπογράφηκε στις 10 Δεκεμβρίου 2003 μεταξύ του EBE και της Ryanair, η οποία ίσχυε αναδρομικά για περίοδο 3 ετών από την 1η Μαΐου 2003, καθόριζε το ύψος των αερολιμενικών τελών που εφαρμόζονταν στη Ryanair. Βάσει της σύμβασης, η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση καθημερινού δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο και, ενδεχομένως, την έναρξη λειτουργίας ενός ή περισσότερων δρομολογίων προς τις Βρυξέλλες-Charleroi, τη Φρανκφούρτη-Hahn ή προς οποιονδήποτε άλλο αερολιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω δρομολόγια επέτρεπαν στη Ryanair να εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα La Rochelle για τουλάχιστον 340 ημέρες ετησίως για κάθε έτος που καλυπτόταν από τη σύμβαση.

(72) Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο β) της σύμβασης αριθ. 1 της 10ης Δεκεμβρίου 2003, η Ryanair όφειλε επίσης να καταβάλλει τέλος υπηρεσιών εδάφους ύψους [...] EUR για κάθε αεροσκάφος BAe 146-300, [...] EUR για κάθε Boeing 737-300 και [...] EUR για κάθε Boeing 737-800. Η Γαλλία υποστήριξε αρχικά στην επιστολή της της 30ής Αυγούστου 2011 ότι, εκτός από τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, το EBE «δεν παρέχει άλλες υπηρεσίες εδάφους» και ότι «οι χρήστες συνάπτουν συμβάσεις απευθείας με ιδιώτη τρίτο για την παροχή υπηρεσιών εδάφους». Στην απάντησή της της 12ης Απριλίου 2012, η Γαλλία εξήγησε περαιτέρω ότι το EBE είχε ενεργήσει απλώς ως μεσάζων μεταξύ της Ryanair και της Atlantica, της εταιρείας παροχής υπηρεσιών εδάφους. Σύμφωνα με το EBE, η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 10ης Δεκεμβρίου 2003 μεταξύ του EBE και της Ryanair προσδιόριζε απλώς τις τιμές που είχε καθορίσει η Atlantica. Η Γαλλία και το EBE δηλώνουν ότι, από το 2007 και μετά, η Ryanair συναλλασσόταν απευθείας με την Atlantica. Η αρμοδιότητα αυτή μεταβιβάστηκε στην Atlantica βάσει της σύμβασης υπηρεσιών εδάφους της 1ης Φεβρουαρίου 2007, η οποία διατήρησε το τέλος που προβλεπόταν στην προηγούμενη σύμβαση όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους για τα αεροσκάφη Boeing 737-800 της Ryanair.

— Σύμβαση 2: σύμβαση της 1ης Μαΐου 2006

(73) Η σύμβαση αυτή συνήφθη από το EBE και τη Ryanair την 1η Μαΐου 2006 για περίοδο 3 ετών. Βάσει της σύμβασης, η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο, το οποίο παρήγαγε επιβατική κίνηση τουλάχιστον 95 000 επιβατών ετησίως.

— Σύμβαση 3: σύμβαση της 1ης Μαΐου 2006

(74) Η σύμβαση αυτή συνήφθη από το EBE και τη Ryanair την 1η Μαΐου 2006 για περίοδο 3 ετών. Βάσει της σύμβασης, η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του Δουβλίνου, το οποίο παρήγαγε επιβατική κίνηση τουλάχιστον 45 000 επιβατών ετησίως.

— Σύμβαση 4: σύμβαση της 1ης Φεβρουαρίου 2007

- (75) Η σύμβαση αυτή αντικατέστησε σιωπηρά τη σύμβαση 2 και συνήφθη από το EBE και τη Ryanair την 1η Φεβρουαρίου 2007, με ημερομηνία λήξης την 30ή Απριλίου 2009. Βάσει της σύμβασης, η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση καθημερινού δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο, και ενδεχομένως την έναρξη ενός ή περισσότερων δρομολογίων προς τις Βρυξέλλες-Charleroi, Φρανκφούρτη-Hahn ή προς οποιονδήποτε άλλο αερολιμένα. Ανέλαβε επίσης τη δέσμευση να χρησιμοποιεί τον αερολιμένα La Rochelle για τουλάχιστον 340 ημέρες ετησίως για κάθε έτος που καλύπτεται από τη σύμβαση. Από την 1η Φεβρουαρίου 2007 και μετά, η Atlantica παρείχε υπηρεσίες εδάφους στη Ryanair βάσει της σύμβασης παροχής υπηρεσιών εδάφους που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 71.

— Σύμβαση 5: σύμβαση της 13ης Ιανουαρίου 2010

- (76) Η σύμβαση αυτή συνήφθη από το EBE και τη Ryanair στις 13 Ιανουαρίου 2010, με αναδρομική ισχύ από την 1η Μαΐου 2009 και για περίοδο 3 ετών. Βάσει της σύμβασης, η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση καθημερινού δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο, του Δουβλίνου και των Βρυξελλών-Charleroi, καθώς και, ενδεχομένως, την έναρξη ενός ή περισσότερων δρομολογίων προς οποιονδήποτε άλλο αερολιμένα εξυπηρετούσε η Ryanair.
- (77) Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε δύο φορές με τις ακόλουθες δύο τροποποιήσεις:

— Σύμβαση 6: τροποποίηση αριθ. 1 της 1ης Φεβρουαρίου 2010 στη σύμβαση 5 της 13ης Ιανουαρίου 2010

- (78) Αυτή η τροποποίηση της σύμβασης 5 της 13ης Ιανουαρίου 2010, η οποία ίσχυε έως τις 31 Μαρτίου 2013, καθόριζε τα δρομολόγια που θα εκτελούσε η Ryanair από τον αερολιμένα La Rochelle με αφετηρία τη θερινή περίοδο 2010 υπό τους ακόλουθους όρους:
- Λονδίνο Stansted: ελάχιστη κίνηση 53 000 επιβατών (εισερχόμενων και εξερχόμενων) για κάθε πλήρες έτος·
  - Δουβλίνο (μόνο το καλοκαίρι): ελάχιστη κίνηση 17 000 επιβατών (εισερχόμενων και εξερχόμενων) για κάθε πλήρες έτος·
  - Βρυξέλλες-Charleroi (μόνο το καλοκαίρι): ελάχιστη κίνηση 17 000 επιβατών (εισερχόμενων και εξερχόμενων) για κάθε πλήρες έτος·
  - Όσλο Rygge (μόνο το καλοκαίρι): ελάχιστη κίνηση 17 000 επιβατών (εισερχόμενων και εξερχόμενων) για κάθε πλήρες έτος.

- (79) Η τροποποίηση αυτή συμπλήρωσε τη σύμβαση 5 της 13ης Ιανουαρίου 2010.

— Σύμβαση 7: τροποποίηση αριθ. 2 της 28ης Ιανουαρίου 2011 στη σύμβαση 5 της 13ης Ιανουαρίου 2010

- (80) Με τη συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης 5 της 13ης Ιανουαρίου 2010, η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση ενός θερινού μόνο δρομολογίου με προορισμό το Πόρτο, το οποίο θα ξεκινούσε τη θερινή περίοδο του 2011, με ελάχιστη επιβατική κίνηση 17 000 επιβατών (εισερχόμενων και εξερχόμενων) για κάθε πλήρες έτος.

β) Συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μεταξύ του EBE και της Ryanair/AMS

- (81) Όπως φαίνεται στον πίνακα 9, το EBE συνήψε επίσης ορισμένες συμβάσεις εμπορικής προώθησης. Μεταξύ 2003 και 2006, το EBE συνήψε τις εν λόγω συμβάσεις με τη Ryanair· από το 2006 και μετά, οι συμβάσεις συνήφθησαν με την AMS, θυγατρική κατά 100 % της Ryanair.

— Σύμβαση Α: σύμβαση της 1ης Δεκεμβρίου 2003 με τη Ryanair

- (82) Την 1η Δεκεμβρίου 2003 συνήφθη σύμβαση μεταξύ του EBE και της Ryanair, η οποία ίσχυε αναδρομικά από την 1η Μαΐου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003. Η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση καθημερινού δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο από την 1η Μαΐου 2003, και ενδεχομένως την έναρξη ενός ή περισσότερων πρόσθετων δρομολογίων προς τη Φρανκφούρτη-Hahn, τις Βρυξέλλες-Charleroi ή προς οποιονδήποτε άλλο αερολιμένα, με δρομολόγια τουλάχιστον 340 ημέρες ετησίως.
- (83) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η Ryanair δεσμεύτηκε να αναρτήσει στον ιστότοπό της τρεις διαδικτυακούς συνδέσμους προς τουριστικούς δικτυακούς τόπους που αφορούν την περιοχή La Rochelle και να ξεκινήσει εκστρατεία για την προώθηση των δρομολογίων της προς τον αερολιμένα La Rochelle.
- (84) Το EBE κατέβαλε στη Ryanair [...] EUR:
- [...] EUR κατά την υπογραφή της συμφωνίας·

— [...] EUR κατόπιν υποβολής από τη Ryanair περιλήψης των εκστρατειών εμπορικής προώθησης που υλοποιήθηκαν και του κόστους τους, που έπρεπε να είναι τουλάχιστον [...] EUR.

— Σύμβαση Β: σύμβαση της 3ης Ιουνίου 2004 με τη Ryanair

- (85) Στις 3 Ιουνίου 2004 συνήφθη σύμβαση μεταξύ του ΕΒΕ και της Ryanair, η οποία κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως τις 30 Απριλίου 2006. Η Ryanair ανέλαβε την εκτέλεση καθημερινού δρομολογίου μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο από την 1η Ιανουαρίου 2004, και ενδεχομένως την έναρξη ενός ή περισσότερων πρόσθετων δρομολογίων προς τη Φρανκφούρτη-Hahn, τις Βρυξέλλες-Charleroi ή προς οποιονδήποτε άλλο αερολιμένα, με δρομολόγια τουλάχιστον 340 ημέρες ετησίως. Η Ryanair δεσμεύτηκε επίσης για συντελεστή πληρότητας τουλάχιστον 60 % για τις πτήσεις της.
- (86) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η Ryanair δεσμεύτηκε να αναρτήσει στον ιστότοπό της τρεις διαδικτυακούς συνδέσμους προς τουριστικούς δικτυακούς τόπους που αφορούν την περιοχή La Rochelle.
- (87) Το ΕΒΕ κατέβαλε στη Ryanair [...] EUR ετησίως, ποσό το οποίο θα μειωνόταν εάν η Ryanair δεν επιτύχανε τους στόχους της όσον αφορά τον συντελεστή πληρότητας. Το ποσό αυτό θα υπολογιζόταν εκ νέου με βάση τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών. Οι πληρωμές θα πραγματοποιούνταν ανά τρίμηνο και τυχόν αχρεωστήτως καταβληθέντα ποσά θα συμψηφίζονταν το επόμενο έτος.
- (88) Η Επιτροπή δεν έλαβε κανένα έγγραφο που να αναφέρει το ακριβές ποσό που κατέβαλε το ΕΒΕ στη Ryanair για τα επόμενα 2 έτη.

— Σύμβαση Γ: σύμβαση της 1ης Απριλίου 2006 που συνήφθη με την AMS σχετικά με το Ηνωμένο Βασίλειο

- (89) Την 1η Απριλίου 2006 το ΕΒΕ και η AMS συνήψαν σύμβαση διάρκειας 3 ετών, η οποία άρχισε να ισχύει την 1η Μαΐου 2006. Η εν λόγω σύμβαση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί δρομολόγιο μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο με ελάχιστο αριθμό 95 000 επιβατών ετησίως.
- (90) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να παρέχει διάφορες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης στον ιστότοπο [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) έναντι ποσού [...] EUR ετησίως, ή [...] EUR μηνιαίως. Οι εν λόγω υπηρεσίες συνίσταντο στα εξής:
- συμπερίληψη συνδέσμου προς ιστότοπο που υπέδειξε το ΕΒΕ στην αρχική σελίδα [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) στην αγγλική γλώσσα <sup>(19)</sup> για 56 ημέρες, έναντι ποσού [...] EUR·
  - συμπερίληψη τεσσάρων παραγράφων 150 λέξεων στην ενότητα «5 πράγματα που πρέπει να κάνετε» στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, έναντι ποσού [...] EUR·
  - συμπερίληψη δύο συνδέσμων προς ιστότοπο που υπέδειξε το ΕΒΕ στη γραμμή κατάστασης στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, έναντι ποσού [...] EUR·
  - συμπερίληψη συνδέσμου προς ιστότοπο που υπέδειξε το ΕΒΕ στην ενότητα «5 πράγματα που πρέπει να κάνετε» στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, έναντι ποσού [...] EUR·
  - αποστολή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για την προώθηση της La Rochelle στους συνδρομητές του ιστοτόπου της Ryanair στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία, έναντι ποσού [...] EUR.
- (91) Μπορούσαν να συμφωνηθούν και πρόσθετες υπηρεσίες μεταξύ των μερών. Το ΕΒΕ θα πραγματοποιούσε μηνιαίες πληρωμές για τις υπηρεσίες αυτές βάσει τιμολογίων που θα απέσπελλε η AMS.

— Συμβάσεις Δ και Ε: σύμβαση της 1ης Απριλίου 2006 και η τροποποίησή της της 1ης Ιουνίου 2007 που συνήφθη με την AMS σχετικά με την Ιρλανδία

- (92) Την 1η Απριλίου 2006 συνήφθη από το ΕΒΕ και την AMS η σύμβαση Δ, η οποία κάλυπτε περίοδο 3 ετών και άρχισε να ισχύει την 1η Μαΐου 2006. Η εν λόγω σύμβαση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair για εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ της La Rochelle και του Δουβλίνου με ελάχιστο αριθμό 45 000 επιβατών ετησίως.
- (93) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να αναρτήσει στον ιστότοπο της Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), σύνδεσμο προς ιστότοπο που σχεδίασε το ΕΒΕ για 212 ημέρες ετησίως, έναντι ποσού [...] EUR ετησίως, ή [...] EUR μηνιαίως. Μπορούσαν να συμφωνηθούν και πρόσθετες υπηρεσίες μεταξύ των μερών. Το ΕΒΕ θα πραγματοποιούσε μηνιαίες πληρωμές για τις υπηρεσίες αυτές βάσει τιμολογίων που θα απέσπελλε η AMS.

<sup>(19)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «αρχική σελίδα [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) στην αγγλική γλώσσα».

- (94) Η σύμβαση Δ τροποποιήθηκε την 1η Ιουνίου 2007 με τροποποίηση (σύμβαση Ε) που επέφερε αλλαγές στις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης για το 2007: η AMS δεσμεύτηκε να αναρτήσει στον ιστότοπο της Ryanair σύνδεσμο προς ιστότοπο που σχεδίασε το EBE για 45 ημέρες μεταξύ Ιουνίου και Σεπτεμβρίου 2007 αντί για 212 ημέρες ετησίως, έναντι ποσού [...] EUR.

— Σύμβαση ΣΤ: σύμβαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2007 που συνήφθη με την AMS σχετικά με το Ηνωμένο Βασίλειο

- (95) Στις 21 Σεπτεμβρίου 2007, το EBE-Αερολιμένας υπέγραψε τη σύμβαση ΣΤ, η οποία αφορούσε υπηρεσίες εμπορικής προώθησης για τον ιστότοπο της Ryanair στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η σύμβαση ΣΤ τροποποίησε τη συμφωνία Γ και προέβλεπε υπηρεσίες εμπορικής προώθησης επιπλέον εκείνων που είχαν ήδη προγραμματιστεί, δηλαδή την αποστολή πέντε πρόσθετων διαφημιστικών μηνυμάτων κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2007/2008 στους 255 000 αγγλόφωνους συνδρομητές που περιλαμβάνονταν στον κατάλογο διευθύνσεων της Ryanair. Το κόστος αυτών των πρόσθετων υπηρεσιών θα ανερχόταν σε [...] EUR.

— Σύμβαση Ζ: σύμβαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2009 που συνήφθη με την AMS σχετικά με το Ηνωμένο Βασίλειο

- (96) Στις 17 Σεπτεμβρίου 2009 το EBE και η AMS συνήψαν σύμβαση διάρκειας 3 ετών, η οποία ίσχυε αναδρομικά από την 1η Ιανουαρίου 2009. Η εν λόγω σύμβαση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί δρομολόγιο μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και του αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο με ελάχιστο αριθμό 53 000 επιβατών ετησίως.

- (97) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να παρέχει διάφορες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης έναντι ποσού [...] EUR ετησίως. Οι εν λόγω υπηρεσίες συνίσταντο στα εξής:

— συμπερίληψη συνδέσμου προς ιστότοπο που υπέδειξε το EBE στην αρχική σελίδα του ιστοτόπου της Ryanair στο Ηνωμένο Βασίλειο, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), για 22 ημέρες, έναντι ποσού [...] EUR·

— συμπερίληψη μίας παραγράφου στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, έναντι ποσού [...] EUR·

— συμπερίληψη συνδέσμου προς ιστότοπο που υπέδειξε το EBE στη γραμμή κατάστασης στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, έναντι ποσού [...] EUR.

- (98) Το συνολικό ποσό για τις υπηρεσίες αυτές ήταν [...] EUR, επί του οποίου εφαρμόστηκε έκπτωση. Μπορούσαν να συμφωνηθούν και πρόσθετες υπηρεσίες μεταξύ των μερών.

— Σύμβαση Η και Ι: σύμβαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2009 και η τροποποίησή της που συνήφθη με την AMS σχετικά με το Βέλγιο

- (99) Στις 17 Σεπτεμβρίου 2009 το EBE και η AMS συνήψαν σύμβαση διάρκειας 3 ετών, με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2009 (σύμβαση Η). Η εν λόγω σύμβαση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair για εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ La Rochelle και Βρυξελλών-Charleroi με τουλάχιστον 9 000 επιβάτες το πρώτο έτος και 16 000 επιβάτες κατά τα επόμενα 2 έτη.

- (100) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να αναρτήσει στην αρχική σελίδα Κάτω Χωρών/Βελγίου του ιστοτόπου της Ryanair ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)) <sup>(20)</sup> σύνδεσμο που υπέδειξε το EBE για 95 ημέρες το πρώτο έτος και για 160 ημέρες τα επόμενα 2 έτη. Το κόστος αυτών των υπηρεσιών ήταν [...] EUR και [...] EUR αντίστοιχα, ενώ το EBE χρεώθηκε [...] EUR το πρώτο έτος και [...] EUR τα επόμενα έτη. Μπορούσαν να συμφωνηθούν και πρόσθετες υπηρεσίες μεταξύ των μερών.

- (101) Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε την ίδια ημέρα με τη σύμβαση Ι, δυνάμει της οποίας η AMS δεσμεύτηκε να αναρτήσει σύνδεσμο προς τον ιστότοπο που υπέδειξε το EBE στην αρχική σελίδα του ιστοτόπου της Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), για τις Κάτω Χώρες/το Βέλγιο για 10 επιπλέον ημέρες το 2009. Το κόστος αυτής της πρόσθετης υπηρεσίας θα ανερχόταν σε [...] EUR.

— Σύμβαση Θ: σύμβαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2009 με την AMS σχετικά με την Ιρλανδία

- (102) Στις 17 Σεπτεμβρίου 2009 το EBE και η AMS συνήψαν νέα 3ετή σύμβαση, με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2009 (σύμβαση Θ). Η εν λόγω σύμβαση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair για εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ της La Rochelle και του Δουβλίνου με ελάχιστο αριθμό 17 000 επιβατών ετησίως.

<sup>(20)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «η αρχική σελίδα Κάτω Χωρών/Βελγίου του ιστοτόπου [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)».

- (103) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να αναρτήσει για 200 ημέρες έναν σύνδεσμο προς ιστότοπο που υπέδειξε το EBE στην αρχική σελίδα της ιρλανδικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com). Το τέλος για την εν λόγω υπηρεσία ήταν [...] EUR, το οποίο έπρεπε να τιμολογηθεί στο EBE με ετήσιο κόστος [...] EUR. Μπορούσαν να συμφωνηθούν και πρόσθετες υπηρεσίες μεταξύ των μερών.

— Σύμβαση IA: σύμβαση της 25ης Φεβρουαρίου 2010 με την AMS

- (104) Στις 25 Φεβρουαρίου 2010 το EBE και η AMS συνήψαν σύμβαση διάρκειας 3 ετών, η οποία άρχισε να ισχύει την 31η Μαρτίου 2010 (σύμβαση IA). Η σύμβαση αυτή αντικατέστησε και ακύρωσε τις προηγούμενες συμβάσεις μεταξύ των μερών.
- (105) Το 2009 συνήφθησαν τρεις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, οι οποίες κάλυπταν καθεμία από τις αγορές στις οποίες προβλέπονταν μέτρα προώθησης, ήτοι το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία και το Βέλγιο. Ωστόσο, το 2010 τα μέρη συνήψαν ενιαία σύμβαση και για τις τρεις αυτές αγορές.
- (106) Η εν λόγω σύμβαση συνδέεται με την εκτέλεση από τη Ryanair δρομολογίων που συνδέουν τον αερολιμένα La Rochelle με το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία, το Βέλγιο και τη Νορβηγία (η τελευταία αποτελεί νέο δρομολόγιο). Μολονότι η σύμβαση δεν περιέχει απαιτήσεις όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών ή τη συχνότητα των πτήσεων, προβλέπει ότι, σε περίπτωση μείωσης της συχνότητας ή ματαίωσης ενός από τα επίμαχα δρομολόγια, το πακέτο υπηρεσιών εμπορικής προώθησης θα τροποποιηθεί αναλόγως.
- (107) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να παρέχει διάφορες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης έναντι ποσού [...] EUR ετησίως. Οι εν λόγω υπηρεσίες συνίσταντο στα εξής:
- συμπεριληψη πέντε παραγράφων στην ενότητα «5 πράγματα που πρέπει να κάνετε» στον ιστότοπο της Ryanair·
  - ανάρτηση τριών συνδέσμων στον ιστότοπο της Ryanair·
  - ανάρτηση συνδέσμου στην αρχική σελίδα της ιρλανδικής, νορβηγικής και ολλανδικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair για 90 ημέρες·
  - ανάρτηση συνδέσμου στην αρχική σελίδα της βρετανικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair για 50 ημέρες.
- (108) Μπορούσαν να συμφωνηθούν και πρόσθετες υπηρεσίες μεταξύ των μερών.
- (109) Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με τις ακόλουθες τρεις τροποποιήσεις:

— Σύμβαση IB: τροποποίηση αριθ. 1 της σύμβασης IA της 25ης Φεβρουαρίου 2010 σχετικά με την Ιρλανδία

- (110) Η πρώτη τροποποίηση της σύμβασης IA της 25ης Φεβρουαρίου 2010 υπογράφηκε στις 23 Ιουνίου 2010. Η εν λόγω τροποποίηση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair για εκτέλεση δρομολογίου μεταξύ La Rochelle και Κορκ. Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να παρατείνει σε 70 ημέρες την περίοδο κατά την οποία θα εμφανιζόταν στον ιστότοπο της Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), σύνδεσμος προς ιστότοπο επιλεγμένο από το EBE, έναντι ποσού [...] EUR.

— Σύμβαση IG: τροποποίηση αριθ. 2 της σύμβασης IA της 25ης Φεβρουαρίου 2010 σχετικά με την Πορτογαλία

- (111) Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η οποία υπογράφηκε στις 11 Φεβρουαρίου 2011, η AMS δεσμεύτηκε να παρέχει διάφορες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης έναντι ποσού [...] EUR, με ετήσιο κόστος [...] EUR. Οι εν λόγω υπηρεσίες συνίσταντο στα εξής:
- ανάρτηση συνδέσμου προς ιστότοπο που υπέδειξε το EBE στην ενότητα «Αερολιμένες και τουρισμός» της αρχικής σελίδας της πορτογαλικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), για 365 ημέρες ετησίως·
  - παρουσίαση της La Rochelle (κείμενο, εικόνα και σύνδεσμος που επέλεξε το EBE) στην αρχική σελίδα της πορτογαλικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, για 4 εβδομάδες ετησίως.

— Σύμβαση ID: τροποποίηση αριθ. 3 της σύμβασης IA της 25ης Φεβρουαρίου 2010 σχετικά με τη Νορβηγία

- (112) Μια τρίτη τροποποίηση της σύμβασης IA της 25 Φεβρουαρίου 2010 υπογράφηκε το 2011. Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, η AMS δεσμεύτηκε να παρέχει διάφορες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης έναντι ποσού [...] EUR, που θα τιμολογούνταν με κόστος [...] EUR το πρώτο έτος και [...] EUR το δεύτερο έτος.

(113) Κατά το πρώτο έτος (από τις 31 Μαρτίου 2011 έως τις 31 Οκτωβρίου 2011), οι υπηρεσίες είχαν ως εξής:

- παρουσίαση της La Rochelle (κείμενο, εικόνα και σύνδεσμος που επέλεξε το EBE) στην αρχική σελίδα της νορβηγικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, για 6 εβδομάδες ετησίως.
- εμφάνιση πλαισίου που επέλεξε το CCI στη γραμμή κατάστασης στη δεξιά πλευρά της αρχικής σελίδας της νορβηγικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, για 4 μήνες ετησίως.

(114) Κατά το δεύτερο έτος (από τις 31 Μαρτίου 2012 έως τις 31 Οκτωβρίου 2012), οι υπηρεσίες είχαν ως εξής:

- παρουσίαση της La Rochelle (κείμενο, εικόνα και σύνδεσμος που επέλεξε το EBE) στην αρχική σελίδα της νορβηγικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, για 3 εβδομάδες ετησίως.
- εμφάνιση πλαισίου που επέλεξε το CCI στη γραμμή κατάστασης στη δεξιά πλευρά της αρχικής σελίδας της νορβηγικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair, για 3 μήνες ετησίως.

### 3.2.2.2. Συμβάσεις με τις Flybe, Aer Arann και Jet2

#### α) Απόφαση για την επιβολή τελών της 27ης Μαρτίου 2008

(115) Η απόφαση της 27ης Μαρτίου 2008 σχετικά με την επιβολή τελών, η οποία υποβλήθηκε στην Cocomo, προβλέπει κίνητρα για την έναρξη εκτέλεσης νέων τακτικών δρομολογίων. Η εν λόγω απόφαση τιμολόγησης προβλέπει ένα σύστημα προοδευτικά μειούμενων εκπτώσεων στα αεροναυτικά τέλη, το οποίο περιορίζεται σε 3 έτη για την έναρξη εκτέλεσης νέων δρομολογίων ή τη συνέχιση της εκτέλεσης υφιστάμενων δρομολογίων κατά τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού. Η απόφαση τιμολόγησης καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση των εν λόγω εκπτώσεων:

- η έκπτωση για την έναρξη νέων τακτικών δρομολογίων <sup>(21)</sup> χορηγείται υπό τους ακόλουθους όρους: i) νέο τακτικό δρομολόγιο (εποχικό ή ετήσιο), ii) έναρξη πτήσεων το 2008 και iii) προσφορά περισσότερων από 2 000 θέσεων κατά την εαρινή και θερινή περίοδο IATA.
- η έκπτωση για την εκτέλεση χειμερινών δρομολογίων χορηγείται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: i) υφιστάμενο δρομολόγιο που δεν είχε εκτελεστεί ποτέ κατά τη χειμερινή περίοδο της IATA πριν από το 2008 και ii) μέτρα που ισχύουν μόνο για τη χειμερινή περίοδο.

(116) Οι εκπτώσεις που παρέχονται στο πλαίσιο των εν λόγω μέτρων παροχής κινήτρων παρατίθενται στον πίνακα 10 κατωτέρω.

Πίνακας 10

#### Εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών που προβλέπονται στην απόφαση τιμολόγησης της 27ης Μαρτίου 2008

|                          | Έτος 1 | Έτος 2 | Έτος 3 |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| <b>Τέλος προσγείωσης</b> | - 75 % | - 50 % | - 25 % |
| <b>Τέλη σήμανσης</b>     | - 75 % | - 50 % | - 25 % |
| <b>Τέλος στάθμευσης</b>  | - 75 % | - 50 % | - 25 % |
| <b>Τέλος επιβατών</b>    | - 75 % | - 50 % | - 25 % |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

#### β) Σύμβαση με την Jet2

(117) Στις 4 Ιουλίου 2008 το EBE συνήψε με την αεροπορική εταιρεία Jet2 σύμβαση αερολιμενικών τελών διάρκειας 3 ετών, η οποία εφαρμόστηκε αναδρομικά από τις 12 Μαΐου 2008, για δρομολόγια προς το Εδιμβούργο και το Λιντς <sup>(22)</sup>.

<sup>(21)</sup> Σύμφωνα με τη Γαλλία, ο ορισμός του νέου τακτικού δρομολογίου είναι ο ορισμός που χρησιμοποιείται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.

<sup>(22)</sup> Η σύμβαση της 12ης Μαΐου 2008 μεταξύ του EBE και της Jet2 αναφέρεται επίσης σε ένα δρομολόγιο μεταξύ La Rochelle και Μπέλφαστ το οποίο είχε προγραμματιστεί για την περίοδο 2009. Ωστόσο, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το δρομολόγιο La Rochelle-Μπέλφαστ δεν ξεκίνησε ποτέ.

- (118) Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει επίσης τη χορήγηση σημαντικών εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών, οι οποίες αντιστοιχούν σε εκείνες που παρατίθενται στον πίνακα 10. Η Jet2 δεσμεύτηκε να προσφέρει τουλάχιστον 2 000 θέσεις ανά περίοδο, ειδάλλως οι εκπτώσεις θα μειώνονταν κατά 5 % το επόμενο έτος.
- (119) Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, το EBE θα προέβαινε σε «συνεισφορά για τη στήριξη της εμπορικής προώθησης» ύψους [...] EUR κατά το έτος 1 (2008) και, κατά τα έτη 2 και 3 (θεωρητικά, 2009 και 2010), θα κατέβαλλε συνεισφορά μάρκετινγκ, το ποσό της οποίας «θα αναπροσαρμόζονταν βάσει του προγράμματος πτήσεων». Σύμφωνα με τη σύμβαση, το ποσό της συνεισφοράς για εμπορική προώθηση μπορούσε να αναπροσαρμόστεί μέσω τροποποίησης με βάση τον συντελεστή πληρότητας που επιτεύχθηκε και των εξελίξεων όσον αφορά το πρόγραμμα πτήσεων. Για την καταβολή της συνεισφοράς, η σύμβαση ορίζει ότι η Jet2 έπρεπε να υποβάλει τιμολόγιο συνοδευόμενο από δικαιολογητικά έγγραφα (σχέδιο εμπορικής προώθησης, τιμολόγια για τις δραστηριότητες προώθησης που πραγματοποιήθηκαν). Επιπλέον, για να είναι επιλέξιμη για την ενίσχυση, η Jet2 δεσμεύτηκε να προσφέρει τουλάχιστον 2 000 θέσεις ανά δρομολόγιο για κάθε εαρινή-θερινή περίοδο της IATA. Σύμφωνα με τη σύμβαση, εάν ο προαναφερθείς αριθμός θέσεων δεν είχε επιτευχθεί κατά την επίμαχη περίοδο, η Jet2 δεν θα ήταν επιλέξιμη να λάβει τη συνεισφορά για εμπορική προώθηση για το αντίστοιχο έτος.
- (120) Με επιστολή της 30ής Αυγούστου 2011 η Γαλλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το EBE κατέβαλε ποσό ύψους [...] EUR το 2008 και το 2009, αλλά δεν προέβη σε πληρωμές προς την Jet2 το 2010.

γ) Συμβάσεις με τη Flybe και την Aer Arann

- (121) Η έρευνα της Επιτροπής καλύπτει τις συμβάσεις αερολιμενικών τελών μεταξύ του EBE και της Flybe και της Aer Arann:
- σύμβαση που συνήφθη στις 18 Μαρτίου 2009 με τη Flybe, διάρκειας 3 ετών, με αναδρομική ισχύ από τις 3 Μαΐου 2008, για την εκτέλεση δρομολογίου προς τη Γλασκώβη·
  - σύμβαση που συνήφθη με την Aer Arann, διάρκειας 3 ετών, με έναρξη ισχύος στις 24 Μαΐου 2008 (η ημερομηνία υπογραφής δεν αναφέρεται στη σύμβαση), για την εκτέλεση δρομολογίου προς το Κορκ.
- (122) Οι δύο αυτές συμβάσεις προβλέπουν τη χορήγηση σημαντικών εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών, οι οποίες αντιστοιχούν σε εκείνες που παρατίθενται στον πίνακα 10. Βάσει των δύο συμβάσεων, οι αεροπορικές εταιρείες δεσμεύτηκαν να προσφέρουν τουλάχιστον 2 000 θέσεις ανά περίοδο, ειδάλλως οι εκπτώσεις θα μειώνονταν κατά 5 % το επόμενο έτος.
- (123) Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι εκπτώσεις αυτές χορηγήθηκαν σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση τιμολόγησης για τα τέλη της 27ης Μαρτίου 2008.

3.2.2.3. Συμβάσεις με την Buzz

- (124) Σύμφωνα με την έκθεση του ΕΣ, η αεροπορική εταιρεία Buzz, θυγατρική της KLM, ξεκίνησε το πρώτο δρομολόγιο χαμηλού κόστους μεταξύ La Rochelle και Λονδίνου Stansted την άνοιξη του 2001 <sup>(23)</sup>. Στην έκθεση του ΕΣ αναφέρεται ότι η Buzz υπόκειται σε αερολιμενικά τέλη σύμφωνα με τις κλίμακες τιμών που ίσχυαν την περίοδο εκείνη. Στην έκθεση του ΕΣ επισημαίνεται επίσης ότι η Buzz επωφελήθηκε από μέτρα προώθησης και δαπάνες επικοινωνίας συνολικού ύψους 59 068,51 EUR το 2001 και το 2002. Τέλος, το ΕΣ επισημαίνει ότι η Ryanair ανέλαβε πράγματι το δρομολόγιο το 2003 και το EBE τιμολογούσε τη Ryanair για τις υπηρεσίες της υπό τους ίδιους όρους με εκείνους που ίσχυαν για την Buzz έως το τέλος του έτους.
- (125) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι με την Buzz συνήφθη μία μόνο σύμβαση, η σύμβαση της 8ης Νοεμβρίου 2002. Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 8ης Νοεμβρίου 2002 μεταξύ του EBE και του Buzz αφορά τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούσε η Buzz προς τον αερολιμένα La Rochelle και τους όρους χρήσης της υποδομής, για περίοδο 3 ετών.
- (126) Η Γαλλία επισημαίνει επίσης ότι τα μέτρα προώθησης και οι δαπάνες επικοινωνίας σχετικά με την Buzz που αναφέρονται στην έκθεση του ΕΣ αφορούν στην πραγματικότητα δραστηριότητες επικοινωνίας που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο σύμβασης που συνήφθη με τη Maison de la France και όχι με την Buzz. Επομένως, κατά το EBE, δεν πραγματοποιήθηκαν πληρωμές για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης στην Buzz.

<sup>(23)</sup> Σύμφωνα με το ΕΣ, «η έναρξη του δρομολογίου La Rochelle-Λονδίνου Stansted το 2001 αποτέλεσε αντικείμενο αναδρομικής σύμβασης παροχής υπηρεσιών με ημερομηνία 8 Νοεμβρίου 2002 (...) διάρκειας 3 ετών με έναρξη ισχύος στις 25 Μαρτίου 2001».

### 3.2.2.4. Σχέση με την easyJet

- (127) Η έκθεση του ΕΣ αναφέρει ότι η easyJet «ζήτησε στήριξη για εμπορική προώθηση ύψους [...] EUR» για το δρομολόγιο του Μπρίστολ το 2006, στήριξη η οποία, κατά τον χρόνο ολοκλήρωσης της έκθεσης, αποτελούσε κατά τους ισχυρισμούς αντικείμενο προφορικής συμφωνίας.
- (128) Η Γαλλία επισημαίνει ότι, σε αντίθεση με τις πληροφορίες που περιέχονται στην έκθεση του ΕΣ, η easyJet δεν έλαβε καμία χρηματοδότηση για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ή διαφήμισης. Σύμφωνα με τη Γαλλία, παρά το γεγονός ότι η δυνατότητα μιας τέτοιας συνεισφοράς συζητήθηκε ανεπίσημα κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ του αερολιμένα και της easyJet, αυτό δεν τελεσφόρησε και, ως εκ τούτου, δεν συνήφθη ποτέ σύμβαση στήριξης για εμπορική προώθηση με την easyJet.

## 4. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- (129) Η Επιτροπή έκρινε αναγκαίο να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας προκειμένου, αφενός, να εξετάσει όλες τις χρηματοδοτικές συνεισφορές των διαφόρων δημόσιων αρχών και οργανισμών προς το ΕΒΕ, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα La Rochelle, μεταξύ του 2001 και της ημερομηνίας έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.1, και, αφετέρου, να αξιολογήσει ενδεχόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο του συνόλου των συμβάσεων μεταξύ του ΕΒΕ και των αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες περιγράφονται στο σημείο 3.2.2, μεταξύ του 2001 και της ημερομηνίας έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας (8 Φεβρουαρίου 2012).

### 4.1. Μέτρα υπέρ του αερολιμένα

- (130) Κατά την ανάλυση των χρηματοδοτικών συνεισφορών προς το ΕΒΕ, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα La Rochelle, η Επιτροπή εξέφρασε την άποψή της σχετικά με την πιθανή ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και τις αμφιβολίες της σχετικά με τη συμβατότητα οποιασδήποτε ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

#### 4.1.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (131) Οι γαλλικές αρχές ανέφεραν ότι μέρος της χρηματοδότησης που χορηγήθηκε από το Δημόσιο προοριζόταν για την κάλυψη των δαπανών των καθηκόντων δημόσιας αρχής που δεν συνιστούσαν οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, η χρηματοδότηση αυτή πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο για την κάλυψη των δαπανών που προκύπτουν από τα εν λόγω καθήκοντα και δεν μπορεί να διατεθεί σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες <sup>(24)</sup>. Η Επιτροπή έκρινε ότι δεν διέθετε επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ακριβή φύση των δαπανών των καθηκόντων δημόσιας αρχής και ότι δεν μπορούσε επίσης να αποκλείσει ότι ο αερολιμένας αποκόμισε όφελος από την κάλυψη των εν λόγω δαπανών.
- (132) Η Γαλλία ανέφερε επίσης ότι η εν λόγω χρηματοδότηση δεν συνιστούσε πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Γαλλία θεωρεί επίσης ότι η διαχείριση του αερολιμένα La Rochelle στο σύνολό του αποτελεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης για το ΕΒΕ υπό το πρίσμα της νομολογίας Altmark <sup>(25)</sup>. Η Επιτροπή έκρινε ότι η Γαλλία δεν είχε αποδείξει ότι πληρούσε οποιαδήποτε από τις τέσσερις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην απόφαση Altmark· τα κριτήρια αυτά πρέπει να πληρούνται προκειμένου να αποκλειστεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος κατά την αντιστάθμιση του κόστους που προκύπτει από υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος.
- (133) Όσον αφορά το συμβιβασμό των χρηματοδοτικών συνεισφορών προς το ΕΒΕ υπό το πρίσμα της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει ότι οι εν λόγω χρηματοδοτικές συνεισφορές είχαν παράσχει στο ΕΒΕ επιλεκτικό πλεονέκτημα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η απόφαση. Κατά συνέπεια, δεν μπορούσε να αποκλείσει ότι τα μέτρα αυτά συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

#### 4.1.1.1. Χρηματοδότηση υποδομών και καθηκόντων δημόσιας αρχής

- (134) Η Επιτροπή επισημάνει ότι δεν διέθετε κανένα στοιχείο που να της επιτρέπει να θεωρήσει ότι οι επιδοτήσεις υποδομών από δημόσιους οργανισμούς ήταν επικερδείς ή ότι υπήρχε οποιαδήποτε προσδοκία οικονομικής απόδοσης.

<sup>(24)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Μαρτίου 1997, υπόθεση C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160· απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003 (κρατική ενίσχυση N309/2002) (EE C 148 της 25.6.2003) και απόφαση της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2002 (κρατική ενίσχυση N438/2002) – Επιχορηγήσεις προς τις λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών (EE C 284 της 21.11.2002).

<sup>(25)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrs-gesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) Όσον αφορά την επιδότηση για τη χρηματοδότηση καθηκόντων δημόσιας αρχής, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες, όπως εξηγήθηκε προηγουμένως, ως προς την ακριβή φύση των δαπανών που βαρύνουν το Δημόσιο και οι οποίες, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, σχετίζονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας.

#### 4.1.1.2. Χρηματοδότηση των ενεργειών

- (136) Η Επιτροπή, βασίζοντας την αξιολόγησή της στην έκθεση του ΕΣ, έκρινε ότι ορισμένες μεταφορές χρημάτων μεταξύ των λογαριασμών της Γενικής Υπηρεσίας του ΕΒΕ και των λογαριασμών της Αερολιμενικής Υπηρεσίας δεν φαίνεται να έχουν πραγματοποιηθεί ως καθαρά εμπορικές συναλλαγές.
- (137) Πρώτον, φαίνεται ότι η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ υποτιμολογούσε ορισμένες από τις υπηρεσίες που παρείχε στον αερολιμένα, δεδομένου ότι οι λογαριασμοί του αερολιμένα δεν αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος των εν λόγω υπηρεσιών. Η Επιτροπή δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο σκοπός της εικαζόμενης υποτιμολόγησης να ήταν ο μετριασμός της ζημίας που υπέστη ο αερολιμένας μεταξύ 2001 και 2006.
- (138) Εν συνεχεία, φαίνεται ότι η λειτουργία του αερολιμένα χρηματοδοτήθηκε μέσω επιστρεπτών προκαταβολών, οι οποίες καταβάλλονταν από τον γενικό προϋπολογισμό του ΕΒΕ στους λογαριασμούς του αερολιμένα και συνιστούν κατά τα φαινόμενα χρηματοδοτικούς πόρους που χορηγήθηκαν με μηδενικό κόστος.
- (139) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι τα ποσά που καταβλήθηκαν στο ΕΒΕ για τη διαχείριση και τη λειτουργία του αερολιμένα του Rochefort φαίνεται να υπερβαίνουν τα αναμενόμενα υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, δεδομένης της έλλειψης κίνησης στον αερολιμένα.
- (140) Επιπλέον, από το ποσό που εισέπραξε ο αερολιμένας της La Rochelle για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, τα 40 000 EUR δεν κάλυπταν τις δαπάνες του ΕΒΕ για την παροχή των υπηρεσιών, αλλά αποτελούσαν στην πραγματικότητα «αμοιβή του παρόχου υπηρεσιών», η οποία αντιστοιχούσε σε μέσο συντελεστή 16 % επί του συνολικού ποσού που χρεώθηκε για τις υπηρεσίες αυτές.
- (141) Όσον αφορά τις χρηματοδοτικές συνεισφορές για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων που καταβλήθηκαν στο ΕΒΕ από διάφορες δημόσιες αρχές, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον τα μέτρα αυτά συνιστούσαν πράγματι πληρωμές στον αερολιμένα, δεδομένου ότι οι πληρωμές πραγματοποιήθηκαν μέσω των λογαριασμών του αερολιμένα, ή εάν συνιστούσαν ενίσχυση προς τις επίμαχες αεροπορικές εταιρείες.

#### 4.1.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ

- (142) Η Επιτροπή εφάρμοσε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 προκειμένου να αξιολογήσει τη συμβατότητα των επενδυτικών μέτρων με την εσωτερική αγορά <sup>(26)</sup>. Η Επιτροπή έκρινε ότι δεν διέθετε όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για να μπορέσει να εκτιμήσει τη συμβατότητα των επίμαχων μέτρων βάσει των κριτηρίων των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.
- (143) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με το αν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά η ενδεχόμενη υπεραντιστάθμιση των καθηκόντων δημόσιας αρχής, καθώς και η δυνητική χορήγηση ενίσχυσης λειτουργίας στο ΕΒΕ.

#### 4.2. Μέτρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

- (144) Όσον αφορά την αξιολόγηση των μέτρων υπέρ των αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή εξέφρασε επίσης την άποψή της σχετικά με την πιθανή ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και τις αμφιβολίες της σχετικά με τη συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

##### 4.2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (145) Η Επιτροπή αξιολόγησε την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος στις συμβάσεις που συνήφθησαν με τις αεροπορικές εταιρείες εξετάζοντας κατά πόσον, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα είχε συνάψει εμπορικές συμβάσεις παρόμοιες με εκείνες που συνήψε το ΕΒΕ.

<sup>(26)</sup> Κατά την ανάλυση ορισμένων μέτρων που ελήφθησαν πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, πρέπει να ληφθεί υπόψη η προγενέστερη πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής. Τα κριτήρια που προέκυψαν από την προγενέστερη πρακτική λήψης αποφάσεων ενσωματώθηκαν στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, καθιστώντας έτσι τις κατευθυντήριες γραμμές άμεσα εφαρμοστέες στα εν λόγω μέτρα.

- (146) Πρώτον, η Επιτροπή επισήμανε ότι, κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, ο αερολιμένας λειτουργούσε με ζημία σε κάθε οικονομικό έτος και, σύμφωνα με την έκθεση του ΕΣ <sup>(27)</sup>, τα τέλη που εφάρμοζε ο αερολιμένας συνιστούσαν διάκριση μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών <sup>(28)</sup>. Για όλους αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι ο αερολιμένας ενήργησε ως συνετός επενδυτής στις εμπορικές συναλλαγές του με τις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούν τον αερολιμένα La Rochelle.
- (147) Για να διαπιστώσει αν ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ενήργησε ως συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς με κίνητρο την προοπτική κέρδους <sup>(29)</sup>, η Επιτροπή έκρινε ότι οι συναφθείσες συμβάσεις έπρεπε να αξιολογηθούν για κάθε επίμαχη περίοδο, με βάση τη χρονική στιγμή της υπογραφής τους.

#### 4.2.1.1. Ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος στις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS

- (148) Η Επιτροπή έκρινε ότι οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης έπρεπε να αξιολογηθούν από κοινού, δεδομένου ότι η Ryanair και η AMS αποτελούσαν ενιαίο δικαιούχο των εν λόγω μέτρων. Επιπλέον, η Επιτροπή έκρινε ότι η υπογραφή των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης προϋπέθετε τη σύναψη συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών, καθώς το μόνο αναμενόμενο όφελος από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ήταν η αύξηση του αριθμού των επιβατών της Ryanair που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα.
- (149) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, συνάπτοντας τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, είχε συμπεριφερθεί ως συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που εφαρμόζει διαρθρωτική πολιτική, σφαιρική ή κλαδική, με γνώμονα τις προοπτικές κερδοφορίας σε μεσοπρόθεσμο με μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η Επιτροπή παρατήρησε ότι δεν υπήρχε καμία μελέτη αγοράς ούτε επιχειρηματικό σχέδιο που να σχετίζεται με τις διάφορες συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS και να τεκμηριώνει οικονομικά την απόφαση του αερολιμένα να αναλάβει τέτοιου είδους δεσμεύσεις έναντι της Ryanair/AMS.
- (150) Σύμφωνα με τη Γαλλία, το οικονομικό σκεπτικό για τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων ήταν τα οφέλη που θα απέφεραν για τις επιχειρήσεις και τον τουρισμό στην περιοχή. Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι παράμετροι της περιφερειακής ανάπτυξης δεν μπορούσαν να ληφθούν υπόψη για τους σκοπούς του κριτηρίου του συνετού επενδυτή <sup>(30)</sup>.
- (151) Η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη που ίσχυαν για τη Ryanair, ιδίως όσον αφορά τη σύμβαση που συνήφθη στις 10 Δεκεμβρίου 2003, η οποία χορήγησε στη Ryanair απαλλαγή από το τέλος φωτισμού διαδρόμου.
- (152) Η Επιτροπή επισήμανε ότι διάφοροι δημόσιοι φορείς συμμετείχαν στη χρηματοδότηση του κόστους των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Ως εκ τούτου, εξέτασε κατά πόσον ήταν σκόπιμο να αξιολογηθεί η συμπεριφορά του αερολιμένα από κοινού με τη συμπεριφορά του Δημοσίου ή των άλλων δημόσιων αρχών που εποπτεύουν τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ή συμμετέχουν στη χρηματοδότησή του.
- (153) Η Επιτροπή αμφισβήτησε επίσης την ύπαρξη των υπηρεσιών εδάφους που καλύπτονταν από τις διαδοχικές συμβάσεις με τη Ryanair, ιδίως της σύμβασης παροχής υπηρεσιών εδάφους μεταξύ της Ryanair και του EBE της 10ης Δεκεμβρίου 2003. Στην απάντησή της της 30ής Αυγούστου 2011, η Γαλλία ανέφερε ότι το EBE δεν παρέχει καμία υπηρεσία εδάφους.
- (154) Για όλους αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή θεώρησε ότι είχε αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον ο αερολιμένας και οι δημόσιοι φορείς που είχαν συνεισφέρει ή συνεισέφεραν στις λειτουργικές δαπάνες της Ryanair ενήργησαν ως συνετός επενδυτής σε οικονομία της αγοράς συνάπτοντας τις εξεταζόμενες συμβάσεις.

<sup>(27)</sup> Η έκθεση του ΕΣ της 13ης Μαΐου 2008 δημοσίευσε τα οικονομικά αποτελέσματα του αερολιμένα για την περίοδο 2001-2006. Το γεγονός ότι ο αερολιμένας υπέστη επίσης ζημία μετά το 2006 αναφέρθηκε από τη Γαλλία στην επιστολή της της 30ής Αυγούστου 2011.

<sup>(28)</sup> Σύμφωνα με την έκθεση του ΕΣ, η Airlineair ήταν η μόνη αεροπορική εταιρεία που κατέβαλλε το τέλος φωτισμού, ενώ οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους απαλλάσσονταν από το τέλος κατά τη χειμερινή περίοδο, και ακόμη και το καλοκαίρι για πτήσεις που εκτελούνταν τη νύχτα, όπως ορίζεται στους κανονισμούς για τις αεροπορικές μεταφορές (βλ. κεφάλαιο 3.1 της έκθεσης).

<sup>(29)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής («Alfa Romeo»), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, σκέψη 20, και απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Alitalia κατά Επιτροπής, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, σκέψη 84.

<sup>(30)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 21ης Ιανουαρίου 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, σκέψη 120.

#### 4.2.1.2. Ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος στις συμβάσεις που συνήφθησαν με τις Jet2, Flybe και Aer Arann

- (155) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι συμβάσεις που συνήφθησαν με τις αεροπορικές εταιρείες Jet2, Flybe και Aer Arann είχαν ως αποτέλεσμα σημαντικές εκπτώσεις επί των τελών <sup>(31)</sup> και ότι, σύμφωνα με τη Γαλλία, οι εκπτώσεις αυτές εφαρμόζονταν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που πληρούσαν τα κριτήρια που καθορίζονταν στην απόφαση για τις τιμές της 27ης Μαρτίου 2008 (βλ. σημείο 3.3.2.2).
- (156) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατήρησε ότι, όπως ανέφερε η Γαλλία, ο αερολιμένας παρουσίαζε ζημία κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η αποδοτικότητα των κινήτρων αυτών υπολογίστηκε με βάση τις εκτιμώμενες λειτουργικές δαπάνες, απαλλάσσοντας έτσι τις αεροπορικές εταιρείες από την υποχρέωση συνεισφοράς στη χρηματοδότηση της χρησιμοποιούμενης υποδομής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι τα κίνητρα αυτά μπορούσαν να στερήσουν από τον αερολιμένα λειτουργικά έσοδα που ήταν ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητάς του.

#### 4.2.1.3. Ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος που προκύπτει από τα ποσά που καταβλήθηκαν στις Jet2, easyJet και Buzz ως αντάλλαγμα για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης

- (157) Απαντώντας σε αίτημα παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών, η Γαλλία αναφέρθηκε σε ποσά που καταβλήθηκαν στην Jet2 το 2009, συνολικού ύψους [...] EUR για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης τις οποίες παρείχε. Επιπλέον, η έκθεση του ΕΣ αναφέρει ότι η easyJet «ζήτησε ποσό [...] EUR ως στήριξη για εμπορική προώθηση» για τη γραμμή Μπρίστολ το 2006 <sup>(32)</sup> και ότι η Buzz επωφελήθηκε από μέτρα προώθησης και δαπάνες επικοινωνίας συνολικού ύψους 59 068,51 EUR το 2001 και το 2002.
- (158) Η Επιτροπή έκρινε ότι δεν διέθετε επαρκή στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι τα καταβληθέντα ποσά δεν συνιστούσαν ενίσχυση ή ότι οι πληρωμές πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με την αρχή του συνετού επενδυτή και ότι οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρασχέθηκαν ως αντάλλαγμα για τις πληρωμές αυτές αντιστοιχούσαν στα καταβληθέντα ποσά.

#### 4.2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ

- (159) Η Επιτροπή έκρινε ότι η συμβατότητα των μέτρων που χορηγήθηκαν μετά τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 έπρεπε να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών και ότι η συμβατότητα των μέτρων που χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών έπρεπε να αξιολογηθεί σύμφωνα με την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων. Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι, με την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, είχε παγιώσει την πρακτική της λήψης αποφάσεων όσον αφορά την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων που χορηγούνταν σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και ότι τα κριτήρια που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονταν επίσης στα μέτρα που χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών.
- (160) Η Επιτροπή έκρινε ότι, με βάση τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της, διατηρούσε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα των μέτρων υπέρ των αεροπορικών εταιρειών με την εσωτερική αγορά.

### 5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (161) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη:

- το ΕΒΕ, τη Ryanair και την AMS·
- τις ακόλουθες επιχειρήσεις: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements·
- τις ακόλουθες ενώσεις: Amicale Rivedoux [ένωση τοπικών κοινοτήτων], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Ένωση Ξενοδόχων της La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [περιβαλλοντική ένωση], Ile de Ré Tourisme [Συμβούλιο Τουρισμού Ile de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Ένωση Επαγγελματιών Ιστιοπλοΐας της La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle·

<sup>(31)</sup> 75 % το πρώτο έτος, 50 % το δεύτερο έτος και 25 % το τρίτο έτος.

<sup>(32)</sup> Κεφάλαιο 5.1.1 της έκθεσης του ΕΣ.

— τους ακόλουθους δημόσιους φορείς: *Conseillers du Commerce Extérieur* [Σύμβουλοι Εξωτερικού Εμπορίου], Διοικητικό διαμέρισμα *Charente-Maritime*, *Office de Tourisme de La Rochelle* [Γραφείο Τουρισμού La Rochelle], *EBE* του *Poitou-Charentes*, *EBE* της *Angoulême*, *Charente-Maritime Tourisme* [Συμβούλιο Τουρισμού *Charente-Maritime*], *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [Αρχή για το αστικό συγκρότημα La Rochelle], *Δημαρχείο Royan*, *Vendée Tourisme* [Τουριστικό συμβούλιο *Vendée*] και περιφέρεια *Poitou-Charentes*.

— και ιδιώτες.

### 5.1. Παρατηρήσεις του EBE

(162) Οι παρατηρήσεις του EBE αποτελούν συνέχεια των παρατηρήσεων που διαβίβασε η Γαλλία στις 12 Απριλίου 2012. Στις παρατηρήσεις του το EBE παρείχε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις παρατηρήσεις της Γαλλίας.

— *Παρατηρήσεις σχετικά με τα μέτρα υπέρ του αερολιμένα*

(163) Πρώτον, το EBE θεωρεί ότι τα μέτρα που εξέτασε η Επιτροπή δεν ήταν ικανά να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι κανένας από τους δύο αερολιμένες που βρίσκονται στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα La Rochelle (*Rochefort/Saint-Aignan* και *Niort*) δεν προσφέρει εμπορικές πτήσεις. Αμφισβητεί επίσης τον ισχυρισμό ότι ο αερολιμένας *Angoulême* βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με τον αερολιμένα La Rochelle, δεδομένου ότι βρίσκεται σε απόσταση δύο ωρών με αυτοκίνητο.

(164) Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις, το EBE θεωρεί ότι ένα μέρος των εξεταζόμενων επενδυτικών ενισχύσεων προοριζόταν για καθήκοντα δημόσιας αρχής που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Αυτό ισχύει για τα καθήκοντα και τις υποδομές που χρηματοδοτούνται από το τέλος ασφαλείας και για τις υποδομές που χρησιμοποιούνται για τις ακόλουθες μη οικονομικές δραστηριότητες: σημείο ελέγχου ασφαλείας, τελωνειακοί έλεγχοι και το υπόστεγο που παρέχει χώρο στάθμευσης για τρία πυροσβεστικά οχήματα.

(165) Το EBE θεωρεί επίσης ότι του έχει ανατεθεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ). Σύμφωνα με το άρθρο L.170-1 του εμπορικού κώδικα, το EBE είναι επιφορτισμένο με τη διασφάλιση της οικονομικής ανάπτυξης, της ελκυστικότητας και του χωροταξικού σχεδιασμού της περιοχής, η δε διαχείριση του αερολιμένα στο έδαφός του συμβάλλει στην επίτευξη αυτών των στόχων. Το EBE υπογραμμίζει το γεγονός ότι η La Rochelle είναι αποκομμένη. Είναι η μόνη αστική περιοχή της Γαλλίας με περισσότερους από 150 000 κατοίκους που δεν εξυπηρετείται από αυτοκινητόδρομο. Επιπλέον, δεν διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας, ούτε σχεδιάζεται να κατασκευαστεί τέτοια σύνδεση, και επί του παρόντος η διάρκεια του ταξιδιού με τρένο προς το Παρίσι υπερβαίνει τις τρεις ώρες.

(166) Επικουρικώς, το EBE θεωρεί ότι η χρηματοδότηση των υποδομών πρέπει να θεωρηθεί συμβιβάσιμη ενίσχυση υπό το πρίσμα των πρακτικών της Επιτροπής μεταξύ 2000 και 2005 και υπό το πρίσμα των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

(167) Όσον αφορά την υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρέχει η Γενική Υπηρεσία του EBE στο EBE-Αερολιμένας, το EBE υπογραμμίζει ότι η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών ομαδοποιείται για τις διάφορες Υπηρεσίες του EBE και ότι οι υπηρεσίες έχουν διαρθρωτικό χαρακτήρα (λογιστική, πληροφορική, ανθρώπινοι πόροι), το δε κόστος τους κατανέμεται μεταξύ όλων των υπηρεσιών του EBE. Ως εκ τούτου, είναι αναμενόμενο ότι η τιμολόγηση των υπηρεσιών δεν στηρίζεται σε εμπορική λογική και ότι τα ποσά που τιμολογούνται είναι χαμηλότερα από εκείνα που χρεώνονται σε εξωτερικό οργανισμό. Σύμφωνα με το EBE, αυτό συνάδει με τη νομολογία του Δικαστηρίου, το οποίο δέχεται ότι η παροχή υπηρεσιών σε οντότητες εντός του ίδιου δικτύου δεν ακολουθεί πάντοτε μια αμιγώς εμπορική προσέγγιση <sup>(33)</sup>.

(168) Όσον αφορά την υπερτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν στον αερολιμένα *Rochefort/Saint-Agnant*, το EBE εκτιμά ότι τα επίμαχα ποσά δεν συνιστούν πρόσθετη τιμολόγηση, ακόμη και αν η κίνηση υπερέβαινε τον αριθμό των πτήσεων που προβλεπόταν στη συγγραφή υποχρεώσεων για τις υπηρεσίες.

(169) Όσον αφορά τις επιστρεπτέες προκαταβολές, το EBE υποστηρίζει ότι δεν μπορούν να θεωρηθούν επιδοτήσεις, δεδομένου ότι πρόκειται για δάνεια τα οποία ο αερολιμένας υποχρεούται να αποπληρώσει. Πράγματι, οι προκαταβολές αποτελούσαν χρηματοδότηση που μεταφέρθηκε από ένα εσωτερικό κονδύλιο του προϋπολογισμού του EBE σε άλλο, γεγονός που εξηγεί τον λόγο για τον οποίο δεν χρεώθηκαν τόκοι. Επιπλέον, το EBE θεωρεί ότι ενήργησε όπως ένας ιδιώτης επενδυτής, αντιμετωπίζοντας τις ανάγκες ρευστότητας του αερολιμένα του.

<sup>(33)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 2003, *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

- (170) Ως εκ τούτου, το ΕΒΕ θεωρεί ότι, ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρούσε ότι η χρηματοδότηση των πράξεων συνιστά κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη ενίσχυση βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

— Παρατηρήσεις σχετικά με τα μέτρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

- (171) Όσον αφορά τις συμβάσεις μεταξύ του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών, πρώτον, το ΕΒΕ θεωρεί ότι οι συμβάσεις δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στην απόφαση Stardust <sup>(34)</sup>.
- (172) Το ΕΒΕ θεωρεί επίσης ότι η τιμή που κατέβαλλε ο αερολιμένας βάσει των οικείων συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν υπερέβαινε την τιμή της αγοράς. Επισημαίνει, ειδικότερα, ότι η τιμή που κατέβαλλε ο αερολιμένας της La Rochelle για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ήταν ίση με ή και χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς και βασιζόταν στην κλίμακα τιμών που ήταν διαθέσιμη στον ιστότοπο της AMS.
- (173) Το ΕΒΕ θεωρεί ότι οι συμβάσεις με την AMS συνήφθησαν στο πλαίσιο της επιδίωξης κερδοφορίας, καθώς θα βελτιώναν την ελκυστικότητα του αερολιμένα και τη συνολική σχέση του με τη Ryanair. Το ΕΒΕ θεωρεί ότι το επιχειρηματικό σχέδιο της περιόδου 2003-2018, το οποίο λάμβανε υπόψη το κόστος εμπορικής προώθησης για την αξιολόγηση της σχέσης του αερολιμένα με τη Ryanair, δείχνει ότι υπήρχε μακροπρόθεσμη προοπτική κερδοφορίας.
- (174) Όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλλαν οι διάφορες αεροπορικές εταιρείες, το ΕΒΕ επισημαίνει ότι η απαλλαγή της Ryanair από το τέλος φωτισμού εξηγείται από το γεγονός ότι η αεροπορική εταιρεία εκτελεί πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας, πράγμα που σημαίνει ότι δεν απαιτείται φωτισμός.
- (175) Όσον αφορά τις εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών που χορηγήθηκαν σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες, το ΕΒΕ θεωρεί ότι μοναδικός σκοπός των εκπτώσεων ήταν η έναρξη νέων δρομολογίων και ότι οι εκπτώσεις ήταν χρονικά περιορισμένες και δεν εισήγαγαν διακρίσεις. Επιπλέον, επισημαίνει ότι τα αερολιμενικά τέλη είχαν θετικό αντίκτυπο στην κερδοφορία του αερολιμένα.
- (176) Όσον αφορά τα ποσά που καταβάλλονταν στην Jet2 για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης, το ΕΒΕ εφαρμόζει το ίδιο σκεπτικό με αυτό που εκτέθηκε ανωτέρω όσον αφορά τη Ryanair και την AMS. Το ΕΒΕ επισημαίνει ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς που διατύπωσε το ΕΣ στην έκθεσή του, η easyJet δεν λάμβανε καμία αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης.
- (177) Όσον αφορά τις χρηματοδοτικές συνεισφορές δημόσιων φορέων για την εκμετάλλευση αεροπορικών δρομολογίων, το ΕΒΕ αμφισβητεί την άποψη ότι η χρηματοδότηση των συμβάσεων εμπορικής προώθησης από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης ελήφθη υπόψη στο επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα. Κατά την άποψή του, οι εν λόγω οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης υπέγραψαν αυτές τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στο πλαίσιο της αποστολής τους γενικού συμφέροντος που συνίσταται στην προώθηση της περιοχής τους.

## 5.2. Παρατηρήσεις της Ryanair και της AMS

- (178) Η Ryanair αμφισβητεί την ανάλυση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Η Ryanair θεωρεί ότι η Επιτροπή έπρεπε να χρησιμοποιήσει τη συγκριτική μέθοδο κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του συνετού επενδυτή. Η Ryanair υπέβαλε επίσης διάφορες οικονομικές μελέτες βάσει της συγκριτικής μεθόδου, προκειμένου να αποδείξει ότι οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα La Rochelle ήταν σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (179) Η Ryanair επικρίνει επίσης την απόφαση της Επιτροπής να αξιολογήσει από κοινού τις συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS. Η Ryanair αντικρούει επίσης την άποψη ότι τα μέτρα που έθεσε σε εφαρμογή το ΕΒΕ μπορούσαν να καταλογιστούν στο κράτος ή περιλάμβαναν τη χρήση κρατικών πόρων.
- (180) Επιπλέον, η Ryanair υπέβαλε οικονομική μελέτη με σκοπό να αποδείξει ότι οι συμβάσεις που συνήψε η Ryanair με τον αερολιμένα La Rochelle ήταν σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς κατά τη χρήση της μεθόδου της εκ των προτέρων ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας. Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη, η ανάλυση δεν θα έπρεπε να περιοριστεί στην πραγματική διάρκεια των συμβάσεων, αλλά θα έπρεπε επίσης να εξετάσει τη θεωρητική διάρκειά τους, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν επιλογές παράτασης των συμβάσεων, όπως προβλέπονται στις ίδιες τις συμβάσεις. Η μελέτη βασίζεται στις μέσες μεταβολές των στοιχείων κίνησης της Ryanair σε ορισμένους άλλους αερολιμένες από τους οποίους δραστηριοποιείται.

<sup>(34)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι οι τιμές της AMS είναι σύμφωνες με τις τιμές της αγοράς και ότι η απόφαση ενός δημόσιου αερολιμένα να αγοράσει τις υπηρεσίες της AMS είναι σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (182) Η Ryanair υπέβαλε επίσης οικονομική έκθεση με σκοπό να αποδείξει ότι οι συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS ήταν σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς κατά την από κοινού ανάλυσή τους (προσέγγιση που αμφισβητήθηκε από τη Ryanair).
- (183) Τέλος, η Ryanair επικρίνει την εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με την AMS, σύμφωνα με την οποία η μόνη αξία τους είναι η πιθανή αύξηση του αριθμού των επιβατών που ταξιδεύουν με τη Ryanair κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων, χωρίς να τους προσδίδει τελική αξία μετά τη λήξη τους. Σύμφωνα με τη Ryanair, οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης αποφέρουν πρόσθετα έσοδα κατά τη διάρκεια ισχύος τους και τελική αξία μετά τη λήξη τους. Η τελική αξία των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης έγκειται στην αύξηση της κίνησης προς τον αερολιμένα μετά τη λήξη της, λόγω της ενίσχυσης της φήμης του.
- (184) Η AMS ομοίως αμφισβητεί την ανάλυση της Επιτροπής. Πρώτον, η AMS θεωρεί ότι τα αναμενόμενα οφέλη από τις οικείες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης για τους αερολιμένες δεν περιορίζονται απλώς στην αύξηση του αριθμού των επιβατών που ταξιδεύουν με τη Ryanair. Σύμφωνα με την AMS, οι επισκέπτες του ιστότοπου της Ryanair που ενδέχεται να επηρεαστούν από τις διαφημίσεις της δεν είναι αποκλειστικά πελάτες της Ryanair και είναι πιθανό να ταξιδεύουν με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η AMS επισημαίνει επίσης ότι η ύπαρξη σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μεταξύ ενός συγκεκριμένου αερολιμένα και της Ryanair δεν επηρεάζει τον συντελεστή πληρότητας των αεροσκαφών της που εκτελούν πτήσεις από τον εν λόγω αερολιμένα.
- (185) Η AMS επικρίνει επίσης την απόφαση της Επιτροπής να αξιολογήσει από κοινού τις συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS. Τέλος, η AMS εξηγεί ότι η διαφήμιση στον ιστότοπο της Ryanair επιτρέπει σε έναν αερολιμένα να προσελκύσει περισσότερους εισερχόμενους επιβάτες, οι οποίοι είναι πιθανότερο να δαπανήσουν χρήματα απ' ό,τι οι εξερχόμενοι επιβάτες, και να αυξήσει έτσι τα έσοδά του από μη αεροπορικές δραστηριότητες.

### 5.3. Παρατηρήσεις από τους τρίτους ενδιαφερόμενους

- (186) Ορισμένοι ιδιώτες και η ένωση Envol Vert ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι υποστήριζαν τη διαδικασία που είχε κινηθεί και κατήγγειλαν τις επιδοτήσεις που έλαβε η Ryanair. Ορισμένοι ιδιώτες αμφισβητούν επίσης την πραγματική έκταση των οικονομικών οφελών που αποφέρει ο αερολιμένας La Rochelle.
- (187) Όλα τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη τονίζουν τη συμβολή του αερολιμένα La Rochelle στην ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας της περιοχής. Τονίζουν επίσης ότι το κλείσιμο του αερολιμένα θα είχε αρνητικές επιπτώσεις, ιδίως για ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη, όσον αφορά τη δική τους οικονομική δραστηριότητα.
- (188) Το ΕΒΕ της Angoulême επισημαίνει την απουσία ανταγωνισμού μεταξύ των αερολιμένων Angoulême και La Rochelle.
- (189) Το ΕΒΕ του Poitou-Charentes τάχθηκε υπέρ του ψηφίσματος <sup>(35)</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το μέλλον των περιφερειακών αεροδρομίων και τις αεροπορικές υπηρεσίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο επιδιώκει να αναγνωρίσει τον ρόλο που διαδραματίζουν οι περιφερειακοί αερολιμένες στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.
- (190) Η περιφέρεια Poitou-Charentes τονίζει ότι δεν κατέβαλε άμεσες επιδοτήσεις στον αερολιμένα, μόνο στο ΕΒΕ, ώστε να μπορεί να εκπληρώσει επιτυχώς τα καθήκοντά του.
- (191) Η UDOTSI θεωρεί ότι είναι ζωτικής σημασίας να διατηρηθεί η χρηματοδότηση που επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες που τη λαμβάνουν να ασκούν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στον αερολιμένα La Rochelle. Η UDOTSI επισημαίνει ότι η μείωση της χρηματοδότησης θα οδηγούσε σε μείωση του τουρισμού στο Charente-Maritime, γεγονός που θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στην τοπική οικονομία.
- (192) Η Communauté d'Agglomération de La Rochelle και το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime επισημαίνουν ότι η συμβολή τους στις εκστρατείες εμπορικής προώθησης που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με το ΕΒΕ ενέπιπτε στην αρμοδιότητά τους και ήταν σύμφωνη με την αποστολή τους για την προώθηση της περιοχής τους. Η Communauté d'Agglomération επισημαίνει ότι συνένωσε τις δυνάμεις της με το ΕΒΕ στο

<sup>(35)</sup> Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 10ης Μαΐου 2012, σχετικά με το μέλλον των περιφερειακών αεροδρομίων και τις αεροπορικές υπηρεσίες της ΕΕ [2011/2196(INI)].

πλαίσιο μιας γενικής σύμβασης εμπορικής προώθησης, η οποία του παρείχε τη δυνατότητα να επωφεληθεί από μείωση των τιμών που χρέωνε η AMS. Τέλος, η Communauté d'Agglomération επισημαίνει επίσης ότι δεν έχει άμεσο συμφέρον στη διαχείριση του αερολιμένα της La Rochelle και, ως εκ τούτου, θεωρεί ότι η χρηματοδοτική συμμετοχή της δεν θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα.

## 6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

### 6.1. Μέτρα υπέρ του αερολιμένα

— Γενικό συμφέρον του αερολιμένα

- (193) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι όλες οι δραστηριότητες του αερολιμένα (συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων των εμπορικών αερομεταφορών) συνιστούν υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, και ιδίως η οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής και, ως εκ τούτου, κανένα ποσό που χορηγείται στους φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν μπορεί να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση.

— Επιχορηγήσεις για επενδύσεις

- (194) Η Γαλλία δεν συμπεριζέται την άποψη της Επιτροπής <sup>(36)</sup> σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής της νομολογίας Aéroports de Paris <sup>(37)</sup> στα μέτρα στήριξης των υποδομών που χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005. Θεωρεί ότι θα πρέπει να εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 <sup>(38)</sup>, ιδίως το σημείο 12, βάσει του οποίου οι ενισχύσεις για τις υποδομές δεν υπόκεινται στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων από την Επιτροπή. Σύμφωνα με τη Γαλλία, η παρέκκλιση από την προηγούμενη νομολογία στην απόφαση Aéroports de Paris, σύμφωνα με την οποία οι δραστηριότητες διαχείρισης και εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα προσδιορίστηκαν ως οικονομικές δραστηριότητες, σχετιζόταν με μεγάλο ευρωπαϊκό κόμβο και αφορούσε νομικό ζήτημα άσχετο με τη χρηματοδότηση των αερολιμένων, και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να θεωρηθεί άμεσα δεσμευτική για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών, ενώ το μόνο κείμενο που ίσχυε τότε, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994, ανέφερε σαφώς ότι τα έργα αερολιμενικών υποδομών συνιστούσαν μέτρα γενικής οικονομικής πολιτικής που δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων. Επιπλέον, η Γαλλία θεωρεί ότι η πρακτική της Επιτροπής ήταν σύμφωνη με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 <sup>(39)</sup>. Δεδομένου αυτού του κλίματος νομικής αβεβαιότητας, η Γαλλία θεωρεί ότι ενήργησε σύμφωνα με το μόνο έγγραφο που είχε τότε νομική ισχύ, δηλαδή τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994.
- (195) Επιπλέον, η Γαλλία θεωρεί ότι κανένα από τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης για επενδύσεις δεν μπορεί να επηρεάσει τον ανταγωνισμό και ότι, ως εκ τούτου, τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο της έρευνας της Επιτροπής.
- (196) Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι επενδύσεις συνάδουν με την αρχή του συνετού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Γαλλία αναφέρει ότι τα διάφορα επενδυτικά μέτρα δικαιολογούνται από τα χρόνια προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αερολιμένας λόγω ανεπαρκούς ικανότητας εξυπηρέτησης. Σύμφωνα με τη Γαλλία, το ΕΒΕ αποφάσισε να αντιμετωπίσει αυτούς τους περιορισμούς επενδύοντας στην αύξηση της ικανότητας εξυπηρέτησης του αερολιμένα. Η Γαλλία υποστηρίζει ότι οι διάφορες επενδυτικές αποφάσεις καθορίζονταν συστηματικά από τα αποτελέσματα των μελετών προβλέψεων και των επιχειρηματικών σχεδίων που καταρτίστηκαν εκ των προτέρων το 2000, το 2002 και το 2008. Βάσει των μελετών αυτών, η Γαλλία θεωρεί ότι το ΕΒΕ ενήργησε βάσει εύλογων παραδοχών όταν επέλεξε, με απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 2003, να αναζητήσει χρηματοδότηση από τις διάφορες δημόσιες αρχές που αναφέρονται ανωτέρω.
- (197) Η Γαλλία θεωρεί ότι οι επενδύσεις της ήταν περιορισμένες και ότι, από δημοσιονομική άποψη, η προσέγγιση του αερολιμένα ήταν πάντοτε πολύ μετρημένη κατά την πραγματοποίηση επενδύσεων, καθώς ανέμενε ώπου να βρεθεί σε σημείο κορεσμού για να αποφασίσει την εκτέλεση εργασιών που είχαν καταστεί ζωτικής σημασίας.

<sup>(36)</sup> Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 162 και 163.

<sup>(37)</sup> Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

<sup>(38)</sup> Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

<sup>(39)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 1999, Ιταλία, Αερολιμένας στη νήσο Elba, κρατική ενίσχυση NN 638/1998 (ΕΕ C 67 της 17.3.2004, σ. 9)· απόφαση της Επιτροπής, της 14ης Ιουνίου 1999, Ηνωμένο Βασίλειο – αερολιμένας Μάντσεστερ, κρατική ενίσχυση NN 109/98 (ΕΕ C 65 της 13.3.2004, σ. 5), αιτιολογική σκέψη 6.

- (198) Επικουρικώς, η Γαλλία θεωρεί ότι, εάν η Επιτροπή θεωρούσε ότι τα εξεταζόμενα μέτρα συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε να τα θεωρήσει συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι τα μέτρα χορηγήθηκαν για την εκπλήρωση καθηκόντων γενικού οικονομικού συμφέροντος που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο αερολιμένας της La Rochelle στο σύνολό του θα μπορούσε να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, δεδομένου ότι τα βασικά καθήκοντά του είναι να διασφαλίζει την προσβασιμότητα της περιοχής που εξυπηρετεί, να διευκολύνει την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και να ενθαρρύνει τον τουρισμό.
- (199) Επίσης επικουρικώς, η Γαλλία υποστηρίζει ότι η ενίσχυση για υποδομές είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

— Χρηματοδότηση των ενεργειών

- (200) Πρώτον, η Γαλλία θεωρεί ότι οι υπηρεσίες πυρόσβεσης και πρόληψης των κινδύνων από άγρια ζώα αποτελούν καθήκοντα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα δημόσιας αρχής και είναι απαραίτητα για την ασφάλεια των αερολιμένων, και ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο της έρευνας της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα La Rochelle.
- (201) Η Γαλλία αναφέρει επίσης ότι η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον αερολιμένα La Rochelle δεν είναι ικανή να επηρεάσει τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, τα εξεταζόμενα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.
- (202) Επικουρικώς, η Γαλλία θεωρεί ότι, εάν η Επιτροπή θεωρούσε ότι τα εξεταζόμενα μέτρα συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε να τα θεωρήσει συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά υπό το πρίσμα των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

**6.2. Μέτρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών**

— Εκπτώσεις επί των τελών για τις Jet2, Flybe και Aer Arann

- (203) Η Γαλλία επισημαίνει ότι οι εκπτώσεις που εφαρμόστηκαν στις Jet2, Flybe και Aer Arann ήταν προοδευτικά μειούμενες, χρονικά περιορισμένες και εφαρμόζονταν σε κάθε αεροπορική εταιρεία που πληρούσε τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση του ΕΒΕ της 27ης Μαρτίου 2008 σχετικά με τα τέλη, με την οποία θεσπίστηκε το καθεστώς των εκπτώσεων.
- (204) Σύμφωνα με τη Γαλλία, αυτό το είδος έκπτωσης, η οποία είναι προσιτή σε όλους και χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα, δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι το μέτρο δεν είναι επιλεκτικό και δεν επηρεάζει τον ανταγωνισμό.

— Μέτρα στήριξης της εμπορικής προώθησης

- (205) Η Γαλλία επισημαίνει ότι για τους αναπτυσσόμενους περιφερειακούς αερολιμένες είναι αναγκαίο να προωθήσουν τις υπηρεσίες τους και την περιοχή τους μέσω εκστρατειών εμπορικής προώθησης, προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών τους.
- (206) Επιπλέον, η Γαλλία επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής, εάν μια υπηρεσία πληρώνεται στην τιμή της αγοράς, δεν μπορεί να διαπιστωθεί η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.
- (207) Η Γαλλία υπογραμμίζει τον πολύπλοκο χαρακτήρα της αξιολόγησης της τιμής των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στην αγορά, η οποία πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ακριβή φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας, τις ρυθμίσεις εποπτείας, την επιρροή της στην κίνηση και τα οφέλη που προκύπτουν. Οι γαλλικές αρχές επιθυμούν οι πρακτικές αυτές να υπόκεινται σε συνολική αξιολόγηση, ώστε να μην τίθενται σε μειονεκτική θέση ορισμένοι αερολιμένες σε σχέση με άλλους.
- (208) Οι γαλλικές αρχές συμμερίζονται την άποψη της Επιτροπής, η οποία εκτίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 205 και 214 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, σχετικά με την ανάγκη από κοινού αξιολόγησης των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, καθώς και κοινής προσέγγισης των διαφόρων δημόσιων αρχών και του ΕΒΕ όσον αφορά τη χρηματοδότηση των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (209) Η Γαλλία θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι οι συμβάσεις εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, δεδομένου ότι η αρχή αυτή αποκλείει οποιουδήποτε λόγους περιφερειακής ανάπτυξης, ενώ η απόφαση των διαφόρων τοπικών και περιφερειακών αρχών να συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση των εν λόγω συμβάσεων βασίστηκε σε λόγους περιφερειακής ανάπτυξης. Επιπλέον, η Γαλλία θεωρεί ότι το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν είναι κατάλληλο για αερολιμένες με λιγότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως, οι οποίοι πρέπει να εξετάζουν πτυχές που δεν αφορούν τη δική τους κερδοφορία.

- (210) Η Γαλλία τονίζει τον θετικό αντίκτυπο των δραστηριοτήτων του αερολιμένα στην περιφερειακή ανάπτυξη και, ως εκ τούτου, θεωρεί φυσικό οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, οι οποίες προσπαθούν να αναπτύξουν την οικονομία και τον τουρισμό στην περιοχή τους, να χρησιμοποιούν υπηρεσίες που τους επιτρέπουν να την προωθήσουν και να προσελκύσουν επισκέπτες.
- (211) Η Γαλλία επισημαίνει τα οικονομικά οφέλη που αποφέρει ο αερολιμένας. Για παράδειγμα, το 2010 επιβάτες που χρησιμοποίησαν αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους για να ταξιδέψουν στον αερολιμένα La Rochelle δαπάνησαν περίπου 30 εκατ. EUR.
- (212) Όσον αφορά το ΕΒΕ, οι γαλλικές αρχές αιτιολογούν τη χρήση των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ως εξής: «όσον αφορά τους λόγους που οδήγησαν το ΕΒΕ στη σύναψη των εξεταζόμενων συμβάσεων, η δυνατότητα ανάρτησης διαφημίσεων για τον αερολιμένα La Rochelle και την περιοχή του, καθώς και για όλους τους προορισμούς που εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα, σε ιστότοπο με μεγάλο αριθμό επισκεπτών όπως αυτός της Ryanair αποτελούσε ευκαιρία προσέλκυσης πρόσθετων πελατών την οποία, όπως ήταν φυσικό, το ΕΒΕ άρπαξε, καθώς επιθυμία του ήταν να αυξήσει την κίνηση του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, τα έσοδα». Η Γαλλία προσθέτει ότι «από τη σκοπιά του αερολιμένα La Rochelle, η στρατηγική του για τη στήριξη της εμπορικής προώθησης απέφερε καρπούς, δεδομένου ότι οδήγησε σε απότομη αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά τη διάρκεια της περιόδου, με αποτέλεσμα τη σταθερή αύξηση των αερολιμενικών τελών και των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες [...]».
- (213) Όσον αφορά τα ποσά που καταβάλλονταν στην Jet2 για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης, οι γαλλικές αρχές εφαρμόζουν το ίδιο σκεπτικό με αυτό που εκτέθηκε ανωτέρω όσον αφορά τη Ryanair/AMS.
- (214) Η Γαλλία επισημαίνει επίσης ότι, σε αντίθεση με τις πληροφορίες που περιέχονται στην έκθεση του ΕΣ του 2008 και περιλαμβάνονται στην αιτιολογική σκέψη 39 της απόφασης της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας, η easyJet δεν έλαβε καμία χρηματοδότηση για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ή διαφήμισης.

## 7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 7.1. Μέτρα υπέρ του αερολιμένα

- (215) Η Επιτροπή θα αναλύσει στο παρόν μέρος τα διάφορα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγήθηκαν στον αερολιμένα, όπως περιγράφονται στο σημείο 3.1.

#### 7.1.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (216) 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 τη Συνθήκη, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (217) Ως εκ τούτου, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει τη σωρευτική εκπλήρωση των ακόλουθων όρων:
- ο δικαιούχος είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, το οποίο προϋποθέτει ότι ασκεί οικονομική δραστηριότητα·
  - το επίμαχο μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος·
  - το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ή στους αποδέκτες του·
  - το επίμαχο μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

#### 7.1.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

##### α) Γενικό πλαίσιο

- (218) Όπως επανέλαβε η Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 <sup>(40)</sup>, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000) <sup>(41)</sup>, η εκμετάλλευση και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων. Αντιθέτως, λόγω της αβεβαιότητας που επικρατούσε πριν από την εν λόγω ημερομηνία, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν την περίοδο εκείνη ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, ως εκ τούτου, τα εν λόγω μέτρα δεν ήταν αναγκαίο να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί σήμερα να θέτει υπό αμφισβήτηση, βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, τα μέτρα χρηματοδότησης που χορηγήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000.

<sup>(40)</sup> Σημεία 28 και 29 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(41)</sup> Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) Εν προκειμένω, οι επιχορηγήσεις για επενδύσεις χορηγήθηκαν μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000, όπως και η ενδεχόμενη ενίσχυση λειτουργίας, η εξέταση της οποίας καλύπτει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2001. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές δεν μπορούν να επικαλεστούν τη νομική αβεβαιότητα για να χαρακτηρίσουν τη δραστηριότητα του αερολιμένα La Rochelle ως μη οικονομική, δεδομένου ότι τα επίμαχα μέτρα ελήφθησαν μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000.
- (220) Εξάλλου, όπως επίσης επισημαίνεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, δεν είναι όλες οι δραστηριότητες ενός αερολιμένα αναγκαστικά οικονομικής φύσεως <sup>(42)</sup>. Οι δραστηριότητες που καταρχήν εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των επίσημων αρμοδιοτήτων του ως δημόσιας αρχής δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν, γενικά, στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (221) Οι επιχορηγήσεις για επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2001 και το 2005 (βλ. πίνακα 8) χρησιμοποιήθηκαν ιδίως για τη χρηματοδότηση επενδύσεων που αφορούσαν τον χώρο αναχωρήσεων και αφίξεων, τον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, τον τροχόδρομο και τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Οι εν λόγω υποδομές και εγκαταστάσεις αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης από το ΕΒΕ, που είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα και ο οποίος χρεώνει τους χρήστες για το κόστος των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων. Ως εκ τούτου, οι επενδύσεις αυτές είναι εγγενείς στην εμπορική δραστηριότητα του αερολιμένα. Επομένως, οι επιχορηγήσεις για επενδύσεις που χορηγήθηκαν μεταξύ του 2001 και του 2005 ήταν προς όφελος των οικονομικών δραστηριοτήτων.
- (222) Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας, η χρηματοδότηση των εν λόγω αερολιμενικών υποδομών και η ενδεχόμενη ενίσχυση λειτουργίας χρησίμευσαν πρωτίστως για τη χρηματοδότηση της οικονομικής δραστηριότητας της εμπορικής εκμετάλλευσης του αερολιμένα που ασκεί το ΕΒΕ και, ως εκ τούτου, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

β) Ειδική περίπτωση επιδοτήσεων για καθήκοντα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα δημόσιας αρχής

- (223) Όπως φαίνεται στον πίνακα 4, η επίσημη διαδικασία έρευνας καλύπτει επιδοτήσεις (ιδίως από το FIATA) οι οποίες χρηματοδοτούν διάφορες επενδύσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, και συγκεκριμένα εγκαταστάσεις και συσκευές για τον έλεγχο ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών, τον έλεγχο πρόσβασης στην απαγορευμένη ζώνη και τον έλεγχο ασφαλείας προσώπων και χειραποσκευών. Οι επενδύσεις αποσκοπούσαν επίσης στην αύξηση της ασφαλείας, καθώς αγοράστηκαν οχήματα για την υπηρεσία πυρασφάλειας των αεροσκαφών. Οι διάφορες αυτές επιδοτήσεις χορηγήθηκαν στο πλαίσιο του γενικού συστήματος χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στους γαλλικούς αερολιμένες, το οποίο περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 32 και επόμενες.
- (224) Όπως επισημάνει η Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι δραστηριότητες που εμπίπτουν καταρχήν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν κατά κανόνα στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων <sup>(43)</sup>. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, τα μέτρα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και οι επενδύσεις στις αναγκαίες υποδομές και τον εξοπλισμό για την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων θεωρείται, κατά κανόνα, ότι δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα <sup>(44)</sup>.
- (225) Στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 αναφέρεται επίσης ότι, για να μην χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, η δημόσια χρηματοδότηση δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που συνεπάγονται οι εν λόγω δραστηριότητες και δεν πρέπει να οδηγεί σε αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν, όσον αφορά αυτή τη δεύτερη προϋπόθεση ότι, ενώ αποτελεί συνηθισμένη πρακτική βάσει δεδομένης έννομης τάξης να επιβαρύνονται πολιτικοί αερολιμένες με ορισμένες δαπάνες που συνδέονται άρρηκτα με τη λειτουργία τους, ενώ άλλοι πολιτικοί αερολιμένες να μην επιβαρύνονται, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα σε αυτούς τους τελευταίους, ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω δαπάνες αφορούν δραστηριότητα η οποία εν γένει θεωρείται μη οικονομικού χαρακτήρα <sup>(45)</sup>.

— Ο μη οικονομικός χαρακτήρας των χρηματοδοτούμενων δραστηριοτήτων

<sup>(42)</sup> Σημεία 34 και 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(43)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, ECLI:EU:C:1987:283, σκέψεις 7 και 8, και απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 1988, Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, σκέψη 18.

<sup>(44)</sup> Σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(45)</sup> Σημεία 36 και 37 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

- (226) Οι δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται από το γενικό σύστημα χρηματοδότησης των καθηκόντων δημόσιας αρχής στους γαλλικούς αερολιμένες, που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 32 και επόμενες, αφορούν την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες <sup>(46)</sup>, τα καθήκοντα αστυνόμευσης <sup>(47)</sup>, τη διάσωση και πυρόσβεση αεροσκαφών <sup>(48)</sup>, την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας <sup>(49)</sup>, καθώς και την προστασία του ανθρώπινου και φυσικού περιβάλλοντος <sup>(50)</sup>. Οι δραστηριότητες αυτές μπορούν εύλογα να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής. Ως εκ τούτου, είναι θεμιτό η Γαλλία να θεωρεί αυτές τις αποστολές ως «εμπίπτουσες στην αρμοδιότητα δημόσιας αρχής», δηλαδή μη οικονομικού χαρακτήρα, σε σχέση με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων. Επομένως, μπορεί επίσης να προβλέπει μια δημόσια χρηματοδότηση για την αντιστάθμιση των δαπανών που βαρύνουν τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων, εφόσον αυτά ανατίθενται σε αυτούς από την εθνική νομοθεσία, και εφόσον η χρηματοδότηση αυτή δεν συνεπάγεται υπεραντιστάθμιση ούτε διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων.

— *Αυστηρά περιορισμένη αντιστάθμιση και χρηματοδότηση χωρίς διακρίσεις*

- (227) Πάντως, από την περιγραφή στις αιτιολογικές σκέψεις 32 και επ. συνάγεται ότι το προβλεπόμενο από τη γαλλική νομοθεσία σύστημα βασίζεται σε αυστηρούς μηχανισμούς ελέγχου του κόστους, τόσο εκ των προτέρων όσο και εκ των υστέρων, που διασφαλίζουν ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων λαμβάνουν μέσω του φόρου αεροδρομίου και του συμπληρωματικού μηχανισμού χρηματοδότησης μόνο τα ποσά που είναι απολύτως αναγκαία για την κάλυψη των δαπανών.
- (228) Επιπλέον, δεδομένου ότι το σύστημα αυτό εφαρμόζεται σε όλους τους αερολιμένες πολιτικής αεροπορίας της Γαλλίας, όσον αφορά τόσο τα είδη των καθηκόντων που δικαιούνται αντιστάθμιση όσο και τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης, πληρούται ο όρος της μη διάκρισης. Αν και η γαλλική νομοθεσία αναθέτει στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων την εκτέλεση καθηκόντων δημόσιας αρχής, δεν χρεώνει σε αυτούς τη χρηματοδότηση των εν λόγω δραστηριοτήτων τους, αλλά στο Δημόσιο. Συνεπώς, η αντιστάθμιση των δαπανών που συνδέονται με αυτά τα καθήκοντα από δημόσιους πόρους δεν οδηγεί σε μείωση του κόστους, το οποίο θα έπρεπε κανονικά να επωμίζονται οι φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα, σύμφωνα με τη γαλλική έννομη τάξη.
- (229) Το εν λόγω εθνικό σύστημα εφαρμόζοταν στον αερολιμένα La Rochelle από την αρχή της εξεταζόμενης περιόδου. Ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση που λήφθηκε στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ του αερολιμένα.

#### 7.1.1.2. Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος

- (230) Οι ακόλουθοι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και δημόσιες αρχές χορήγησαν επιδοτήσεις στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα La Rochelle: το γαλλικό Δημόσιο, η περιφέρεια Poitou-Charentes, το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime, η Communauté d'agglomération de La Rochelle και η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ της La Rochelle.

##### α) Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ της La Rochelle

- (231) Για να διαπιστώσει αν οι πόροι των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων συνιστούν κρατικούς πόρους και αν η χρήση τους μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι το άρθρο L 710-1 του εμπορικού κώδικα χαρακτηρίζει τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια ως «ενδιάμεσοι φορείς του κράτους». Ειδικότερα, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι δημόσια ιδρύματα κατά την έννοια του γαλλικού δικαίου. Το άρθρο L 710-1 του ισχύοντος εμπορικού κώδικα ορίζει ότι «το ΕΒΕ της Γαλλίας, τα περιφερειακά εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια της περιοχής και οι ενώσεις διαφόρων επιμελητηρίων είναι δημόσια ιδρύματα υπό την εποπτεία του κράτους που διοικούνται από τα εκλεγμένα διοικητικά στελέχη επιχειρήσεων».
- (232) Το άρθρο L 710-1 του εμπορικού κώδικα διευκρινίζει επίσης τα καθήκοντα των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων: «Το δίκτυο [των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων] και κάθε ίδρυμα ή νομαρχιακό επιμελητήριο εντός αυτού συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, στην ελκυστικότητα και στον χωροταξικό σχεδιασμό των περιοχών, καθώς και στη στήριξη των επιχειρήσεων και των ενώσεών τους, εκπληρώνοντας, σύμφωνα με όρους που καθορίζονται με διάταγμα, κάθε αποστολή δημόσιας υπηρεσίας και κάθε αποστολή γενικού συμφέροντος που είναι αναγκαία για την εκπλήρωση των εν λόγω καθηκόντων».

<sup>(46)</sup> Ο έλεγχος ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών, ο έλεγχος ασφαλείας των επιβατών και των χειραποσκευών καθώς και ο έλεγχος των κοινών προσβάσεων στην απαγορευμένη ζώνη ανήκουν στην κατηγορία αυτή.

<sup>(47)</sup> Ο αυτοματοποιημένος έλεγχος στα σύνορα μέσω βιομετρικής ταυτοποίησης ανήκει σε αυτή την κατηγορία.

<sup>(48)</sup> Όπως αναφέρεται ανωτέρω, αυτές οι τρεις κατηγορίες αναφέρονται ρητά στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 ως παραδείγματα μη οικονομικών δραστηριοτήτων.

<sup>(49)</sup> Η πρόληψη του κινδύνου από άγρια ζώα εντάσσεται σε αυτή την κατηγορία.

<sup>(50)</sup> Τα μέτρα περιβαλλοντικών ελέγχων εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή.

Για τον σκοπό αυτό, κάθε ίδρυμα ή νομαρχιακό επιμελητήριο του δικτύου μπορεί να ασκεί, σύμφωνα με τα τομεακά σχέδια που εφαρμόζονται σε αυτό:

1. τα καθήκοντα γενικού συμφέροντος που του έχουν ανατεθεί από τους νόμους και τους κανονισμούς·
2. τα καθήκοντα στήριξης, πλαισίωσης, διαμεσολάβησης και παροχής συμβουλών στους δημιουργούς και αγοραστές επιχειρήσεων και στις επιχειρήσεις εν γένει, εξασφαλίζοντας παράλληλα την τήρηση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων όσον αφορά το δικαιο του ανταγωνισμού·
3. τα καθήκοντα στήριξης και παροχής συμβουλών για την ενθάρρυνση της διεθνούς ανάπτυξης των επιχειρήσεων και της εξαγωγής της παραγωγής τους, σε συνεργασία με τον οργανισμό που αναφέρεται στο άρθρο 50 του νόμου αριθ. 2003-721 της 1ης Αυγούστου 2003·
4. καθήκον στήριξης της αρχικής ή της συνεχούς επαγγελματικής κατάρτισης, μεταξύ άλλων, μέσω των δημοσίων και ιδιωτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που ιδρύει, διαχειρίζεται ή χρηματοδοτεί·
5. καθήκον δημιουργίας και διαχείρισης εξοπλισμών, ιδίως λιμένων και αερολιμένων·
6. καθήκοντα εμπορικής φύσεως που του έχουν ανατεθεί από δημόσιο φορέα ή είναι αναγκαία για την εκπλήρωση των άλλων καθηκόντων του·
7. κάθε αποστολή εμπειρογνομosύνης, διαβούλευσης ή μελέτης που ζητείται από τις δημόσιες αρχές για ένα θέμα στους τομείς της βιομηχανίας, του εμπορίου, των υπηρεσιών, της οικονομικής ανάπτυξης, της επαγγελματικής κατάρτισης και της χωροταξίας, με την επιφύλαξη των εργασιών για τις οποίες θα μπορούσε να αναλάβει την πρωτοβουλία·

(233) Η απαρίθμηση των καθηκόντων των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων στο άρθρο L.710-1 του εμπορικού κώδικα, η οποία παρατίθεται ανωτέρω, καταδεικνύει ως εκ τούτου ότι ο λόγος ύπαρξης και ο βασικός στόχος των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων συνίστανται στις αποστολές γενικού συμφέροντος που τους αναθέτει ο νόμος, δηλαδή κατ' ουσίαν στην εκπροσώπηση των συμφερόντων της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών ενώπιον των δημόσιων αρχών, στη στήριξη των τοπικών επιχειρήσεων και στην ανάπτυξη της ελκυστικότητας και τη χωροταξική διευθέτηση των οικείων περιφερειών. Οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι επικουρικές των καθηκόντων τους γενικού συμφέροντος και αποσκοπούν στο να συμβάλλουν στην επίτευξη τους.

(234) Η νομοθεσία αυτή έχει εξελιχθεί από την κατάρτισή της, το 2005, στην τρέχουσα έκδοσή της, αλλά οι θεμελιώδεις αρχές της έχουν παραμείνει αμετάβλητες. Ομοίως, οι κανόνες που ίσχυαν πριν από την κατάρτιση του άρθρου L 710-1 του εμπορικού κώδικα βασιζόνταν στις ίδιες αρχές. Καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια όπως το ΕΒΕ παρέμειναν, συνεπώς, δημόσιοι οργανισμοί συσταθέντες με νόμο, διοικούμενοι από εκλεγμένα διοικητικά στελέχη επιχειρήσεων και λειτουργούντες υπό την εποπτεία του κράτους. Επιπλέον, ως ενδιάμεσοι φορείς του κράτους, συνέχισαν να τους ανατίθενται καθήκοντα γενικού συμφέροντος τα οποία συνίστανται στην εκπροσώπηση των συμφερόντων της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών ενώπιον εθνικών και αλλοδαπών δημόσιων αρχών, στη συμβολή στην ελκυστικότητα και τον χωροταξικό σχεδιασμό των περιοχών, καθώς και στη στήριξη των επιχειρήσεων.

(235) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι τα άρθρα R 712-2 κ. επ. του εμπορικού κώδικα θέτουν τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια υπό την εποπτεία των εκπροσώπων του κράτους. Για τον σκοπό αυτό, η εποπτική αρχή έχει πρόσβαση σε όλες τις συνεδριάσεις των γενικών συνελεύσεων των ΕΒΕ και μπορεί να προσθέτει θέματα στην ημερήσια διάταξη αυτών των οργάνων. Η εποπτεύουσα αρχή πρέπει να ενημερώνεται επίσης για ορισμένες κατηγορίες σημαντικών αποφάσεων που καθορίζονται από τη νομοθεσία (π.χ. όσον αφορά τον προϋπολογισμό, τη σύναψη δανείων, την παροχή εγγυήσεων σε τρίτους, τις εκχωρήσεις, τις αποκτήσεις ή επεκτάσεις συμμετοχών σε εταιρείες αστικού ή εμπορικού δικαίου κ.λπ.). Ειδικότερα, οι αποφάσεις σχετικά με τους αρχικούς, τους διορθωτικούς και τους εκτελεσθέντες προϋπολογισμούς είναι εκτελεστές μόνον εάν έχουν εγκριθεί, έστω και σιωπηρώς, από την εποπτική αρχή.

(236) Επιπλέον, ο γενικός προϋπολογισμός των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων περιλαμβάνει φορολογικά έσοδα που εισπράττονται από εταιρείες εγγεγραμμένες στο εμπορικό μητρώο και στο μητρώο εταιρειών. Έτσι, οι πόροι των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων αποτελούνται ιδίως από φορολογικά έσοδα (τον φόρο για δαπάνες εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων που θεσπίστηκε με το άρθρο 1600 του γενικού φορολογικού κώδικα), επιδοτήσεις ή εμπορικούς πόρους από δραστηριότητες κατάρτισης και διαχείρισης των υποδομών μεταφορών. Συνεπώς, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια δεν είναι υποχρεωμένα να βασιζόνται αποκλειστικά στα εμπορικά τους έσοδα για την κάλυψη των δαπανών τους. Αυτό τείνει να επιβεβαιώσει το συμπέρασμα ότι οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι επικουρικές των καθηκόντων τους γενικού συμφέροντος και αποσκοπούν στο να συμβάλλουν στην επίτευξη τους.

- (237) Υπό το φως των ανωτέρω, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια όπως το ΕΒΕ πρέπει να θεωρούνται δημόσιες αρχές όλες οι αποφάσεις των οποίων, όπως και οι αποφάσεις της κεντρικής διοίκησης ή των τοπικών και περιφερειακών αρχών, πρέπει να θεωρείται ότι «καταλογίζονται στο κράτος», κατά την έννοια της νομολογίας περί κρατικών ενισχύσεων <sup>(51)</sup>, και οι πόροι τους συνιστούν κρατικούς πόρους. Το Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επίσης υιοθετήσει την προσέγγιση αυτή σε διάφορες αποφάσεις του σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες από τα ΕΒΕ της Nîmes, της Angoulême και του Pau <sup>(52)</sup>.

β) Οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης

- (238) Οι πόροι των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης που χορήγησαν επιδοτήσεις στον αερολιμένα, δηλαδή της περιφέρειας Poitou-Charentes, του διοικητικού διαμερίσματος Charente-Maritime και της Communauté d'agglomération de La Rochelle, είναι κρατικοί πόροι κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ <sup>(53)</sup>. Επιπλέον, η συμπεριφορά των οργανισμών αυτών εμπίπτει, όπως ακριβώς τα μέτρα της κεντρικής κυβέρνησης, στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της διάταξης αυτής <sup>(54)</sup>. Κατά συνέπεια, οι αποφάσεις των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης που ερευνώνται στην παρούσα υπόθεση πρέπει να θεωρηθεί ότι μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος (με την ευρεία έννοια του όρου) κατά την έννοια της νομολογίας περί κρατικών ενισχύσεων.
- (239) Οι πληρωμές για τη διαχείριση και τη λειτουργία του αερολιμένα του Rochefort πραγματοποιούνταν από την κοινή αρχή του αερολιμένα (Syndicat Mixte de l'Aéroport), η οποία απαρτιζόταν από διάφορους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης <sup>(55)</sup> και, ως εκ τούτου, συνιστούν επίσης κρατικούς πόρους, η χορήγηση των οποίων μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

γ) Κράτος

- (240) Οι επιδοτήσεις για την κάλυψη των καθηκόντων «δημόσιας αρχής» χρηματοδοτήθηκαν από το FIATA, ταμείο το οποίο τελεί υπό τη διαχείριση του κράτους, ή απευθείας από τον κρατικό προϋπολογισμό, και, ως εκ τούτου, συνιστούν κρατικούς πόρους, η χρήση των οποίων μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.
- (241) Η ανάπτυξη υποδομών χρηματοδοτείται εν μέρει από το ΕΤΠΑ. Η χρηματοδότηση αυτή θεωρείται ότι συνιστά κρατικούς πόρους, δεδομένου ότι χορηγείται υπό τον έλεγχο του οικείου κράτους μέλους <sup>(56)</sup>. Μπορεί επίσης να καταλογιστεί στο κράτος στο μέτρο που η απόφαση για τη χρησιμοποίησή της λαμβάνεται από τις γαλλικές αρχές.
- (242) Συνεπώς, όλα τα μέτρα υπέρ του αερολιμένα La Rochelle που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος και χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους.

7.1.1.3. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

- (243) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο χορηγεί πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να διαπιστωθεί εάν 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 εάν επωφελείται από

<sup>(51)</sup> Για παράδειγμα, απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, Compagnie nationale Air France κατά Επιτροπής, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, σκέψεις 58 έως 61, απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais and Communauté d'agglomération du Douaisis κατά Επιτροπής, T-267/08 και T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108.

<sup>(52)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, σκέψεις 85-89· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, σκέψη 89· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, σκέψεις 97-106.

<sup>(53)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, T-267/08 και T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108.

<sup>(54)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 2002, Diputación Foral de Álava κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-127/99, T-129/99 και T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, σκέψη 142.

<sup>(55)</sup> Έως το 2007, η κοινή αρχή απαρτιζόταν από το Γενικό Συμβούλιο του Charente-Maritime, την Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais και τις διαδημοτικές αρχές των Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente και bassin de Marennes.

<sup>(56)</sup> Όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των πόρων του ΕΤΠΑ ως κρατικής ενίσχυσης, βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2006, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, κρατική ενίσχυση N 157/2006 (EE C 80 της 13.4.2007, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 29, και απόφαση της Επιτροπής, της 15ης Ιουνίου 2006, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre, κρατική ενίσχυση N 44/2010 (EE C 215 της 21.7.2011, σ. 21), αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70.

πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς <sup>(57)</sup>. Είναι επίσης αναγκαίο να καθορισθεί αν το εν λόγω μέτρο μπορεί να θεωρηθεί αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που πληροί τις προϋποθέσεις της απόφασης Altmark <sup>(58)</sup>.

α) Έννοια της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος και εφαρμογή της απόφασης Altmark

- (244) Τίθεται πρώτα το ερώτημα αν τα διάφορα μέτρα που πρέπει να εξεταστούν μπορούν να θεωρηθούν ως αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, που χορηγείται για την παροχή αυθεντικής υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ).
- (245) Πρέπει ως προς αυτό να υπενθυμιστεί ότι, στην απόφαση στην υπόθεση Altmark, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται σωρευτικώς τέσσερις προϋποθέσεις. Πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη. Δεύτερον, οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί εκ των προτέρων αντικειμενικά και με διαφάνεια. Τρίτον, η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους. Τέλος, όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημόσιας συμβάσεως, παρέχοντας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών για μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα.
- (246) Για τους σκοπούς της εφαρμογής των όρων αυτών, το πρώτο ζήτημα που πρέπει να εξεταστεί είναι η ύπαρξη αυθεντικής ΥΓΟΣ.
- (247) Στην παρούσα υπόθεση, η Γαλλία θεωρεί ότι η διαχείριση του αερολιμένα στο σύνολό του πρέπει να θεωρηθεί ΥΓΟΣ. Η Γαλλία στηρίζει κυρίως το επιχείρημά της σχετικά με την ύπαρξη αυθεντικής ΥΓΟΣ για το σύνολο του αερολιμένα La Rochelle στη συμβολή του αερολιμένα στην τοπική οικονομική ανάπτυξη. Η Γαλλία θεωρεί ότι η αποστολή ανάπτυξης της εναέριας κυκλοφορίας που έχει ανατεθεί στο ΕΒΕ-Αερολιμένας από το ΕΒΕ, «μπορεί να θεωρηθεί ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια της νομολογίας Altmark». Σύμφωνα με τη Γαλλία, η αποστολή αυτή αφορά την «οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής», στοιχείο που θα απαιτούσε, σύμφωνα με τη Γαλλία, «i) την αύξηση των ροών των επιβατών, που παράγει έσοδα και θέσεις απασχόλησης προς όφελος της περιφερειακής οικονομίας [...] και ii) την ανάπτυξη της ζώνης δραστηριοτήτων που εκτείνεται στα ανατολικά του αερολιμένα». Όσον αφορά την εν λόγω ζώνη επιχειρήσεων, η Γαλλία αναφέρεται σε διάφορες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκεί και διευκρινίζει ότι, σύμφωνα με το άρθρο L 170-1 του εμπορικού κώδικα, το ΕΒΕ έχει «καθήκον να δημιουργεί και να εκμεταλλεύεται εγκαταστάσεις, ιδίως λιμενικές και αερολιμενικές εγκαταστάσεις» <sup>(59)</sup>.
- (248) Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται αυτή την άποψη. Για να αξιολογηθεί ο βαθμός κατά τον οποίο η διαχείριση ενός αερολιμένα συνιστά ΥΓΟΣ, είναι σημαντικό να αναλυθεί η ανάγκη γενικού συμφέροντος στην οποία ανταποκρίνεται αυτή η δραστηριότητα.
- (249) Το σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 ορίζει ότι «μια δραστηριότητα, για να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, θα πρέπει να εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις συνήθεις οικονομικές δραστηριότητες». Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, μια ΥΓΟΣ είναι μια υπηρεσία που παρουσιάζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τα χαρακτηριστικά άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων <sup>(60)</sup> και οι επιχειρήσεις στις οποίες έχουν ανατεθεί καθήκοντα ΥΓΟΣ είναι επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί «ιδιαίτερη αποστολή» <sup>(61)</sup>. Σε γενικές γραμμές, η ανάθεση «ιδιαίτερης αποστολής δημόσιας υπηρεσίας» υποδηλώνει την παροχή υπηρεσιών τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις <sup>(62)</sup>.

<sup>(57)</sup> Απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1990, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, σκέψη 41.

<sup>(58)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(59)</sup> Παρατηρήσεις της Γαλλίας σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

<sup>(60)</sup> Βλ. την απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, σκέψη 27· απόφαση της 17ης Ιουλίου 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, σκέψη 53, και απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, σκέψη 45.

<sup>(61)</sup> Βλ., ιδίως, την απόφαση της 27ης Μαρτίου 1974, BRT κατά SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

<sup>(62)</sup> Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4), παράγραφοι 46 και 47.

- (250) Το σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 αναφέρει επίσης ότι «ο στόχος γενικού συμφέροντος που επιδιώκουν οι δημόσιες αρχές δεν μπορεί να συνίσταται απλώς στην ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών όπως προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης»<sup>(63)</sup>. Δεν αμφισβητείται ότι, με τη βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής, ιδίως όταν αυτό αίρει την απομόνωσή της, ένας αερολιμένας μπορεί να έχει θετικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, το γεγονός και μόνο ότι η ύπαρξη και η δραστηριότητα ενός αερολιμένα συμβάλλουν στη δημιουργία άμεσων και έμμεσων θέσεων απασχόλησης και ενθαρρύνουν τη δραστηριότητα τοπικών επιχειρήσεων, ιδίως στον τομέα του τουρισμού, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως κατάλληλο κριτήριο για να αποδειχθεί η ύπαρξη μιας αυθεντικής ΥΓΟΣ.
- (251) Έτσι, η συνεισφορά του αερολιμένα της La Rochelle στον δυναμισμό της τοπικής οικονομίας, στην οποία έδωσε κυρίως έμφαση η Γαλλία για να στηρίξει την άποψή της σχετικά με την ύπαρξη αυθεντικής ΥΓΟΣ, δεν συνιστά καθεαυτή καθοριστικό παράγοντα, στον βαθμό που εξετάζεται ανεξάρτητα από τη συμβολή του εν λόγω αερολιμένα στην προσβασιμότητα της περιοχής.
- (252) Επιπλέον, το σημείο 72 των κατευθυντήριων γραμμών ορίζει ότι «[ό]σον αφορά τους αερολιμένες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα μπορεί, σε επαρκώς δικαιολογημένες περιπτώσεις, να θεωρηθεί ΥΓΟΣ. [...] η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό μπορεί να συμβεί μόνο εάν τμήμα της περιοχής που δυνητικά εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένο από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή του. Μια τέτοια εκτίμηση θα πρέπει να λαμβάνει δεδόντως υπόψη άλλους τρόπους μεταφοράς, και ιδίως σιδηροδρομικά δρομολόγια υψηλής ταχύτητας ή θαλάσσιες συνδέσεις που εξυπηρετούνται από οχηματαγωγά πλοία»<sup>(64)</sup>.
- (253) Όσον αφορά τη συμβολή του αερολιμένα La Rochelle στην προσβασιμότητα της περιοχής, πρέπει να σημειωθεί ότι η La Rochelle συνδέεται, για παράδειγμα, με το Παρίσι και το Μπορντό μέσω συχνών σιδηροδρομικών δρομολογίων, με χρόνο ταξιδιού περίπου 3 ώρες και 2 ώρες και 30 λεπτά αντίστοιχα. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, η La Rochelle βρίσκεται κοντά στους αυτοκινητοδρόμους A837, A10 και A83, οι οποίοι τη συνδέουν απευθείας με διάφορες μεγάλες γαλλικές πόλεις, ιδίως με το Μπορντό και τη Ναντ. Υπό το φως των στοιχείων αυτών, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι ένα τμήμα της περιοχής που δυνητικά εξυπηρετείται από τον αερολιμένα της La Rochelle θα ήταν χωρίς τον αερολιμένα απομονωμένο από την υπόλοιπη Ένωση, σε βαθμό επίζημιο για την κοινωνική και οικονομική της ανάπτυξη.
- (254) Τέλος, οι παρατηρήσεις της Γαλλίας δεν εξετάζουν την παρατήρηση στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η οποία θέτει υπό αμφισβήτηση το επιχείρημα της Γαλλίας ότι υφίσταται αυθεντική ΥΓΟΣ για το σύνολο του αερολιμένα της La Rochelle. Η Επιτροπή είχε αναφέρει ότι η διαχείριση του αερολιμένα La Rochelle «περιλαμβάνει επίσης δραστηριότητες που δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες του αερολιμένα, όπως η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η εκμετάλλευση και η μίσθωση χώρων και ακινήτων —όχι μόνο για γραφεία και αποθήκευση αλλά και για ξενοδοχεία και βιομηχανικές επιχειρήσεις μέσα στον χώρο του αερολιμένα— καθώς και καταστημάτων, εστιατορίων και χώρων στάθμευσης. Τέλος, παρότι οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι όλες οι εν λόγω δραστηριότητες συνιστούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν υπάρχει πρόβλεψη για χωριστούς λογαριασμούς για τα έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες». Θεωρώντας ότι οι δραστηριότητες αυτές, οι οποίες δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες του αερολιμένα, αποτελούν μέρος των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Γαλλία αγνόησε το γεγονός ότι οι δραστηριότητες δεν εμφανίζουν ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες, και ότι οι οικονομικοί φορείς αναλαμβάνουν τις ίδιες υπηρεσίες στον ίδιο βαθμό ή υπό τις ίδιες συνθήκες εκτός του αερολιμένα όπως εντός αυτού. Κατά συνέπεια, θεωρώντας ότι όλες οι δραστηριότητες του αερολιμένα συνιστούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Γαλλία υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης κατά τον καθορισμό της ΥΓΟΣ.
- (255) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι τα λογιστικά βιβλία που υποβλήθηκαν για τον αερολιμένα, ιδίως το οικονομικό σχέδιο 2001-2014, δεν κάνουν διάκριση μεταξύ των βασικών δραστηριοτήτων του αερολιμένα και άλλων δραστηριοτήτων. Αντιθέτως, φαίνεται ότι τα ελλείμματα εκμετάλλευσης που καταγράφηκαν για την εξεταζόμενη περίοδο αντισταθμίστηκαν στη συνέχεια από τις ταμειακές προκαταβολές που χορηγήθηκαν από τη Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ και καλύπτονται επίσης από την παρούσα απόφαση. Αυτό αποσκοπούσε στην ισοσκελίση των λογαριασμών χωρίς διάκριση μεταξύ των βασικών δραστηριοτήτων του αερολιμένα.
- (256) Ως εκ τούτου, λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω και των επιχειρημάτων που υπέβαλε η Γαλλία, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γαλλία υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης ισχυριζόμενη ότι η διαχείριση του αερολιμένα της La Rochelle στο σύνολο του αποτελούσε ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η δραστηριότητα του διαχειριστή του αερολιμένα της La Rochelle που συνίσταται στην υποδοχή εμπορικών πτήσεων μεταφοράς επιβατών στον αερολιμένα δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αυθεντική ΥΓΟΣ. Επομένως, στον βαθμό που τα διάφορα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης, τα οποία αποτελούν αντικείμενο της

<sup>(63)</sup> Βλ. επίσης απόφαση της Επιτροπής της 16ης Νοεμβρίου 2004, Γαλλία, Δίκτυο τηλεπικοινωνιών υψηλής ταχύτητας της περιφέρειας Pyrénées-Atlantiques, κρατική ενίσχυση N 381/2004 (ΕΕ C 162 της 2.7.2005, σ. 5-6), αιτιολογική σκέψη 53.

<sup>(64)</sup> Σημείο 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

παρούσας εξέτασης, αποσκοπούσαν στη χρηματοδότηση της εκμετάλλευσης της δραστηριότητας του αερολιμένα στο σύνολό του, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως χρηματικές αντιστάθμισεις που χορηγούνται για τη διαχείριση μιας αυθεντικής ΥΓΟΣ.

- (257) Εξάλλου, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η διαχείριση του αερολιμένα της La Rochelle θα μπορούσε έγκυρα να χαρακτηριστεί, στο σύνολό της ή εν μέρει, ως ΥΓΟΣ, παρ' όλα αυτά, τα επίμαχα μέτρα δεν θα πληρούσαν τις σωρευτικού χαρακτήρα προϋποθέσεις της απόφασης Altmark. Δεν πληρούν την πρώτη, τη δεύτερη και την τέταρτη προϋπόθεση της εν λόγω απόφασης, όπως θα αποδειχθεί κατωτέρω υπό το πρίσμα της ανακοίνωσης σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στις χορηγούμενες αντιστάθμισεις για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος <sup>(65)</sup> (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ).

— Σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που βαρύνουν την επιχείρηση (πρώτη προϋπόθεση)

- (258) Βάσει της απόφασης Altmark, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι δε υποχρεώσεις αυτές πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες.
- (259) Στο μέτρο που η Γαλλία έχει υποπέσει σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης με το να χαρακτηρίζει τη διαχείριση του αερολιμένα στο σύνολό του ως ΥΓΟΣ, και δεδομένου ότι τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση της λειτουργίας του αερολιμένα στο σύνολό του, η πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark δεν πληρούται.
- (260) Επιπλέον, σύμφωνα με την ανακοίνωση ΥΓΟΣ <sup>(66)</sup>, για να τηρείται η πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, η αποστολή δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ανατίθεται με μία ή περισσότερες πράξεις που, σύμφωνα με τη νομοθεσία των κρατών μελών, μπορεί να λαμβάνουν τη μορφή νομοθετικού ή κανονιστικού μέσου ή σύμβασης. Επιπλέον, η πράξη ή το σύνολο πράξεων πρέπει να προσδιορίζουν τουλάχιστον το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, την επιχείρηση και, κατά περίπτωση, τη σχετική γεωγραφική περιοχή, τη φύση κάθε αποκλειστικού ή ειδικού δικαιώματος που παρέχεται στην επιχείρηση από την εν λόγω αρχή, τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αποζημίωσης και τις ρυθμίσεις για την ανάκτηση ενδεχομένης υπεραντιστάθμισης και τους τρόπους αποφυγής της. Οι μόνες πράξεις που προσκόμισε η Γαλλία και οι οποίες θα μπορούσαν ενδεχομένως να εκπληρώσουν τη λειτουργία αυτή είναι το άρθρο L 170-1 του εμπορικού κώδικα, οι αποφάσεις του ΕΒΕ της 21ης Φεβρουαρίου 2003 και της 25ης Ιουνίου 2004, καθώς και η διαδικασία έγκρισης του προϋπολογισμού του αερολιμένα που προβλέπεται στην εγκύκλιο αριθ. 111 της 30ής Μαρτίου 1992 <sup>(67)</sup> (στο εξής: εγκύκλιος αριθ. 111), οι οποίες υποτίθεται ότι παρέχουν εγγυήσεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης.
- (261) Ωστόσο, φαίνεται ότι καμία από αυτές τις πράξεις δεν ορίζει με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, οι πράξεις δεν διευκρινίζουν το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε τις μεθόδους υπολογισμού και επανεξέτασης κανονικού μηχανισμού οικονομικής αντιστάθμισης. Συνεπώς, οι πράξεις δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις της πρώτης προϋπόθεσης της απόφασης Altmark, ακόμη και ανεξάρτητα από το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στο ΕΒΕ-Αερολιμένας δεν συνιστούν αυθεντική ΥΓΟΣ.

— Παράμετροι της αντιστάθμισης που καθορίζονται εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο (δεύτερη προϋπόθεση)

- (262) Οι έκτακτες επιχορηγήσεις και οι επιστρεπτές προκαταβολές που εισέπραξε το ΕΒΕ-Αερολιμένας συνιστούν όλα έκτακτα μέτρα, που χορηγήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, με σκοπό να καλυφθούν οι αναγκαίες επενδυτικές δαπάνες και να χρηματοδοτηθεί το έλλειμμα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Επομένως, δεν έχουν προκύψει από προκαθορισμένες παραμέτρους υπολογισμού.
- (263) Πρέπει να σημειωθεί ότι τα καθήκοντα του ΕΒΕ-Αερολιμένα για την περίοδο 2000-2012 καθορίζονται στις βασικές πράξεις του. Οι πράξεις αυτές δεν προβλέπουν, ωστόσο, μηχανισμό οικονομικής αντιστάθμισης υπέρ του ΕΒΕ βάσει παραμέτρων που προκαθορίστηκαν με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο.

<sup>(65)</sup> Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

<sup>(66)</sup> Ό.π., σκέψη 52.

<sup>(67)</sup> Εγκύκλιος αριθ. 111 της 30ής Μαρτίου 1992 περί καθορισμού των δημοσιονομικών, λογιστικών και χρηματοοικονομικών κανόνων που εφαρμόζονται στα ACFCI (Ένωση γαλλικών εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων), CRCI (εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια της περιοχής), CCI (εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια) και GIC (ενώσεις διαφόρων επιμελητηρίων).

(264) Ούτε η διαδικασία καθορισμού της αντιστάθμισης, η οποία περιλαμβάνεται —κατά τη Γαλλία— στη διαδικασία έγκρισης του προϋπολογισμού του αερολιμένα που προβλέπεται στην εγκύκλιο αριθ. 111, προβλέπει μηχανισμό οικονομικής αντιστάθμισης για τον φορέα εκμετάλλευσης.

(265) Έτσι, τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγήθηκαν στο EBE-Αερολιμένας δεν πληρούν τη δεύτερη προϋπόθεση της απόφασης Altmark.

— Δίκαιη αντιστάθμιση των δαπανών που απορρέουν από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (τρίτη προϋπόθεση)

(266) Η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

(267) Δεν προβλέπεται καταβολή από το EBE πρόσθετης αντιστάθμισης για την εμπορική χρήση τυχόν πρόσθετων υποδομών που χρηματοδοτούνται από την περιοχή.

(268) Η Γαλλία αναφέρει ότι αυτές οι πρόσθετες υποδομές είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση της αποστολής παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι η κατασκευή τους συμβάλλει στην ισοσκελίση των οικονομικών του αερολιμένα. Ωστόσο, φαίνεται ότι οι εν λόγω εγκαταστάσεις είναι εγγενείς στην οικονομική δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα και αποσκοπούν ιδίως στην ανάπτυξη του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις δεν πληρούν το κριτήριο του γενικού συμφέροντος που περιγράφεται ανωτέρω.

(269) Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση δεν πληροί την τρίτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark. Παρά το γεγονός ότι οι προϋποθέσεις της απόφασης Altmark είναι σωρευτικές και αρκεί να μην πληρούνται μία από αυτές ώστε η Επιτροπή να μην είναι σε θέση να αποκλείσει την ύπαρξη πλεονεκτήματος για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, η Επιτροπή θα αναλύσει την τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark.

— Ρυθμίσεις για την επιλογή του παρόχου υπηρεσιών (τέταρτη προϋπόθεση)

(270) Η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark προβλέπει ότι η παρεχόμενη αντιστάθμιση πρέπει είτε να προκύπτει από διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης η οποία να επιτρέπει την επιλογή του υποψηφίου που μπορεί να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο (πρώτο επιμέρους κριτήριο), είτε να καθορίζεται λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα (δεύτερο επιμέρους κριτήριο).

(271) Το EBE δεν επελέγη για να διαχειριστεί τον αερολιμένα μετά από διαδικασία διαγωνισμού και η Επιτροπή δεν διαθέτει κανένα στοιχείο που να υποδεικνύει ότι τα ποσά των μέτρων χρηματοδοτικής στήριξης που έλαβε είχαν καθοριστεί βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα.

(272) Συνεπώς, τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγήθηκαν στο EBE-Αερολιμένας δεν πληρούν την τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark.

(273) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται οι τέσσερις προϋποθέσεις της απόφασης Altmark, τα διάφορα μέτρα υπέρ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν μπορούν να θεωρηθούν αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείται για την παροχή ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί, στο παρόν στάδιο, να αποκλείσει την ύπαρξη πλεονεκτήματος για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

β) Εκτίμηση της ύπαρξης επιλεκτικού οικονομικού πλεονεκτήματος

1) Επιχορηγήσεις για επενδύσεις

(274) Όσον αφορά τις επενδυτικές επιχορηγήσεις συνολικού ύψους περίπου 3 εκατ. EUR για έναν νέο χώρο αναχωρήσεων και αφίξεων, την ενίσχυση, την επιμήκυνση και τη διεύρυνση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, την ενίσχυση και τη διεύρυνση του τροχοδρόμου, την ενίσχυση και επέκταση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και τη δημιουργία λεκάνης καθίζησης για την ευθυγράμμιση του αερολιμένα με τον νόμο περί υδάτων, η Γαλλία δεν προέβαλε κανένα επιχείρημα που να στηρίζει την άποψη ότι οι διάφορες δημόσιες αρχές που χορήγησαν τις εν λόγω επιχορηγήσεις θα μπορούσαν να αναμένουν απόδοση της επένδυσής τους η οποία θα ικανοποιούσε ενδεχομένως έναν φορέα της οικονομίας της αγοράς που θα ενεργούσε στη θέση τους. Αντιθέτως, φαίνεται ότι οι επενδυτικές επιχορηγήσεις χορηγήθηκαν από τις διάφορες δημόσιες αρχές για να συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, οι δημόσιες αρχές ενήργησαν στο πλαίσιο της εκτέλεσης της αποστολής τους δημόσιας υπηρεσίας.

- (275) Με βάση τα ανωτέρω, οι επενδυτικές επιχορηγήσεις δεν πληρούν το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι επενδυτικές επιχορηγήσεις παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στο EBE-Αερολιμένας. Πράγματι, οι επιχορηγήσεις αυτές μείωσαν το επενδυτικό κόστος με το οποίο έπρεπε να επιβαρυνθεί το EBE-Αερολιμένας, χωρίς καμία προοπτική επαρκούς απόδοσης της επένδυσης για τις αρχές που χορήγησαν τις επιχορηγήσεις. Επιπλέον, στο μέτρο που τα πλεονεκτήματα αυτά χορηγήθηκαν σε μία μόνο επιχείρηση, είναι επιλεκτικά.

## 2) Επιστρεπτές προκαταβολές

- (276) Όσον αφορά τις επιστρεπτές προκαταβολές συνολικού ύψους 8,77 εκατ. EUR, πρέπει καταρχάς να επισημανθεί ότι είναι ισοδύναμες με άτοκα δάνεια που χορηγούσε η Γενική Υπηρεσία του EBE στο EBE-Αερολιμένας. Σύμφωνα με τη Γαλλία, μια προκαταβολή θα πρέπει να θεωρηθεί ως συνεισφορά σε τρεχούμενο λογαριασμό την οποία θα πραγματοποιούσε ένας μέτοχος στη θυγατρική. Η Γαλλία προσθέτει ότι ένας ιδιώτης μέτοχος δεν προβαίνει σε ανάλυση της αποδοτικότητας των εν λόγω προκαταβολών, δεδομένου ότι πρόκειται στην πραγματικότητα για δάνεια με σκοπό να επιτρέψουν στη θυγατρική να αναπτύξει τις δραστηριότητές της προς όφελος του μετόχου. Κατά την άποψη της Γαλλίας, αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο στην προκειμένη περίπτωση, δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοοικονομική μεταβίβαση μεταξύ μερών του ίδιου νομικού προσώπου, δηλαδή του EBE. Σύμφωνα με τη Γαλλία, οι προκαταβολές αυτές δεν συνεπάγονται οικονομικό κίνδυνο για το EBE, δεδομένου ότι το EBE έχει στην κυριότητά του τις γαίες και τις υποδομές, η αξία των οποίων υπερβαίνει κατά πολύ το ποσό των προκαταβολών <sup>(68)</sup>. Ένα τέτοιο επιχείρημα θα είχε σημασία μόνο σε περίπτωση που, με τη χορήγηση αυτών των προκαταβολών για τη συνέχιση της λειτουργίας του αερολιμένα της La Rochelle, το EBE μπορούσε να αναμένει ότι αυτό θα δημιουργούσε σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα μια κερδοφορία που θα επέτρεπε στο EBE όχι μόνο να ανακτήσει αυτές τις προκαταβολές, αλλά επιπλέον να εισπράξει μια «απόδοση της επένδυσης» για την αμοιβή των κεφαλαίων που δεσμεύθηκαν, μέσω των ενδεχόμενων κερδών του αερολιμένα.
- (277) Η Επιτροπή έθεσε λοιπόν στη Γαλλία ερώτηση σχετικά με το τι κέρδη μπορούσε να αναμένει το EBE από τη χορήγηση αυτών των επιστρεπτών προκαταβολών. Στην απάντησή της <sup>(69)</sup>, η Γαλλία δεν προσκόμισε καμία μελέτη ή ανάλυση που να αποδεικνύει ότι θα μπορούσε να αναμένεται υποθετικό κέρδος από τη χορήγηση των εν λόγω επιδοτήσεων. Η Γαλλία παρέπεμψε απλώς στα έγγραφα που καθορίζουν τον ρόλο του ιδιοκτήτη, χρησιμοποιώντας όλα τα μέσα για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης του αερολιμένα της.
- (278) Όταν χορήγησε τις διάφορες επιστρεπτές προκαταβολές, το EBE δεν διέθετε επαρκείς εγγυήσεις ότι η εκμετάλλευση του αερολιμένα θα ήταν κερδοφόρα και ότι θα επέτρεπε στο EBE-Αερολιμένας να επιστρέψει τις προκαταβολές που χορηγήθηκαν, αφήνοντας ένα περιθώριο κέρδους αρκετά μεγάλο για την αμοιβή των επενδυμένων κεφαλαίων από τη Γενική Υπηρεσία του EBE. Οι επιστρεπτές προκαταβολές χορηγήθηκαν από το 2001. Την εποχή εκείνη, το λογιστικό αποτέλεσμα του αερολιμένα ήταν ήδη αρνητικό. Τέλος, ελλείψει επιστρεπτών προκαταβολών, τα αποτελέσματα του EBE-Αερολιμένας ήταν ακόμη χειρότερα, αποκλείοντας κάθε προοπτική απόδοσης των επενδυμένων κεφαλαίων.
- (279) Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των παραγόντων, το EBE δεν μπορούσε να θεωρήσει ότι υπήρχε πιθανότητα οποιασδήποτε απόδοσης, μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα, επί των κεφαλαίων που είχε δεσμεύσει και χορηγήθηκαν ως προκαταβολές στο EBE-Αερολιμένας. Το EBE θα μπορούσε μάλιστα να έχει εύλογα σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα να είναι κάποτε σε θέση το EBE-Αερολιμένας να επιστρέψει τα σχετικά ποσά.
- (280) Επιπλέον, ενώ η αποπληρωμή των προκαταβολών επρόκειτο να αρχίσει το 2014, δεν προβλεπόταν ότι η Αερολιμενική Υπηρεσία θα κατέβαλε τόκους που να ανταμείβουν δεόντως για το δάνειο που της χορήγησε το EBE.
- (281) Με βάση όλα τα ανωτέρω, το EBE δεν ενήργησε έναντι της Αερολιμενικής Υπηρεσίας του ως φορέας της οικονομίας της αγοράς με βάση αξιόπιστες και τεκμηριωμένες προοπτικές κερδοφορίας.
- (282) Εν κατακλείδι, τόσο οι έκτακτες επιχορηγήσεις όσο και οι επιστρεπτές προκαταβολές παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στο EBE-αερολιμένας. Επιπλέον, στο μέτρο που τα πλεονεκτήματα αυτά χορηγήθηκαν σε μία μόνο επιχείρηση, είναι επιλεκτικά.

## 3) Εικαζόμενη υπερτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρέχει το EBE στον αερολιμένα Rochefort Saint-Agnant

- (283) Όσον αφορά την εικαζόμενη υπερτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε το EBE στον αερολιμένα Rochefort Saint-Agnant, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι αυτό έγινε στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών που συνήφθη σε συνεργασία με το EBE Rochefort. Σύμφωνα με τη Γαλλία, το EBE επελέγη για τη διαχείριση του αερολιμένα του Rochefort στις 11 Ιουλίου 2001, κατόπιν διαδικασίας διαγωνισμού.

<sup>(68)</sup> Επιστολή της Γαλλίας της 18ης Νοεμβρίου 2015.

<sup>(69)</sup> Επιστολή της Γαλλίας της 26ης Μαΐου 2014.

- (284) Όταν η πώληση υπηρεσιών πραγματοποιείται μέσω ανταγωνιστικού, διαφανούς, αμερόληπτου και άνευ όρων διαγωνισμού σύμφωνα με τις αρχές της ΣΛΕΕ που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις, μπορεί να υποτεθεί ότι η πώληση είναι σύμφωνη με τις συνθήκες λειτουργίας της αγοράς <sup>(70)</sup>.
- (285) Στην παρούσα υπόθεση, η Γαλλία προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η πρόσκληση υποβολής προσφορών ήταν: i) ανταγωνιστική, δεδομένου ότι όλοι οι προσφέροντες μπορούσαν να συμμετάσχουν στην πρόσκληση υποβολής προσφορών· ii) διαφανής, δεδομένου ότι δημοσιεύθηκε στον Τύπο και όλοι οι προσφέροντες ενημερώθηκαν δεόντως· iii) αμερόληπτη, δεδομένου ότι τα κριτήρια επιλογής ήταν αντικειμενικά και προσδιορίστηκαν εκ των προτέρων· και iv) άνευ όρων, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν ειδικές προϋποθέσεις. Επιπλέον, το κριτήριο επιλογής συνδεόταν με την τιμή.
- (286) Με βάση τα ανωτέρω, οι πληροφορίες που τέθηκαν στη διάθεση της Επιτροπής αποδεικνύουν ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν ανοικτή, διαφανής και άνευ όρων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η τιμή των υπηρεσιών που παρέχει το ΕΒΕ συνιστά πράγματι αγοραία τιμή η οποία δεν παρέχει πλεονέκτημα στο ΕΒΕ.

4) Εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρέχει η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα

— Περίοδος 2001-2005

- (287) Οι πληροφορίες που τέθηκαν στη διάθεση της Επιτροπής δείχνουν ότι μεταξύ 2001 και 2005 οι πληρωμές ήταν κατ' αποκοπή ποσά και ότι δεν υπήρχε αναλυτική κλείδα κατανομής βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Μολονότι από τις εξηγήσεις της Γαλλίας προκύπτει ότι τα κατ' αποκοπή ποσά χορηγήθηκαν σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, διάφορα στοιχεία θέτουν υπό αμφισβήτηση την απουσία κρατικής ενίσχυσης, ιδίως η έλλειψη αναλυτικής κλείδας κατανομής.
- (288) Ειδικότερα, μεταξύ του 2001 και του 2005, οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν από το ΕΒΕ-Αερολιμένας για τις υπηρεσίες που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ ήταν κατά περίπου 50 % χαμηλότερες από τις πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν για τις ίδιες υπηρεσίες κατά την περίοδο 2006-2012 (βλ. πίνακα 5), με απότομη αύξηση κατά την εισαγωγή της κλείδας κατανομής. Επομένως, η εισαγωγή αναλυτικής κλείδας κατανομής από το 2006 και μετά έδειξε ότι οι υπηρεσίες που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ ήταν προδήλως υποτιμολογημένες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα μεταξύ 2001 και 2005 χορηγούσε στο ΕΒΕ-Αερολιμένας επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα.

— Περίοδος 2006-2012

- (289) Όσον αφορά την εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα μεταξύ 2006 και 2012, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι το κόστος των υπηρεσιών που είναι κοινές στις διάφορες Υπηρεσίες του ΕΒΕ, όπως οι διαρθρωτικές υπηρεσίες που συνδέονται με τη λογιστική, την πληροφορική, τους ανθρώπινους πόρους κ.λπ., κατανεμήθηκε μεταξύ των εν λόγω Υπηρεσιών σύμφωνα με αναλυτική κλείδα κατανομής και, ως εκ τούτου, κατανεμήθηκε βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Η Γαλλία ισχυρίζεται επίσης ότι το ΕΒΕ προέβη σε λεπτομερή ανάλυση ανάλογα με τον μεταβαλλόμενο όγκο των δραστηριοτήτων και ότι η κλείδα κατανομής συμβαδίζει πλήρως με τις αλλαγές στην κίνηση του αερολιμένα. Επιπλέον, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι η χρήση της κλείδας κατανομής ελεγχόταν κάθε χρόνο, δεδομένου ότι οι λογαριασμοί του ΕΒΕ εγκρίνονται από συνελεγκτή ως αποτέλεσμα της ενοποίησης των λογαριασμών του ομίλου ΕΒΕ.
- (290) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για την περίοδο 2006-2012, η Γαλλία απέδειξε ότι εισήχθη κλείδα κατανομής, η οποία βασιζόταν σε έξι αντικειμενικά και συναφή κριτήρια σύμφωνα με τις υπηρεσίες που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα:
- για τη γενική διοίκηση του αερολιμένα, το κόστος της επιμέρους υπηρεσίας «εκλεγμένοι αντιπρόσωποι» υπολογίστηκε σύμφωνα με τον αριθμό των ημερήσιων διατάξεων που εξετάστηκαν για τις συνεδριάσεις της διευθύνουσας επιτροπής και της γενικής συνέλευσης σχετικά με τον αερολιμένα, και το ποσοστό που προέκυψε εφαρμόστηκε στις δαπάνες της προεδρίας του ΕΒΕ· το κόστος της υπηρεσίας «Γενική Διεύθυνση» υπολογίζεται σύμφωνα με τον χρόνο που αφιερώνει ο γενικός διευθυντής σε συνεδριάσεις λήψης αποφάσεων, με εκπροσώπους του προσωπικού, παρακολούθηση των επενδύσεων κ.λπ. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες βασίζονται στις ανάγκες και τιμολογούνται ανάλογα με το κόστος τους. Επιπλέον, οι πληροφορίες που τέθηκαν στη διάθεση της Επιτροπής αποδεικνύουν ότι η κλείδα κατανομής εφαρμόστηκε ορθά·

<sup>(70)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παράγραφοι 89 κ. επ. (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1).

- επικοινωνία: το κόστος της υπηρεσίας υπολογίστηκε με βάση τον χρόνο που δαπανήθηκε για κάθε Υπηρεσία του ΕΒΕ·
- λογιστική και διαχειριστικός έλεγχος: το κόστος της υπηρεσίας υπολογίστηκε με βάση το ποσοστό του αριθμού των λογιστικών εγγραφών·
- ΤΠ: το κόστος της υπηρεσίας υπολογίστηκε με βάση τον αριθμό των εγκατεστημένων σταθμών ΤΠ (αγορές, συντήρηση, ανάλυση και εφαρμογή των εξελίξεων σε επίπεδο υλισμικού και λογισμικού κ.λπ.)·
- ανθρώπινοι πόροι: το κόστος της υπηρεσίας υπολογίστηκε με βάση το μόνιμο προσωπικό του αερολιμένα·
- υπηρεσία έργου: το κόστος της υπηρεσίας υπολογίστηκε με βάση τον χρόνο που δαπανήθηκε από την υπηρεσία μετά από σημαντικές επενδύσεις (συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης του χώρου αναχωρήσεων και του τερματικού σταθμού) κατά περίπτωση, ανάλογα με τα έργα και τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών.

(291) Τα κριτήρια αυτά είναι αντικειμενικά και συναφή, καθώς σχετίζονται με τον χρόνο που δαπανήθηκε και την εργασία που όντως εκτελέστηκε.

(292) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γαλλία απέδειξε ότι η κλειδα κατανομής εφαρμόστηκε ορθά καθώς κάθε έτος οι κλειδες ελέγχονται ώστε να εξασφαλιστεί το πλέον ρεαλιστικό αποτέλεσμα. Επιπλέον, η σύλληψη και η επιλογή των κριτηρίων, καθώς και η μέθοδος υπολογισμού, ελέγχονται επίσης από ελεγκτές.

(293) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα μεταξύ 2006 και 2012 δεν παρείχε πλεονέκτημα στον αερολιμένα και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά ενίσχυση.

5) Χρηματοδοτικές συνεισφορές των διαφόρων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης για τα μέτρα προώθησης που εφάρμοσε ο αερολιμένας La Rochelle

(294) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι χρηματοδοτικές συνεισφορές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης για τα μέτρα προώθησης που εφάρμοσε ο αερολιμένας La Rochelle πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστούν στήριξη για τη χρηματοδότηση της εκμετάλλευσης του αερολιμένα και όχι χρηματοδότηση αεροπορικών εταιρειών.

(295) Αντιθέτως, οι γαλλικές αρχές και το ΕΒΕ θεωρούν ότι οι συνεισφορές αυτές πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστούν αγορές υπηρεσιών εμπορικής προώθησης από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και, ως εκ τούτου, χρηματοδότηση αεροπορικών εταιρειών. Το ΕΒΕ υποστηρίζει ότι οι αρχές προσχώρησαν στις συμβάσεις εμπορικής προώθησης για την επίτευξη των στόχων που είχαν οι ίδιες θέσει στο πλαίσιο της αποστολής τους γενικού συμφέροντος και, ειδικότερα, για να επωφεληθούν από μείωση της τιμής από την AMS για μια ομαδική αγορά <sup>(71)</sup>. Ομοίως, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο αερολιμένας εκτελούσε χρέη κεντρικής αρχής προμηθειών <sup>(72)</sup>.

(296) Ωστόσο, η ανάλυση των πραγματικών περιστατικών δεν επιβεβαιώνει την εκδοχή των γαλλικών αρχών και του ΕΒΕ. Διάφορα στοιχεία δείχνουν ότι οι συνεισφορές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να θεωρηθούν ως χρηματοδότηση για την εκμετάλλευση του αερολιμένα.

(297) Όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, δεν είναι ασύνηθες για τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων να προσφέρουν στις αεροπορικές εταιρείες κίνητρα υπό μορφή στήριξης για εμπορική προώθηση. Αυτό ισχύει ιδίως για τους περιφερειακούς αερολιμένες, οι οποίοι ενδέχεται να δυσκολεύονται περισσότερο να προσελκύσουν αεροπορικές εταιρείες απ' ό,τι οι αερολιμένες που βρίσκονται κοντά σε μεγάλες πόλεις. Ως εκ τούτου, οι δαπάνες που συνδέονται με συμβάσεις εμπορικής προώθησης με αεροπορικές εταιρείες μπορούν να θεωρηθούν ως συνήθεις λειτουργικές δαπάνες ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα <sup>(73)</sup>. Ως εκ τούτου, οι συνεισφορές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη μέρους των συνήθων λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα της La Rochelle.

(298) Επιπλέον, οι συνεισφορές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης χορηγήθηκαν στον αερολιμένα της La Rochelle, ο οποίος τις χρησιμοποίησε για να αναπτύξει την οικονομική του δραστηριότητα μέσω της σύναψης, για λογαριασμό του, συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με αεροπορικές εταιρείες. Επιπλέον, τα ακόλουθα στοιχεία δείχνουν ότι οι συνεισφορές δεν συνιστούν αγορές υπηρεσιών εμπορικής προώθησης από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης.

<sup>(71)</sup> Παρατηρήσεις του ΕΒΕ της 10ης Ιουνίου 2014, σ. 27.

<sup>(72)</sup> Υπόμνημα των γαλλικών αρχών της 11ης Απριλίου 2018, σ. 9.

<sup>(73)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 11ης Νοεμβρίου 2016, SA.24221, Αερολιμένας Klagenfurt — Ενίσχυση προς τη Ryanair και άλλες αεροπορικές εταιρείες, αιτιολογική σκέψη 237.

- (299) Καταρχήν, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.1.1.5, οι συνεισφορές καταβλήθηκαν βάσει συμβάσεων μεταξύ του EBE, αφενός, και του διοικητικού διαμερίσματος Charente-Maritime, της Communauté d'Agglomération de La Rochelle και της περιφέρειας Poitou-Charentes, αφετέρου. Στις συμβάσεις δεν προσδιορίζεται το είδος των μέτρων προώθησης που πρέπει να εφαρμοστούν από το EBE ή τους παρόχους υπηρεσιών στους οποίους θα ανατεθούν. Ειδικότερα, οι συμβάσεις δεν αναφέρουν το γεγονός ότι οι πάροχοι υπηρεσιών θα είναι αεροπορικές εταιρείες ή θυγατρικές τους. Στις παρατηρήσεις του της 4ης Ιουνίου 2012, το EBE αναφέρει επίσης ότι «ο αερολιμένας τονίζει ότι οι δημόσιες αρχές, όταν αναλαμβάνουν να στηρίζουν τα μέτρα εμπορικής προώθησης στον αερολιμένα της La Rochelle, δεν προτίθενται σε καμία περίπτωση να δεσμευτούν με συγκεκριμένο φορέα παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Τούτο προκύπτει σαφώς από τις συμβάσεις εμπορικής προώθησης που συνάπτουν, δεδομένου ότι σε αυτές δεν αναφέρεται καν το όνομα του φορέα παροχής των εν λόγω υπηρεσιών»<sup>(74)</sup>. Επομένως, φαίνεται ότι το EBE διέθετε σημαντική αυτονομία όσον αφορά την επιλογή των μέτρων προώθησης και τους παρέχοντες τις υπηρεσίες αυτές.
- (300) Δεύτερον, οι διάφορες συμβάσεις εμπορικής προώθησης που συνήψε το EBE με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες και τις θυγατρικές τους ουδόλως αναφέρουν τη συμμετοχή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης στη χρηματοδότηση των μέτρων εμπορικής προώθησης του EBE.
- (301) Τέλος, φαίνεται ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, το EBE συνήψε συμβάσεις εμπορικής προώθησης με αεροπορικές εταιρείες χωρίς νομική εγγύηση ότι θα λάμβανε τις επιδοτήσεις από τις δημόσιες αρχές. Για παράδειγμα, το EBE συνήψε διάφορες συμβάσεις εμπορικής προώθησης με αεροπορικές εταιρείες μεταξύ του 2004 και του 2006 βάσει επιχειρηματικού σχεδίου που προέβλεπε ετήσια χρηματοδοτική συνεισφορά ύψους 144 500 EUR από το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime. Ωστόσο, το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime δεν κατέβαλε τελικά καμία χρηματοδοτική συνεισφορά.
- (302) Τα διάφορα αυτά στοιχεία δείχνουν ότι οι συνεισφορές των διαφόρων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να θεωρηθούν ως χρηματοδότηση για την εκμετάλλευση του αερολιμένα.

#### 7.1.1.4. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών

- (303) Η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με τον δυνητικό ανταγωνισμό μεταξύ του αερολιμένα La Rochelle και άλλων γειτονικών αερολιμένων, όπως οι αερολιμένες των Angoulême, Rochefort και Niort.
- (304) Το σημείο 25 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 ορίζει τη ζώνη επιρροής αερολιμένα ως ένα όριο γεωγραφικής αγοράς που συνήθως ορίζεται ως ακτίνα περίπου 100 χιλιομέτρων ή διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας. Ωστόσο, το σημείο 25 αναφέρει στη συνέχεια ότι η ζώνη επιρροής ενός δεδομένου αερολιμένα μπορεί να είναι διαφορετική και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες κάθε συγκεκριμένου αερολιμένα. Το μέγεθος και το σχήμα της ζώνης επιρροής ποικίλλει από αερολιμένα σε αερολιμένα και εξαρτάται από διάφορα χαρακτηριστικά του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένου i) του επιχειρηματικού του μοντέλου, ii) της τοποθεσίας στην οποία βρίσκεται και iii) των προορισμών που εξυπηρετεί.
- (305) Όσον αφορά τον αερολιμένα Angoulême, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι ο αερολιμένας απέχει πάνω από δύο ώρες με αυτοκίνητο και 150 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα La Rochelle. Επομένως, η απόσταση μεταξύ των δύο αερολιμένων είναι σημαντικά μεγαλύτερη από εκείνη που αναφέρεται στο σημείο 25 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014. Καταρχήν, αυτό ενδέχεται να αποκλείει τον αερολιμένα Angoulême από τη ζώνη επιρροής της La Rochelle. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι αερολιμένες La Rochelle και Angoulême έχουν σχετικά διαφορετικά επιχειρηματικά μοντέλα. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2001-2012), οι δραστηριότητες του αερολιμένα της La Rochelle βασιζόνταν κυρίως στη μεταφορά επιβατών με τακτικά δρομολόγια προς ευρωπαϊκούς προορισμούς που εκτελούνταν από αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair και η easyJet (βλ. αιτιολογική σκέψη 29). Αντιθέτως, οι δραστηριότητες του αερολιμένα της Angoulême διέφεραν σημαντικά κατά την περίοδο αυτή: i) μεταξύ 2004 και 2007 εκτελείτο μόνο ένα τακτικό εσωτερικό δρομολόγιο (υποκείμενο σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας) μεταξύ της Angoulême και της Λυών· ii) μεταξύ 2008 και 2009 η Ryanair εκτελούσε ένα μόνο τακτικό δρομολόγιο προς τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο· iii) μεταξύ 2010 και 2011 δεν εκτελείτο κανένα τακτικό δρομολόγιο από τον αερολιμένα της Angoulême<sup>(75)</sup>.

<sup>(74)</sup> Παρατηρήσεις του EBE της 4ης Ιουνίου 2012, παράγραφος 34.

<sup>(75)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33963 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême, την SNC-Lavalin, τη Ryanair και την Airport Marketing Services (EE L 201 της 30.7.2015, σ. 48), αιτιολογικές σκέψεις 15 και 16.

- (306) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2001-2012), οι δύο προορισμοί που εξυπηρετούνταν από τον αερολιμένα της Angoulême (Λυών και Λονδίνο Stansted) εξυπηρετούνταν επίσης από τον αερολιμένα της La Rochelle. Όσον αφορά τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μεταξύ 2008 και 2009 η Ryanair εκτελούσε ένα δρομολόγιο προς τον εν λόγω προορισμό και από τους δύο αερολιμένες, γεγονός που θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες τους θεωρούν χωριστές αγορές. Επιπλέον, η κατάργηση του δρομολογίου προς την Angoulême δεν οδήγησε τους επιβάτες να στραφούν στο δρομολόγιο La Rochelle-Λονδίνο Stansted.
- (307) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο αερολιμένας της La Rochelle δεν βρίσκεται στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα της Angoulême.
- (308) Όσον αφορά τους αερολιμένες Niort και Rochefort, η Επιτροπή επισημαίνει ότι απέχουν 60 λεπτά με αυτοκίνητο (75 km) και 50 λεπτά με αυτοκίνητο (54 km) αντίστοιχα από τον αερολιμένα της La Rochelle. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 304, η ζώνη επιρροής ενός δεδομένου αερολιμένα μπορεί να είναι διαφορετική και πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη άλλα χαρακτηριστικά του αερολιμένα, όπως το επιχειρηματικό μοντέλο του και οι προορισμοί που εξυπηρετεί. Όσον αφορά το επιχειρηματικό μοντέλο, οι δραστηριότητες του αερολιμένα της La Rochelle —που βασίζονται κυρίως στη μεταφορά επιβατών με τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται από μεγάλες εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, όπως η Ryanair και η easyJet— διαφέρουν σημαντικά από εκείνες των αερολιμένων Niort και Rochefort. Όπως επισημαίνει η Γαλλία, οι αερολιμένες Niort και Rochefort ασχολούνται κυρίως με δραστηριότητες αεροεσχών και ελαφρών αεροσκαφών και δεν εξυπηρετούν δημόσιους αερομεταφορείς. Επιπλέον, κανένας αερολιμένας δεν διαθέτει υπηρεσίες εξυπηρέτησης αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια <sup>(76)</sup>, σε αντίθεση με τον αερολιμένα της La Rochelle, ο οποίος εξυπηρετεί διάφορες αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν τακτικά δρομολόγια προς διάφορους προορισμούς στη Γαλλία και την Ευρώπη.
- (309) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αερολιμένες Niort και Rochefort δεν υποκαθιστούν τον αερολιμένα της La Rochelle ως επιβατικό αερολιμένα για τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται από μεγάλες εμπορικές αεροπορικές εταιρείες.
- (310) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο αερολιμένας της La Rochelle ανταγωνίζεται άλλους αερολιμένες, ακόμη και εκείνους που βρίσκονται εκτός της ζώνης επιρροής του. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων της ΕΕ ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών. Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν τα δρομολόγια που εκμεταλλεύονται και τις αντίστοιχες συχνότητες με βάση διάφορα κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνουν τη δυνητική πελατεία που ενδεχομένως προσδοκούν σε αυτά τα δρομολόγια, αλλά και τα χαρακτηριστικά των αερολιμένων που βρίσκονται στα τελικά σημεία αυτών των δρομολογίων.
- (311) Οι αεροπορικές εταιρείες λαμβάνουν υπόψη κριτήρια όπως το είδος των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα γύρω από τον αερολιμένα, η συμφόρηση, η ύπαρξη χερσαίας πρόσβασης, καθώς και το ύψος των τελών και οι γενικοί εμπορικοί όροι για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης και του ύψους των κινήτρων και των μέτρων στήριξης της εμπορικής προώθησης που προσφέρονται στις αεροπορικές εταιρείες). Το ύψος των τελών, των κινήτρων και των μέτρων στήριξης αποτελεί βασικό παράγοντα, δεδομένου ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και, ως εκ τούτου, μπορεί να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό.
- (312) Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες κατανέμουν τους πόρους τους, ιδίως τα αεροσκάφη και τα πληρώματα, μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων με γνώμονα, μεταξύ άλλων, τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι διαχειριστές αερολιμένων και την τιμή που χρεώνουν γι' αυτές τις υπηρεσίες.
- (313) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι τα διάφορα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ του αερολιμένα της La Rochelle και αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας ενδέχεται, εφόσον έχουν αποφέρει οικονομικό πλεονέκτημα στη συγκεκριμένη επιχείρηση, να έχουν ενισχύσει τη θέση της έναντι των άλλων φορέων εκμετάλλευσης ευρωπαϊκών αερολιμένων. Κατά συνέπεια, τα μέτρα αυτά μπορεί να έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να έχουν επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

#### 7.1.1.5. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης

- (314) Οι επιδοτήσεις για καθήκοντα δημόσιας αρχής και η εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα μεταξύ 2006 και 2012 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Οι επενδυτικές επιχορηγήσεις, η υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα της La Rochelle μεταξύ 2001 και 2005, οι επιστρεπτές προκαταβολές που έλαβε ο αερολιμένας της La Rochelle και οι επιδοτήσεις από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης με σκοπό να συμβάλουν σε μέτρα προώθησης του αερολιμένα της La Rochelle συνιστούν κρατικές ενισχύσεις προς τον αερολιμένα της La Rochelle.

<sup>(76)</sup> Οι υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνουν υπηρεσίες εδάφους, υπηρεσίες ασφάλειας και υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης αεροσκαφών επιπέδου 1.

### 7.1.2. Παράνομος χαρακτήρας της κρατικής ενίσχυσης

- (315) Οι επενδυτικές επιχορηγήσεις, η υποτιμολόγηση μεταξύ 2001 και 2005, οι επιστρεπτέες προκαταβολές και οι επιδοτήσεις με σκοπό τη συμβολή στα μέτρα προώθησης, τις οποίες έλαβε το ΕΒΕ από το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime, την περιφέρεια Poitou-Charentes και την Communauté d'agglomération de La Rochelle τέθηκαν σε εφαρμογή χωρίς κοινοποίηση, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.
- (316) Η απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2005 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής «η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005») ορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ορισμένες ενισχύσεις που χορηγούνται ως αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα μέτρα που χορηγήθηκαν υπέρ του ΕΒΕ-Αερολιμένα πληρούν τις εν λόγω προϋποθέσεις. Η Επιτροπή διαφωνεί με αυτό τον ισχυρισμό.
- (317) Πρώτον, η διαχείριση του αερολιμένα της La Rochelle στο σύνολό του δεν μπορεί να θεωρηθεί αυθεντική ΥΓΟΣ, όπως καταδεικνύεται στην αιτιολογική σκέψη 261. Κατά συνέπεια, εφόσον τα διάφορα προαναφερθέντα μέτρα χορηγήθηκαν για τη χρηματοδότηση της διαχείρισης του αερολιμένα στο σύνολό του, δεν πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.
- (318) Δεύτερον, όπως προαναφέρθηκε, ακόμη και αν η διαχείριση του αερολιμένα στο σύνολό του θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ, κανένα από τα επίμαχα μέτρα δεν θα αποτελούσε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας οι παράμετροι της οποίας θα είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο. Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 273, τα επίμαχα μέτρα δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της απόφασης Altmark.
- (319) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, οι επενδυτικές επιχορηγήσεις, η υποτιμολόγηση μεταξύ 2001 και 2005, οι επιστρεπτέες προκαταβολές και οι επιδοτήσεις με σκοπό να συμβάλουν σε μέτρα προώθησης, τις οποίες έλαβε το ΕΒΕ από το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime, την περιφέρεια Poitou-Charentes και την Communauté d'agglomération de La Rochelle, συνιστούν παράνομες ενισχύσεις.

### 7.1.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά

#### 7.1.3.1. Συμβατότητα της επενδυτικής ενίσχυσης

- (320) Τα επίμαχα μέτρα αφορούν τις επενδυτικές επιχορηγήσεις που καταβλήθηκαν στο ΕΒΕ-Αερολιμένα από διάφορες δημόσιες αρχές (την περιφέρεια Poitou-Charentes, το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime και την Communauté d'agglomération de La Rochelle) και στο πλαίσιο του ΕΤΠΑ. Όπως προαναφέρθηκε, οι εν λόγω επενδυτικές επιχορηγήσεις μείωσαν το επενδυτικό κόστος με το οποίο θα έπρεπε κανονικά να επιβαρυνθεί το ΕΒΕ και, ως εκ τούτου, συνιστούν επενδυτική ενίσχυση.
- (321) Η επενδυτική ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, ημερομηνία από την οποία τέθηκαν σε εφαρμογή οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, η Επιτροπή εφαρμόζει για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης <sup>(77)</sup>.
- (322) Όσον αφορά τις επιχορηγήσεις που χορηγήθηκαν από το 2005 και μετά, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ίσχυαν τότε και, ως εκ τούτου, έπρεπε να εφαρμοστούν.
- (323) Ωστόσο, οι επιχορηγήσεις μεταξύ 2000 και 2005 χορηγήθηκαν στο ΕΒΕ-Αερολιμένας πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, σε μια χρονική στιγμή κατά την οποία δεν υπήρχε ειδικό κριτήριο συμβατότητας για τις επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες. Η Επιτροπή οφείλει να εκτιμήσει τις εν λόγω επιχορηγήσεις απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη την πρακτική της κατά τη λήψη σχετικών αποφάσεων. Πρέπει να υπομνησθεί ότι η πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής ως προς την αξιολόγηση του συμβιβασμού των ενισχύσεων που χορηγούνται στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων παγιώθηκε με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμβατότητα με την εσωτερική αγορά των επιχορηγήσεων που χορηγήθηκαν μεταξύ 2000 και 2005 θα πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα των αρχών που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και υπό το πρίσμα της νομολογίας <sup>(78)</sup>.

<sup>(77)</sup> Σημείο 173 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(78)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Δημοκρατία της Αυστρίας κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψη 20.

- (324) Οι κρατικές ενισχύσεις υπέρ των αερολιμένων, όπως και κάθε άλλη κρατική ενίσχυση, πρέπει να είναι αναγκαίες για την προώθηση της ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας και αναλογικές προς τον στόχο αυτό προκειμένου να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή θα εξετάσει, συνεπώς, αν τηρούνται τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, πέραν των προαναφερθέντων κριτηρίων των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.
- (325) Για να αποδείξει την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της ενίσχυσης, η Επιτροπή πρέπει επίσης να επαληθεύσει ότι το ποσό της ενίσχυσης περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου <sup>(79)</sup>.

α) Επιλεξιμότητα των επενδυτικών δαπανών

- (326) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, οι επιλέξιμες δαπάνες για μια επενδυτική ενίσχυση υπέρ ενός αερολιμένα πρέπει να περιορίζονται στις επενδυτικές δαπάνες για τις καθαυτό αερολιμενικές υποδομές (διάδρομοι, τερματικοί σταθμοί, ασφαλτοτάπητας κ.ά.) ή στις δαπάνες των εγκαταστάσεων άμεσης υποστήριξης αυτών (πυροσβεστικές εγκαταστάσεις, εξοπλισμοί ασφαλείας ή προστασίας). Ωστόσο, από τις επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να εξαιρούνται οι δαπάνες για εμπορικές δραστηριότητες που δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες του αερολιμένα, όπως η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η εκμετάλλευση και η μίσθωση χώρων και ακινήτων —όχι μόνο για γραφεία και αποθήκευση αλλά και για ξενοδοχεία και βιομηχανικές επιχειρήσεις μέσα στον χώρο του αερολιμένα— καθώς και καταστημάτων, εστιατορίων και χώρων στάθμευσης.
- (327) Οι διάφορες επενδυτικές επιχορηγήσεις από το ΕΤΠΑ, την περιφέρεια Poitou-Charentes, το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime και την Communauté d'agglomération de La Rochelle, ύψους σχεδόν 3 εκατ. EUR, χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση της κατασκευής νέου χώρου αναχωρήσεων και αφίξεων, την ενίσχυση, την επιμήκυνση και τη διεύρυνση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, την ενίσχυση και τη διεύρυνση του τροχοδρόμου, την ενίσχυση και την επέκταση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και τη δημιουργία λεκάνης καθίζησης για την ευθυγράμμιση του αερολιμένα με τον νόμο περί υδάτων.
- (328) Ο διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης, ο τροχοδρόμος, οι θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, η λεκάνη καθίζησης και ο τερματικός σταθμός αποτελούν μέρος των αερολιμενικών υποδομών και εμπίπτουν στο πεδίο του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 218. Κατά συνέπεια, οι επενδυτικές δαπάνες για τις υποδομές είναι επιλέξιμες.

β) Οι ενισχύσεις προωθούν την ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας

- (329) Οι επενδυτικές επιχορηγήσεις χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή νέου χώρου αναχωρήσεων και αφίξεων, την ενίσχυση, την επιμήκυνση και τη διεύρυνση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, την ενίσχυση και τη διεύρυνση του τροχοδρόμου, την ενίσχυση και επέκταση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και τη δημιουργία λεκάνης καθίζησης για την ευθυγράμμιση του αερολιμένα με τον νόμο περί υδάτων.
- (330) Η αναπροσαρμογή του μεγέθους του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης (κατά 45 m σε πλάτος και κατά 115 m σε μήκος), του τροχοδρόμου και των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών επέτρεψε στον αερολιμένα της La Rochelle να χειρίζεται αεροσκάφη χωρητικότητας 100-200 θέσεων, όπως τα B737 και A320, και να στοχεύσει νέες αγορές όπου τα αεροσκάφη αυτά χρησιμοποιούνται περισσότερο (Μεγάλη Βρετανία, Βέλγιο, Ιβηρική Χερσόνησος), με προσαρμογή στα ειδικά πρότυπα ασφαλείας των αεροσκαφών αυτών. Αυτό ανταποκρίνεται σε έναν στόχο περιφερειακής οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης, ο οποίος ενισχύει την ελκυστικότητα του αερολιμένα της La Rochelle και, ως εκ τούτου, αποσκοπεί στην αύξηση του αριθμού των επιβατών που ταξιδεύουν στην περιοχή.
- (331) Η επέκταση του τερματικού σταθμού κατέστησε δυνατή την προσαρμογή του τερματικού σταθμού στη συνεχή αύξηση της κυκλοφορίας και, ως εκ τούτου, τη διαχείριση των επιβατών σύμφωνα με ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας, προστασίας και άνεσης, το οποίο δεν υπήρχε προηγουμένως, όπως επισημάνθηκε τον Ιανουάριο του 2000 σε μελέτη για τα κτίρια. Στη μελέτη διαπιστώθηκε ότι σε ώρες αιχμής διέρχονταν από τον κοινόχρηστο χώρο 100 επιβάτες και, ως εκ τούτου, ο εν λόγω χώρος ήταν αρκετά μικρός, με αποτέλεσμα να προκαλείται συμφόρηση και καθυστερήσεις στις διαδικασίες ασφαλείας και, κατά συνέπεια, στην επιβίβαση και την αποβίβαση. Ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση βελτίωσε την ασφάλεια και τη λειτουργία των υποδομών, οι οποίες είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων της περιφερειακής ανάπτυξης και της αύξησης του τουρισμού.

<sup>(79)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2011 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης NN 26/2009 — Ελλάδα — επέκταση του αεροδρομίου Ιωαννίνων, αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70. Βλ. επίσης απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 18ης Ιανουαρίου 2012, Djebel κατά Επιτροπής, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, σκέψεις 122 και 123 και εκεί μνημονεύομενη νομολογία.

- (332) Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο αερολιμένας της La Rochelle αποτελεί σημαντικό σύνδεσμο μεταξύ της Ευρώπης και της περιοχής της La Rochelle. Από την άποψη αυτή, ο αερολιμένας είναι καίριας σημασίας για την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Η απουσία αερολιμένα στη La Rochelle ή η σημαντική μείωση της δυνατότητας εξυπηρέτησης θα μπορούσε να υπονομεύσει τον ρόλο αυτό, δεδομένου ότι ιδίως όσοι ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους επιθυμούν γενικά την ελαχιστοποίηση της διάρκειας του ταξιδιού τους, ώστε να μπορούν να επιστρέφουν την ίδια ημέρα. Ως εκ τούτου, εάν οι ταξιδιώτες για επαγγελματικούς λόγους από και προς τη La Rochelle έπρεπε να χρησιμοποιούν αερολιμένα που δεν βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με την πόλη, αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί εμπόδιο για την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας.
- (333) Ο αερολιμένας της La Rochelle διαχειρίζεται επίσης σημαντικές τουριστικές ροές που συνδέονται ιδίως με την εγγύτητά του με τη νήσο Ré και τα παράκτια θέρετρά της. Ο θετικός αυτός αντίκτυπος αξιολογήθηκε σε σημείωμα του ΕΒΕ του 2008 σχετικά με μια στρατηγική ελεγχόμενης ανάπτυξης. Το σημείωμα αναφέρει ότι η οικονομική συμβολή του αερολιμένα στο αστικό συγκρότημα συνίσταται στις δαπάνες των επιβατών αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην τοπική οικονομία κατά τη διάρκεια της διαμονής τους (33 εκατ. EUR το 2007). Επιπλέον, το 2008 υπήρχαν στον αερολιμένα 167 θέσεις εργασίας. Έκθεση σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές και την ανάπτυξη του τουρισμού που εκπόνησε η ODIT France το 2008 παρουσίαζε μια αναλογία βάσει της οποίας η συνολική οικονομική συνεισφορά του αερολιμένα της La Rochelle στην τοπική οικονομία εκτιμήθηκε σε 100 εκατ. EUR το 2008.
- (334) Για όλους αυτούς τους λόγους, οι επενδυτικές επιχορηγήσεις που έλαβε το ΕΒΕ-Αερολιμένας συνέβαλαν στην οικονομική ανάπτυξη της La Rochelle και της περιοχής της, δεδομένου του αντίκτυπου του αερολιμένα στον τουρισμό και στην οικονομική δραστηριότητα εν γένει.
- (335) Οι επιχορηγήσεις αυτές συνέβαλαν επίσης στη βελτίωση των δυνατοτήτων πρόσβασης στην περιοχή, ιδίως για τους τουρίστες και όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Εν προκειμένω, πρέπει να σημειωθεί ότι ο αερολιμένας της La Rochelle δεν βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με τον αερολιμένα της Angoulême (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 305 έως 307).
- (336) Όσον αφορά τους αερολιμένες Niort και Rochefort, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υποκαθιστούν τη La Rochelle ως αερολιμένα για τη μεταφορά επιβατών με τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται από μεγάλες εμπορικές αεροπορικές εταιρείες (βλ. αιτιολογική σκέψη 309).
- (337) Έτσι, μια επενδυτική ενίσχυση που επιτρέπει στον αερολιμένα της La Rochelle να αυξήσει τη χωρητικότητα διαχείρισης προάγει την προσβασιμότητα της περιοχής σε κάποιο βαθμό, εφόσον απαλλάσσει τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρείες από την αναγκαστική επιλογή ενός ατελούς υποκατάστατου.
- (338) Επιπλέον, η γραμμή TGV που συνδέει τη La Rochelle με το Παρίσι, έναν διεθνή κόμβο μεταφορών, είναι υψηλής ταχύτητας μόνο από το Saint Pierre des Corps και, ως εκ τούτου, χρειάζονται 3 ώρες για να φτάσει κανείς στο Παρίσι με αυτόν τον τρόπο μεταφοράς. Το έργο TGV Atlantique, το οποίο θα συνδέει με μέγιστη ταχύτητα τις πόλεις Poitiers, Angoulême και Bordeaux, δεν περιλαμβάνει τη La Rochelle.
- (339) Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι, παρά την ύπαρξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς αντί των αεροπορικών μεταφορών, οι επενδυτικές επιχορηγήσεις συνέβαλαν στη βελτίωση της προσβασιμότητας και της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής.
- γ) Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον καθορισμένο στόχο
- (340) Οι επενδύσεις αποσκοπούσαν στη βελτίωση της λειτουργίας και στη διασφάλιση της βέλτιστης χρήσης της υφιστάμενης υποδομής, ιδίως επειδή ένα μέρος της υποδομής δεν ήταν χρησιμοποιήσιμο λόγω μη συμμόρφωσης με τα πρότυπα ασφαλείας ή επειδή η επένδυση καθιστά δυνατή την προσαρμογή του αερολιμένα σε προβλεπόμενη αύξηση του αριθμού των επιβατών.
- (341) Κατά την πραγματοποίηση των επενδύσεων σχετικά με τη διεύρυνση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, ο οποίος ήταν μικρού μεγέθους και ανεπαρκής, το ΕΒΕ-Αερολιμένας περιορίστηκε σε επέκταση 115 μέτρων, η οποία επαρκούσε για την επίτευξη των στόχων της αγοράς, όπως αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 330, δηλαδή για την προσαρμογή σε αεροσκάφη μέγιστης χωρητικότητας 200 θέσεων. Η επέκταση αυτή είχε επίσης προταθεί στη μελέτη που εκπονήθηκε τον Ιανουάριο του 2000 από την υπηρεσία Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Η κίνηση που καταγράφηκε τα επόμενα έτη επιβεβαιώνει τις διαπιστώσεις αυτές.
- (342) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 331, οι εργασίες για τον (εξίσου μικρού μεγέθους) τερματικό σταθμό, που χρηματοδοτήθηκε από τις επενδυτικές επιχορηγήσεις, δεν οδήγησαν σε σημαντική αύξηση της χωρητικότητας, αλλά αποσκοπούσαν μόνο στο να διασφαλιστεί ότι οι υποδομές που δεν έχουν το απαιτούμενο μέγεθος θα μπορούσαν να διαχειριστούν την υφιστάμενη κυκλοφορία και να ανταπεξέλθουν καλύτερα στις περιόδους αιχμής.
- (343) Ως εκ τούτου, οι επενδύσεις αυτές δεν υπερέβησαν το αναγκαίο μέτρο ώστε ο αερολιμένας να συνεχίσει να εξυπηρετεί ομαλά την υφιστάμενη κίνηση, ακόμη και σε περιόδους αιχμής. Οι επενδύσεις ήταν επομένως απαραίτητες και αναλογικές για την επίτευξη του καθορισθέντος στόχου.

δ) Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα

- (344) Πρέπει να σημειωθεί ότι, μεταξύ του 2005 και του 2007, η κίνηση στον αερολιμένα της La Rochelle κυμαινόταν μεταξύ περίπου 120 000 και περίπου 220 000 επιβατών ετησίως και ότι η κίνηση αυξανόταν με την πάροδο των ετών. Ως εκ τούτου, ήταν εύλογο τόσο το 2005 όσο και το 2007 να αναμένονται προοπτικές για σημαντική και αυξημένη χρήση.
- (345) Ως εκ τούτου, οι εν λόγω προοπτικές δικαιολογούσαν τις επενδύσεις που αποσκοπούσαν στη διατήρηση της υποδομής σε καλή κατάσταση για τη διαχείριση της υφιστάμενης κίνησης και στην αντιμετώπιση της ετήσιας ανάπτυξης του αερολιμένα, χωρίς ωστόσο να αυξηθεί σημαντικά η χωρητικότητα.
- (346) Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι εργασίες αναπροσαρμογής του μεγέθους του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης της La Rochelle αποσκοπούσαν στη διαχείριση αεροσκαφών μεγαλύτερης χωρητικότητας και στην προσαρμογή στα πρότυπα ασφαλείας που ισχύουν ειδικά για ορισμένα αεροσκάφη, με απώτερο σκοπό την προώθηση της αύξησης του αριθμού των επιβατών που ταξιδεύουν στην περιοχή. Επιπλέον, η επέκταση του τερματικού σταθμού κατέστησε δυνατή την προσαρμογή του τερματικού σταθμού στη συνεχή αύξηση της κίνησης και, ως εκ τούτου, τη διαχείριση των επιβατών σύμφωνα με ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας, προστασίας και άνεσης, καθώς και την αποφυγή συμφόρησης και καθυστερήσεων στις διαδικασίες ασφαλείας και, κατά συνέπεια, στην επιβίβαση και την αποβίβαση. Με τις επενδυτικές επιχορηγήσεις χρηματοδοτήθηκαν εργασίες ανακαίνισης και αναβάθμισης των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης με σκοπό τη διατήρηση της υποδομής σε κατάσταση που να επιτρέπει τη συνέχιση της εξυπηρέτησης των υφιστάμενων τύπων αεροσκαφών και του όγκου της κυκλοφορίας χωρίς σημαντική αύξηση της χωρητικότητας, καθώς και τη βελτίωση της λειτουργίας του αερολιμένα σε περιόδους αιχμής. Εν κατακλείδι, οι χρηματοδοτηθείσες υποδομές παρείχαν, συνεπώς, ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης κατά τη χορήγηση των επενδυτικών επιχορηγήσεων.

ε) Ισότιμη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή

- (347) Ο αερολιμένας της La Rochelle είναι ανοικτός στις διάφορες αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να τον χρησιμοποιήσουν χωρίς ειδικούς περιορισμούς. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η πρόσβαση στην υποδομή είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

στ) Απουσία επηρεασμού των συναλλαγών κατά παράβαση του κοινού συμφέροντος

- (348) Όπως προαναφέρθηκε, ο αερολιμένας της La Rochelle αποτελεί αερολιμένας της κατηγορίας Δ βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005. Στην παράγραφο 39 των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρεται ότι «η χρηματοδότηση μικρών περιφερειακών αερολιμένων (της κατηγορίας Δ) έχει μικρές πιθανότητες να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον».
- (349) Επιπλέον, από τις αιτιολογικές σκέψεις 304 και 309 προκύπτει ότι ο αερολιμένας της La Rochelle δεν ανταγωνίζεται στη ζώνη επιρροής του άλλον αερολιμένα με το ίδιο επιχειρηματικό μοντέλο, ο οποίος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τα επίμαχα μέτρα. Οι αερολιμένες Niort και Rochefort εξυπηρετούν διαφορετικά τμήματα της αγοράς και, ως εκ τούτου, αποτελούν μόνο ατελή υποκατάστατα μεταξύ τους. Ο αερολιμένας της Angoulême δεν βρίσκεται στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα της La Rochelle.
- (350) Επιπλέον, οι επίμαχες επενδυτικές επιχορηγήσεις δεν χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση σημαντικών αυξήσεων χωρητικότητας, οι οποίες θα είχαν ως αποτέλεσμα να μεταβληθεί ο χαρακτηρισμός του αερολιμένα βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005. Επομένως, ο κύριος αντίκτυπος των επίμαχων επενδυτικών επιχορηγήσεων ήταν η διατήρηση του αερολιμένα, στο μέτρο που, ελλείψει των εν λόγω επιχορηγήσεων, δεν θα ήταν σε θέση να συνεχίσει τη λειτουργία του ή θα μπορούσε να το πράξει μόνο υπό χειρότερες συνθήκες. Ωστόσο, οι επιχορηγήσεις δεν οδήγησαν στη δημιουργία νέας χωρητικότητας που θα μπορούσε να ανταγωνιστεί άλλους αερολιμένες, όπως φαίνεται στον πίνακα 11.

Πίνακας 11

**Χωρητικότητα που χρησιμοποιήθηκε από άποψη αριθμού επιβατών κατά την περίοδο 2002-2010**

| Έτος | Χωρητικότητα που χρησιμοποιήθηκε |
|------|----------------------------------|
| 2002 | 91 726                           |
| 2003 | 93 763                           |
| 2004 | 100 342                          |

|      |         |
|------|---------|
| 2005 | 127 563 |
| 2006 | 180 964 |
| 2007 | 220 088 |
| 2008 | 214 338 |
| 2009 | 167 724 |
| 2010 | 191 429 |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

(351) Τέλος, μετά τη χορήγηση των επενδυτικών επιχορηγήσεων, δεν υπήρξε σημαντική μετατόπιση των αεροπορικών εταιρειών από την Angoulême στη La Rochelle και κανένα δρομολόγιο από την Angoulême δεν καταργήθηκε ούτε αντικαταστάθηκε από νέα δρομολόγια προς τους ίδιους προορισμούς από τη La Rochelle.

(352) Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα θετικά και αρνητικά δεδομένα που δημιούργησαν οι εν λόγω επιχορηγήσεις, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές επιχορηγήσεις δεν επηρέασαν τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

#### ζ) Αναγκαιότητα και αναλογικότητα της ενίσχυσης

(353) Θεωρείται αναγκαία και αναλογική η επένδυση στην καλύτερη λειτουργία και βέλτιστη χρήση της υφιστάμενης υποδομής, ιδίως όταν ένα μέρος της υποδομής δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί επειδή δεν πληροί τα πρότυπα ασφαλείας <sup>(80)</sup>, ή επειδή η επένδυση καθιστά δυνατή την προσαρμογή του αερολιμένα στην προβλεπόμενη αύξηση του αριθμού των επιβατών <sup>(81)</sup>.

(354) Όσον αφορά τις εργασίες για τον μικρού μεγέθους διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, τον τροχόδρομο και τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, η στρατηγική του αερολιμένα ήταν να ανοίξει νέα δρομολόγια και να αναπτύξει την κίνηση του, κάτι που απαιτούσε επέκταση των εν λόγω υποδομών.

(355) Όσον αφορά τις εργασίες που εκτελέστηκαν στον τερματικό σταθμό, οι αερολιμενικές υποδομές δεν ήταν κατάλληλες για τη συνεχή αύξηση της επιβατικής κίνησης, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις και συμφόρηση. Ως εκ τούτου, η αναπροσαρμογή του μεγέθους του αερολιμένα ήταν όχι μόνο αναγκαία αλλά και αναλογική για τη διαχείριση της εισροής επιβατών.

(356) Οι επενδυτικές επιχορηγήσεις αντιστοιχούσαν σε 2 986 000 EUR για επένδυση ύψους 5 876 000 EUR, ήτοι ένταση ενίσχυσης 50,8 %, ποσοστό που είναι αποδεκτό δεδομένης της κατηγορίας του αερολιμένα.

(357) Επιπλέον, όλα τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι η ενίσχυση αυτή μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία και αναλογική, δεδομένου ότι το ΕΒΕ δεν θα ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τις σχετικές επενδύσεις χωρίς την ενίσχυση, ούτε να πραγματοποιήσει σημαντικά υψηλότερη συνεισφορά από εκείνη που εισέφερε.

(358) Στον πίνακα 12 που ακολουθεί συνοψίζονται τα καθαρά έσοδα του αερολιμένα της La Rochelle την περίοδο 2002- 2012 και η ικανότητα αυτοχρηματοδότησής του, που είναι το άθροισμα των καθαρών εσόδων και των μη ταμειακών εξόδων (ουσιαστικά, αποσβέσεις και προβλέψεις για υποχρεώσεις και έξοδα). Η ικανότητα αυτοχρηματοδότησης αντιπροσωπεύει τα ποσά που προκύπτουν από τη δραστηριότητα μιας επιχείρησης τα οποία είναι διαθέσιμα για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων, το κεφάλαιο κίνησης της επιχείρησης, τις αποπληρωμές δανείων, τις αποταμιεύσεις και τα μερίσματα που καταβάλλονται στους μετόχους.

<sup>(80)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2006 σχετικά με την κρατική ενίσχυση NN 21/2006, Ηνωμένο Βασίλειο — Αερολιμένας City of Derry (EE C 272 της 9.11.2006, σ. 13), αιτιολογικές σκέψεις 57 και 58.

<sup>(81)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 27 Απριλίου 2010 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 41/2010, Λετονία — Κρατική ενίσχυση που συνδέεται με επενδύσεις σε υποδομές του αερολιμένα της Ρίγας (EE C 143 της 2.6.2010, σ. 22), αιτιολογικές σκέψεις 35-37.

Πίνακας 12

**Καθαρά έσοδα και ικανότητα αυτοχρηματοδότησης του αερολιμένα της La Rochelle**

(σε χιλιάδες EUR)

| Έτος                         | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Έσοδα                        | 1 581 | 2 220 | 2 529 | 3 021 | 4 063 | 4 048 | 4 292 | 3 777 | 4 773 | 5 203 | 5 415 |
| Δαπάνες                      | 1 756 | 2 295 | 2 510 | 3 355 | 4 801 | 4 607 | 5 020 | 4 548 | 4 970 | 5 694 | 5 911 |
| Καθαρά έσοδα                 | - 175 | - 75  | 19    | - 334 | - 738 | - 559 | - 728 | - 771 | - 197 | - 491 | - 496 |
| Ικανότητα αυτοχρηματοδότησης | 5     | 228   | - 84  | 5     | 298   | - 195 | - 259 | - 679 | 46    | - 2   | - 30  |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

(359) Ο πίνακας αυτός δείχνει ότι ο αερολιμένας συσσωρεύσε ζημίες μεταξύ του 2002 και του 2012. Επιπλέον, η ικανότητα αυτοχρηματοδότησης του αερολιμένα κυμαινόταν μεταξύ 298 000 EUR και – 679 000 EUR ετησίως κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Το 2004 και το 2005, όταν καταβλήθηκαν σχεδόν όλες οι επενδυτικές επιχορηγήσεις, η ικανότητα αυτοχρηματοδότησης του αερολιμένα ήταν μόλις – 84 000 EUR και 5 000 EUR αντίστοιχα, ποσό πολύ χαμηλό σε σύγκριση με το κόστος των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν (συνολικό κόστος των επενδύσεων το 2004 και το 2005: 5 830 000 EUR) <sup>(82)</sup>. Οι πόροι που προέκυπταν από τις δραστηριότητες του αερολιμένα ήταν, συνεπώς, ανεπαρκείς ώστε να μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη χρηματοδότηση αυτών των επενδύσεων.

(360) Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι το οικονομικό αποτέλεσμα ήταν 19 000 EUR το 2004 και – 334 000 EUR το 2005, έτη κατά τα οποία καταβλήθηκαν σχεδόν όλες οι επενδυτικές επιχορηγήσεις. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να συγκριθούν με τα καθαρά έσοδα του αερολιμένα μετά τις επιχορηγήσεις, δηλαδή – 738 000 EUR το 2006 και – 559 000 EUR το 2007. Συνεπώς, η χρηματοδότηση του συνόλου ή έστω σημαντικού μέρους των εν λόγω επενδύσεων από τους ίδιους πόρους του αερολιμένα θα είχε αυξήσει σε πολύ μεγάλο βαθμό τις ζημίες του, που ήταν ήδη σημαντικές.

(361) Αφετέρου, λαμβανομένων υπόψη των ζημιών σε μακροπρόθεσμη βάση, είναι μάλλον απίθανο να ήταν σε θέση το EBE να χρηματοδοτήσει σημαντικό μέρος των εν λόγω επενδύσεων μέσω αύξησης του χρέους του, το οποίο ανερχόταν περίπου σε 226 000 EUR το 2005 και σε 341 000 EUR το 2006 <sup>(83)</sup>.

(362) Ως εκ τούτου, οι επενδυτικές επιχορηγήσεις ήταν αναγκαίες για την πραγματοποίηση των επενδύσεων που χρηματοδοτούσαν. Με άλλους όρους, λειτούργησαν ως κίνητρο, διότι το EBE δεν θα είχε πραγματοποιήσει τις επενδύσεις χωρίς τις επιχορηγήσεις. Επιπλέον, τηρούν την αρχή της αναλογικότητας, διότι το CCI δεν θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά τη συμμετοχή του στη χρηματοδότηση αυτών των επενδύσεων.

η) Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της επενδυτικής ενίσχυσης

(363) Για τους λόγους που εξηγούνται ανωτέρω στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδυτικές επιχορηγήσεις για την περίοδο 2001-2005 συνιστούν ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(364) Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται στα κριτήρια που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες. Συνάγεται με την απόλυτη επιφύλαξη κάθε αξιολόγησης ενδεχόμενων μελλοντικών επενδυτικών ενισχύσεων στον αερολιμένα της La Rochelle, την οποία η Επιτροπή θα μπορούσε να διενεργήσει βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(82)</sup> Πίνακας που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές στις 14 Νοεμβρίου 2017 ως απάντηση στην ερώτηση 9.

<sup>(83)</sup> Παράρτημα 6 της συμπληρωματικής τελικής απάντησης του EBE της 14ης Νοεμβρίου 2017 (επιχειρηματικό σχέδιο 2001-2014, γραμμή δανειοληψίας και λοιπών χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων).

## 7.1.3.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης λειτουργίας

- (365) Όπως αποδείχθηκε ήδη, η Γαλλία υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης με το να υποστηρίζει ότι η διαχείριση του αερολιμένα της La Rochelle στο σύνολό του ήταν ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η δραστηριότητα του διαχειριστή του αερολιμένα της La Rochelle που συνίσταται στην υποδοχή εμπορικών πτήσεων μεταφοράς επιβατών στον αερολιμένα δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αυθεντική ΥΓΟΣ. Στον βαθμό που τα διάφορα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας αποσκοπούσαν στη χρηματοδότηση της δραστηριότητας του αερολιμένα στο σύνολό της, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας η οποία χορηγείται για τη διαχείριση μιας αυθεντικής ΥΓΟΣ.
- (366) Επιπλέον, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω, κανένα από τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας δεν εντάσσεται σε ένα μηχανισμό χρηματικής αντιστάθμισης οι παράμετροι του οποίου θα είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο, σε συνδυασμό με τρόπους ελέγχου και αναθεώρησης της αντιστάθμισης καθώς και με ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης. Συνεπώς, τα εν λόγω μέτρα δεν πληρούν σωρευτικά τις προϋποθέσεις που όρισε το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας <sup>(84)</sup>, το οποίο εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση *ratione temporis*.
- (367) Κατά συνέπεια, τα μέτρα αυτά δεν μπορούν να κηρυχθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (368) Η Επιτροπή θα αναλύσει τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης με βάση τα διάφορα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (369) Τα επίμαχα μέτρα αφορούν τη χρηματοδότηση που συνδέεται με τη λειτουργία του αερολιμένα: επιστρεπτές προκαταβολές μηδενικού επιτοκίου, υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα της La Rochelle μεταξύ 2001 και 2005 και επιδοτήσεις που έλαβε το ΕΒΕ από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης για να συμβάλει σε μέτρα προώθησης του αερολιμένα της La Rochelle.
- (370) Τα μέτρα αυτά συνιστούν ενισχύσεις λειτουργίας στον βαθμό που προορίζονταν για τη χρηματοδότηση της λειτουργίας του αερολιμένα La Rochelle και όχι για συγκεκριμένες επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν εντός του αερολιμένα. Αυτή η ενίσχυση λειτουργίας χορηγήθηκε παράνομα πριν από τις 4 Απριλίου 2014, ημερομηνία έναρξης ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2014, στις οποίες η Επιτροπή δήλωσε ότι θα εφάρμοζε τις αρχές που διατυπώνονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 <sup>(85)</sup>.
- (371) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών εφόσον πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στην ενότητα 5.1.2 <sup>(86)</sup>. Οι όροι της ενότητας 5.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 αναλύονται στη συνέχεια.

— Οι ενισχύσεις προωθούν την ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας

- (372) Οι επιστρεπτές προκαταβολές και η υποτιμολόγηση χρηματοδότησαν το λειτουργικό έλλειμμα του αερολιμένα της La Rochelle και, ως εκ τούτου, του επέτρεψαν να συνεχίσει να λειτουργεί. Όσον αφορά τις επιδοτήσεις των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης που προορίζονταν να συμβάλουν σε μέτρα προώθησης του αερολιμένα της La Rochelle, σκοπός των επιδοτήσεων αυτών ήταν η χρηματοδότηση μέτρων προώθησης με στόχο την ανάπτυξη της δραστηριότητας του αερολιμένα.
- (373) Όπως ήδη εξηγήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 329 και 332, η δραστηριότητα του αερολιμένα της La Rochelle έχει θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής La Rochelle, ιδίως στον τομέα του τουρισμού.
- (374) Η τοπική οικονομική ανάπτυξη αναγνωρίζεται από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 ως στόχος κοινού συμφέροντος που θα μπορούσε να δικαιολογήσει τη χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας υπέρ αερολιμένα πριν από την 4η Απριλίου 2014, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.
- (375) Είναι αδιαμφισβήτητο ότι ο αερολιμένας της La Rochelle προκάλεσε μεγάλη εισροή τουριστών στην περιοχή La Rochelle και είχε θετικό αντίκτυπο στην περιοχή και στην τοπική οικονομία.

<sup>(84)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

<sup>(85)</sup> Σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(86)</sup> Σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

- (376) Ο θετικός αυτός αντίκτυπος αξιολογήθηκε σε σημείωμα του ΕΒΕ του 2008 σχετικά με μια στρατηγική ελεγχόμενης ανάπτυξης. Το σημείωμα αναφέρει ότι η οικονομική συμβολή του αερολιμένα στο αστικό συγκρότημα συνίσταται στις δαπάνες των επιβατών αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην τοπική οικονομία κατά τη διάρκεια της διαμονής τους (33 εκατ. EUR το 2007) και στον αριθμό των θέσεων εργασίας στον αερολιμένα (167 το 2008).
- (377) Η έκθεση σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές και την ανάπτυξη του τουρισμού που εκπόνησε η ODIT France το 2008 παρουσίαζε μια αναλογία βάσει της οποίας η συνολική οικονομική συνεισφορά του αερολιμένα της La Rochelle στην τοπική οικονομία εκτιμήθηκε σε 100 εκατ. EUR το 2008. Επιπλέον, το 2008 υπήρχαν στον αερολιμένα 167 θέσεις εργασίας.
- (378) Επιπλέον, οι δαπάνες ανά επιβάτη και οι συνολικές δαπάνες υπολογίστηκαν στο πλαίσιο ετήσιων ερευνών μεταξύ 2006 και 2014, τα αποτελέσματα των οποίων έχουν ως εξής:

Πίνακας 13

**Δαπάνες ανά επιβάτη και συνολικές δαπάνες στην περιοχή La Rochelle**

(σε EUR)

| Έτος | Δαπάνες ανά επιβάτη | Συνολικές δαπάνες |
|------|---------------------|-------------------|
| 2006 | 336                 | 17,8 εκατομμύρια  |
| 2007 | 471                 | 33 εκατομμύρια    |
| 2008 | 367                 | 27,4 εκατομμύρια  |
| 2009 | Δεν αξιολογήθηκε    | Δεν αξιολογήθηκε  |
| 2010 | 532,58              | 30 εκατομμύρια    |
| 2011 | 548,97              | 35 εκατομμύρια    |
| 2012 | 558,62              | 37 εκατομμύρια    |
| 2013 | 482,80              | 27,4 εκατομμύρια  |
| 2014 | 578,44              | 33 εκατομμύρια    |

Πηγή: Γαλλικές αρχές.

- (379) Ο πίνακας 13 ανωτέρω δείχνει ότι η οικονομική συνεισφορά του αερολιμένα στην περιοχή La Rochelle αυξήθηκε κατά την περίοδο 2006-2014, με τις δαπάνες ανά επιβάτη να αυξάνονται από 336 EUR το 2006 σε 578,44 EUR το 2014.
- (380) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, όταν ένας αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με άλλον αερολιμένα ο οποίος διαθέτει πλεονάζουσα χωρητικότητα, το επιχειρηματικό σχέδιο, βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, πρέπει να προσδιορίζει τις πιθανές επιπτώσεις στην κίνηση του άλλου αερολιμένα που βρίσκεται στην εν λόγω ζώνη επιρροής <sup>(87)</sup>. Ο αερολιμένας της La Rochelle δεν ανταγωνίζεται στη ζώνη επιρροής του άλλον αερολιμένα με το ίδιο επιχειρηματικό μοντέλο. Οι αερολιμένες Niort και Rochefort εξυπηρετούν διαφορετικά τμήματα της αγοράς και, ως εκ τούτου, αποτελούν μόνο ατελή υποκατάστατα μεταξύ τους (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 308 και 309). Ο αερολιμένας της Angoulême δεν βρίσκεται στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα της La Rochelle. Μπορεί, επομένως, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι έχουν ληφθεί υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις της κίνησης του αερολιμένα της La Rochelle στους γειτονικούς αερολιμένες και ότι αποκλείστηκε η ύπαρξη σημαντικών επιπτώσεων.
- (381) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στον αερολιμένα της La Rochelle συνέβαλε στον στόχο της οικονομικής ανάπτυξης και της συνδεδειμότητας της περιοχής La Rochelle.

<sup>(87)</sup> Σημείο 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

β) Ανάγκη κρατικής παρέμβασης και κατάλληλος χαρακτήρας της ενίσχυσης ως μέσου πολιτικής

- (382) Η ενίσχυση λειτουργίας ήταν αναγκαία για να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα της λειτουργίας του αερολιμένα La Rochelle και, ως εκ τούτου, η συνέχιση της λειτουργίας του. Από δημοσιονομική άποψη, η εν λόγω ενίσχυση ήταν αναγκαία διότι ο αερολιμένας δεν ήταν οικονομικά βιώσιμος και είχε ταμειακό έλλειμμα. Λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων του, ο αερολιμένας δεν θα ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει περισσότερα από τα ίδια κεφάλαιά του.
- (383) Επιπλέον, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, «υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδεχομένως να δυσκολευτούν να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση για τη λειτουργία τους χωρίς δημόσια χρηματοδότηση»<sup>(88)</sup>. Οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι οι αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 700 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους. Ο αερολιμένας της La Rochelle είναι ένας από τους μικρότερους αερολιμένες, καθώς η κίνηση του δεν αναμένεται να υπερβεί τους 300 000 επιβάτες πριν από το 2020 και δεν υπερβή τους 200 000 επιβάτες πριν από το 2007.
- (384) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, θα πρέπει να εξεταστεί εάν θα μπορούσαν να εφαρμοστούν άλλα μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης εκτός από αυτά που χρησιμοποιήθηκαν προκαλώντας λιγότερες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού<sup>(89)</sup>. Όπως έχει ήδη επισημανθεί, ο αερολιμένας παρουσίαζε σημαντικό έλλειμμα εκμετάλλευσης κάθε χρόνο κατά την περίοδο 2002-2012 (εκτός από το 2004). Για να διατηρηθεί σε λειτουργία και να του παρασχεθεί η αναγκαία ρευστότητα για τη λειτουργία του, ήταν συνεπώς δύσκολο, στο πλαίσιο αυτό, να προβλεφθούν άλλα μέσα εκτός από τις μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις λειτουργίας, όπως οι επιχορηγήσεις για μέτρα εμπορικής προώθησης και η υποτιμολόγηση, καθώς και επιστρεπτές προκαταβολές χωρίς συγκεκριμένη προθεσμία επιστροφής και άτοκα.
- (385) Ως εκ τούτου, η ενίσχυση λειτουργίας για τον αερολιμένα της La Rochelle ήταν αναγκαία και κατάλληλη.

γ) Χαρακτήρας κινήτρου και αναλογικότητα της ενίσχυσης

- (386) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, θα πρέπει να εξακριβωθεί αν, χωρίς τις ενισχύσεις λειτουργίας, το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα θα μειωνόταν σημαντικά και αν οι ενισχύσεις περιορίστηκαν στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας<sup>(90)</sup>.
- (387) Δεδομένου ότι ο αερολιμένας της La Rochelle δεν ήταν οικονομικά βιώσιμος, η δραστηριότητά του θα είχε μειωθεί σημαντικά ώστε να διασφαλιστεί η ισοσκελίση των οικονομικών του ή θα είχε διακοπεί πλήρως χωρίς τα μέτρα στήριξης για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών του δαπανών. Η ενίσχυση είχε, επομένως, χαρακτήρα κινήτρου κατά την έννοια του σημείου 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.
- (388) Επιπλέον, από τον πίνακα 12 προκύπτει ότι οι διάφορες επιδοτήσεις λειτουργίας περιορίζονταν στα ποσά που ήταν αναγκαία για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του αερολιμένα, χωρίς να υπερβαίνουν τα ποσά αυτά. Με εξαίρεση το 2004, όταν το λογιστικό αποτέλεσμα ήταν θετικό (19 000 EUR), το λογιστικό αποτέλεσμα ήταν πάντοτε αρνητικό, γεγονός που υποδηλώνει ότι η ενίσχυση λειτουργίας για τον αερολιμένα δεν υπερβή ποτέ τα ποσά που ήταν αναγκαία για τη διατήρηση ενός ισοσκελισμένου λογιστικού αποτελέσματος.
- (389) Συγκεκριμένα, οι επιστρεπτές προκαταβολές που χορηγήθηκαν από τη Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ προέρχονταν από την υποχρέωση υποβολής ενός ισοσκελισμένου προϋπολογισμού για τον αερολιμένα, την οποία επέβαλλε στο ΕΒΕ η σύμβαση παραχώρησης. Το ποσό των προκαταβολών καθοριζόταν κάθε έτος κατά την κατάρτιση του προϋπολογισμού, ώστε να εξασφαλίζεται η ισοσκελίση του. Η κατάρτιση των προϋπολογισμών των αερολιμένων τους οποίους διαχειρίζονται εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια υπόκειται σε αυστηρές διαδικασίες που μπορούν να εγγυηθούν ότι οι δημόσιες συνεισφορές που αποσκοπούν στην ισοσκελίση του προϋπολογισμού περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο.
- (390) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διάφορες επιδοτήσεις λειτουργίας που έλαβε το ΕΒΕ-Αερολιμένας περιορίζονταν στο ελάχιστο.

δ) Αξιολόγηση της στρέβλωσης του ανταγωνισμού και των επιπτώσεων στις συναλλαγές

- (391) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014, κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στις συναλλαγές<sup>(91)</sup>.

<sup>(88)</sup> Σημείο 117 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(89)</sup> Σημείο 120 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(90)</sup> Σημεία 124 και 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(91)</sup> Σημεία 131 και 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

- (392) Οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε έναν αερολιμένα της Ένωσης μπορούν δυνητικά να επηρεάσουν αρνητικά όλους τους άλλους αερολιμένες της Ένωσης. Όλοι οι αερολιμένες της Ένωσης ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών, στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών. Όταν πρόκειται για ενισχύσεις λειτουργίας που επιτρέπουν στον αερολιμένα να διατηρήσει την οικονομική του βιωσιμότητα, η έκταση αυτής της γενικής επίπτωσης στους άλλους αερολιμένες εξαρτάται από τον όγκο της δραστηριότητας του ενισχυόμενου αερολιμένα, που μπορεί να εκφραστεί ιδίως σε αριθμό επιβατών, δρομολογίων και συχνотήτων.
- (393) Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2001-2012), ο αερολιμένας της La Rochelle παρέμεινε αερολιμένας μικρού μεγέθους. Ο αερολιμένας της La Rochelle είναι ένας από τους μικρότερους αερολιμένες, καθώς η κίνηση του δεν αναμένεται να υπερβεί τους 300 000 επιβάτες πριν από το 2020 και δεν υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες ετησίως πριν από το 2007. Ο όγκος δραστηριότητας του αερολιμένα της La Rochelle παρέμεινε, συνεπώς, περιορισμένος. Το συνολικό αποτέλεσμα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στον εν λόγω αερολιμένα σε όλους τους άλλους αερολιμένες ήταν σχετικά περιορισμένο.
- (394) Ωστόσο, οι επιπτώσεις σε έναν άλλο αερολιμένα μιας ενίσχυσης λειτουργίας που χορηγείται σε ένα δεδομένο αερολιμένα είναι ακόμη εντονότερες όταν οι δύο αερολιμένες βρίσκονται σε κοντινή απόσταση. Ειδικότερα, όταν ο ένας εξ αυτών βρίσκεται στη ζώνη επιρροής του άλλου, βρίσκονται σε ιδιαίτερα έντονο ανταγωνισμό για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών που επιθυμούν να εξυπηρετήσουν την περιοχή στην οποία βρίσκονται. Επιπλέον, όταν εκτελούνται δρομολόγια με αναχώρηση από το καθένα από αυτά τα δύο αεροδρόμια προς την ίδια πόλη προορισμού, οι δύο αερολιμένες ανταγωνίζονται για την προσέλκυση των επιβατών που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε αυτή την πόλη προορισμού και οι οποίοι έχουν για το εν λόγω δρομολόγιο να επιλέξουν μεταξύ των δύο αερολιμένων.
- (395) Ο αερολιμένας της Angoulême δεν βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με τον αερολιμένα της La Rochelle (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 305 έως 307).
- (396) Όσον αφορά τους αερολιμένες Niort και Rochefort, η Επιτροπή θεωρεί, για τους ίδιους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 308 και 309, ότι οι εν λόγω επιδοτήσεις για τον αερολιμένα της La Rochelle δεν είναι ικανές να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό με τους αερολιμένες Niort και Rochefort.
- (397) Συνεπώς, οι εν λόγω ενίσχυση λειτουργίας είχε περιορισμένο αντίκτυπο στους γειτονικούς αερολιμένες του αερολιμένα της La Rochelle.
- (398) Λαμβάνοντας υπόψη όλα αυτά τα θετικά και αρνητικά δεδομένα που δημιούργησε η εν λόγω ενίσχυση συνολικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν επηρέασε τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.
- (399) Βάσει των ανωτέρω στοιχείων σχετικά με την επίπτωση της εν λόγω ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές και λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντική συμβολή αυτής της ενίσχυσης στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας της La Rochelle, ιδίως λόγω των θετικών της επιπτώσεων στον τοπικό τουρισμό και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της περιοχής, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν επηρέασε τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

ε) Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης λειτουργίας

- (400) Με βάση τα ανωτέρω, οι επιστρεπτές προκαταβολές, οι έκτακτες επιδοτήσεις λειτουργίας, η υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα της La Rochelle μεταξύ 2001 και 2005 και οι επιδοτήσεις για μέτρα προώθησης υφιστάμενων ενισχύσεων συμβατές με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (401) Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται στα ειδικά κριτήρια που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Συνάγεται με την απόλυτη επιφύλαξη κάθε αξιολόγησης ενδεχόμενων μελλοντικών ενισχύσεων στον αερολιμένα της La Rochelle, την οποία η Επιτροπή θα μπορούσε να διενεργήσει βάσει των κανόνων που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν μετά τις 4 Απριλίου 2014.

## 7.2. Μέτρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

### 7.2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

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

- (403) Ως εκ τούτου, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει τη σωρευτική εκπλήρωση των ακόλουθων όρων:
- ο δικαιούχος είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, το οποίο προϋποθέτει ότι ασκεί οικονομική δραστηριότητα·
  - το επίμαχο μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος·
  - το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ή στους αποδέκτες του·
  - το επίμαχο μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

#### 7.2.1.1. Έννοια της επιχείρησης

- (404) Για να διαπιστωθεί αν τα αξιολογηθέντα μέτρα συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, πρέπει να προσδιοριστεί αν οι αποδέκτες τους, η Ryanair/AMS και η Jet2, είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι οι δύο αυτές εταιρείες αποτελούν οντότητες που ασκούν δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και διαφήμισης. Από αυτή την άποψη, ασκούν οικονομικές δραστηριότητες.

#### 7.2.1.2. Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος

- (405) Οι διάφορες συμβάσεις που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας συνήφθησαν μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, αφενός, και του ΕΒΕ, αφετέρου.
- (406) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι, προκειμένου να εκτιμηθεί συγκεκριμένα η δυνατότητα καταλογισμού των επίμαχων μέτρων (δηλαδή των κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν βάσει των εν λόγω συμβάσεων) στο κράτος, δεν είναι σκόπιμο να γίνει διάκριση μεταξύ του ΕΒΕ στο σύνολό του, της Γενικής Υπηρεσίας του ΕΒΕ και του ΕΒΕ-Αερολιμένα. Το ΕΒΕ-Αερολιμένας δεν έχει νομική προσωπικότητα χωριστή από το ΕΒΕ και οι διάφορες συμβάσεις του έχουν συναφθεί από τον πρόεδρο του ΕΒΕ ή υπό τον έλεγχό του. Το ΕΒΕ-Αερολιμένας δεν αποτελεί χωριστή οντότητα με αυτονομία λήψης αποφάσεων, εκτός από εκείνες που αφορούν τη διαχείριση του αερολιμένα σε καθημερινή βάση. Ως εκ τούτου, οι συμπεριφορές του ΕΒΕ-Αερολιμένα και του ΕΒΕ συνολικά πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού ως προς τη σχέση τους με τις αεροπορικές εταιρείες και τις θυγατρικές τους για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι έχει ήδη ακολουθήσει την προσέγγιση αυτή στην πρακτική της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων <sup>(92)</sup>.
- (407) Όπως καταδείχθηκε ήδη στο σημείο 7.1.1.2, το ΕΒΕ είναι δημόσια αρχή, όλοι οι πόροι του πρέπει να θεωρούνται κρατικοί πόροι και όλες οι αποφάσεις του μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος κατά την έννοια της νομολογίας σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις.
- (408) Το ΕΒΕ και η Ryanair αναφέρουν στις παρατηρήσεις τους ότι οι συμβάσεις που συνήψε το ΕΒΕ με τις αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να θεωρηθούν καταλογιστέες στο κράτος.
- (409) Πρώτον, η Ryanair και το ΕΒΕ αμφισβητούν τη δυνατότητα καταλογισμού των διαφόρων επίμαχων μέτρων στο κράτος, υποστηρίζοντας ότι το κράτος δεν ασκεί επιρροή στις αποφάσεις των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων και απλώς ασκεί εποπτικό ρόλο. Η Ryanair και το ΕΒΕ στηρίζουν το επιχείρημά τους κυρίως στο γεγονός ότι δεν υπάρχει λειτουργική ενοποίηση των ΕΒΕ σε κρατικές δομές, δεδομένου ότι όλα τα μέλη των διοικητικών οργάνων των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι έμποροι ή διαχειριστές εμπορικών εταιρειών και δεν προβλέπεται θέση για εκπρόσωπο του κράτους. Η Ryanair παραπέμπει επίσης σε γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας που δείχνει ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι ανεξάρτητα από το κράτος. Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση αυτή, το γεγονός ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια «υπάγονται στο κράτος, δεδομένου ότι κάθε δημόσιος οργανισμός πρέπει να υπάγεται τεχνικά σε ένα νομικό πρόσωπο, δεν συνεπάγεται αφ' εαυτού καμία εξάρτηση».
- (410) Σε αντίθεση με όσα ισχυρίζονται η Ryanair και το ΕΒΕ στις παρατηρήσεις τους, έχει ελάχιστη σημασία, ως προς αυτό, το ότι τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια διοικούνται από πρόσωπα που έχουν εκλεγεί από εμπόρους και κατόχους επιχειρήσεων, χωρίς να προβλέπεται θέση για εκπρόσωπο του κράτους. Πράγματι, τα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια είναι ως προς αυτό παρόμοια με τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης, οι οποίοι διοικούνται από εκλεγμένους τοπικούς παράγοντες ανεξάρτητους από το κράτος (με τη στενή έννοια του όρου) και όχι από δημόσιους υπαλλήλους διοριζόμενους από άλλες δημόσιες αρχές. Εξάλλου, και τα εθνικά κοινοβούλια αποτελούνται από εκλεγμένους αντιπροσώπους. Τα κοινοβούλια αντιπροσωπεύουν, ωστόσο, μία από τις βασικές δημόσιες αρχές σε ένα δημοκρατικό κράτος.

<sup>(92)</sup> Απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα της Nîmes, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 12, αιτιολογική σκέψη 306.

- (411) Επιπλέον, ο βαθμός επιρροής ή ελέγχου που ασκείται από το κράτος (με τη στενή έννοια του όρου) στις δραστηριότητες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι επίσης άνευ σημασίας, εφόσον αυτοί οι ίδιοι αυτοί οργανισμοί είναι δημόσιες αρχές. Η κατάσταση των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων διαφέρει από εκείνη των δημόσιων επιχειρήσεων, για τις οποίες το Δικαστήριο διευκρίνισε τα κριτήρια καταλογισμού στο κράτος στην απόφαση *Stardust Marine* <sup>(93)</sup>. Στην περίπτωση ενός μέτρου που λαμβάνεται από δημόσια επιχείρηση, πρωταρχική αποστολή της οποίας είναι να ασκεί οικονομική δραστηριότητα, πρέπει να διαπιστώνεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές που ελέγχουν αυτή την επιχείρηση, π.χ. μέσω του κεφαλαίου που κατέχουν σε αυτήν, συμμετέχουν στη λήψη του επίμαχου μέτρου. Η κατάσταση ενός εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου είναι διαφορετική, καθόσον η οντότητα αυτή αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης, ή «ενδιάμεσο φορέα του κράτους» και, επομένως, δημόσια αρχή η οποία συστάθηκε με τον νόμο για την ικανοποίηση των γενικών συμφερόντων. Συνεπώς, για να διαπιστωθεί αν η απόφαση ενός εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου καταλογίζεται στο κράτος (κατά την ευρεία έννοια της νομολογίας περί κρατικών ενισχύσεων), δεν είναι αναγκαίο να διαπιστωθεί αν στη λήψη της εν λόγω απόφασης συμμετείχε κάποια άλλη δημόσια αρχή (π.χ. το κράτος υπό τη στενή έννοια του όρου ή κάποιος οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης). Στην πραγματικότητα, η απόφαση αυτή πληροί οπωσδήποτε το κριτήριο του καταλογισμού.
- (412) Η προσέγγιση αυτή έχει ακολουθηθεί από την Επιτροπή στην πρακτική της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων και έχει εγκριθεί από τη νομολογία. Η Επιτροπή ανέφερε σχετικά με το εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο του Var ότι «ως δημόσιος οργανισμός βάσει του γαλλικού δικαίου, ασκεί τη δραστηριότητά του σε μια καθορισμένη γεωγραφική περιοχή, διοικείται από εκλεγμένα μέλη και διαθέτει φορολογικά έσοδα που εισπράττει από τις επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στο εμπορικό μητρώο και από εταιρείες και, ως εκ τούτου υπάγεται στην κατηγορία των “δημόσιων αρχών” κατά την έννοια της οδηγίας 2000/52/EK της Επιτροπής. Επομένως, δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί ο καταλογισμός του μέτρου στο κράτος, κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Maritime*» <sup>(94)</sup>. Ειδικότερα, το Γενικό Δικαστήριο ενέκρινε την προσέγγιση αυτή σε πρόσφατες αποφάσεις σχετικά με ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε αεροπορικές εταιρείες από το EBE της Nîmes και το EBE της Pau: «ορθώς η Επιτροπή έκρινε [...], βάσει όλων αυτών των πραγματικών στοιχείων, ότι EBE όπως το CCIPB έπρεπε να θεωρηθούν ως δημόσιες αρχές των οποίων όλες οι αποφάσεις, όπως και οι αποφάσεις της κεντρικής διοίκησης ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, έπρεπε αναγκαστικά να καταλογιστούν στο κράτος» <sup>(95)</sup>. Η ανάλυση αυτή ισχύει επίσης για το EBE στην παρούσα υπόθεση.
- (413) Το EBE θεωρεί επίσης ότι η δραστηριότητα που ασκείται στην παρούσα υπόθεση, δηλαδή η εκμετάλλευση του αερολιμένα La Rochelle, αποτελεί οικονομική δραστηριότητα που ασκείται υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού με ιδιωτικούς φορείς. Ωστόσο, το επιχείρημα αυτό είναι περιττό, διότι τίποτε δεν εμποδίζει την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας από κρατικό φορέα <sup>(96)</sup>, όπως είναι το εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο <sup>(97)</sup>. Επιπλέον, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω στο σημείο 7.1.1.2, ο λόγος ύπαρξης και ο πρωταρχικός στόχος των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων έγκειται στα καθήκοντα γενικού συμφέροντος που τους ανατίθενται από τον νόμο. Οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων είναι συνεπώς επικουρικές των καθηκόντων τους γενικού συμφέροντος και αποσκοπούν στο να συμβάλλουν στην επίτευξη τους.
- (414) Για όλους τους ανωτέρω λόγους, τα επιχειρήματα του EBE και της Ryanair είναι αλυσιτελή και οι διάφορες συμβάσεις που συνήφθησαν από το EBE και αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας πρέπει να θεωρηθεί ότι μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος και ότι συνεπάγονται τη χρήση κρατικών πόρων.
- (415) Βάσει όλων των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι η σύναψη των εν λόγω συμβάσεων συνεπάγεται τη χρήση κρατικών πόρων κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και ότι οι αποφάσεις για τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

#### 7.2.1.3. Επιλεκτικό πλεονέκτημα υπέρ της Buzz και της easyJet

- (416) Όσον αφορά την Buzz, όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.2.2.3, η Γαλλία διευκρίνισε ότι δεν καταβλήθηκαν πληρωμές εμπορικής προώθησης στην Buzz, καθώς τα μέτρα προώθησης και οι δαπάνες επικοινωνίας σχετικά με την Buzz που αναφέρονται στην έκθεση του ΕΣ αφορούν στην πραγματικότητα δραστηριότητες επικοινωνίας που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο σύμβασης που συνήφθη με τη Maison de la France και όχι με την Buzz. Επιπλέον, τα εν λόγω μέτρα προώθησης δεν συνδέονταν με την Buzz. Ως εκ τούτου, η επίσημη διαδικασία έρευνας ήρε τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς την ύπαρξη ενδεχόμενης ενίσχυσης υπέρ της Buzz.

<sup>(93)</sup> Απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, σκέψη 52.

<sup>(94)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2006, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 563/2005 — Γαλλία — Ενίσχυση στη Ryanair για την αεροπορική γραμμή μεταξύ Τουλόν και Λονδίνου (EE C 204 της 26.8.2006, σ. 4), αιτιολογική σκέψη 16.

<sup>(95)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-53/16, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψεις 85 έως 89. Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψη 101.

<sup>(96)</sup> Βλ. την απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Απριλίου 1991, Höfner and Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, σκέψη 21.

<sup>(97)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-53/16, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψεις 90 έως 91.

- (417) Όσον αφορά την easyJet, όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.2.2.4, η Γαλλία διευκρίνισε ότι, σε αντίθεση με τις πληροφορίες που περιέχονται στην έκθεση του ΕΣ, η easyJet δεν έλαβε καμία χρηματοδότηση για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ή διαφήμισης. Ως εκ τούτου, η επίσημη διαδικασία έρευνας ήρε τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς την ύπαρξη ενδεχόμενης ενίσχυσης υπέρ της easyJet.

7.2.1.4. Επιλεκτικό πλεονέκτημα υπέρ της Flybe και της Aer Arann που χορηγήθηκε από τις συμβάσεις που συνήφθησαν με το ΕΒΕ κατά την εξεταζόμενη περίοδο

- (418) Οι συμβάσεις που συνήφθησαν με τις αεροπορικές εταιρίες Flybe και Aer Arann είχαν ως αποτέλεσμα σημαντικές εκπτώσεις επί των τελών, κάτι που συνιστά πλεονέκτημα υπέρ των εν λόγω αεροπορικών εταιριών.
- (419) Οι συμβάσεις συνήφθησαν στο πλαίσιο των όρων που καθορίζονται στην απόφαση του ΕΒΕ για τα τέλη της 27ης Μαρτίου 2008, η οποία προέβλεπε ένα σύστημα προοδευτικά μειούμενων εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών, το οποίο περιοριζόταν σε 3 έτη για την έναρξη νέων δρομολογίων ή για τη συνέχιση της εκτέλεσης υφιστάμενων δρομολογίων κατά τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού.
- (420) Προκύπτει ότι το εν λόγω καθεστώς εκπτώσεων εφαρμόζοταν σε κάθε αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιούνταν ή επιθυμούσε να δραστηριοποιηθεί από τον αερολιμένα της La Rochelle και πληρούσε τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση για τα τέλη της 27ης Μαρτίου 2008. Οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία θα μπορούσε να επωφεληθεί από αυτές τις εκπτώσεις για την έναρξη νέων δρομολογίων ή για τη συνέχιση της εκτέλεσης υφιστάμενων δρομολογίων κατά τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού. Επιπλέον, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι οι όροι αυτοί είχαν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του οφέλους των εκπτώσεων υπέρ ορισμένων αεροπορικών εταιρειών.
- (421) Επομένως, δεδομένου ότι το καθεστώς εκπτώσεων σχεδιάστηκε και εφαρμόστηκε κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις, το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην Flybe και στην Aer Arann δεν είναι επιλεκτικό <sup>(98)</sup>. Κατά συνέπεια, το καθεστώς εκπτώσεων που εφαρμόστηκε στην Flybe και την Aer Arann δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι δεν πληρούται η προϋπόθεση του επιλεκτικού χαρακτήρα.

7.2.1.5. Ύπαρξη πλεονεκτήματος υπέρ της Ryanair/AMS και της Jet2 στις συμβάσεις που συνήφθησαν με το ΕΒΕ κατά την εξεταζόμενη περίοδο

- (422) Όσον αφορά την απαλλαγή της Ryanair από τα τέλη φωτισμού των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, η επίσημη διαδικασία έρευνας κατέστησε σαφές ότι η απαλλαγή οφειλόταν στο γεγονός ότι οι πτήσεις της Ryanair εκτελούνταν κατά τη διάρκεια της ημέρας και, ως εκ τούτου, δεν απαιτούνταν η χρήση φωτισμού. Επομένως, η απαλλαγή αυτή δεν συνεπάγεται κανένα οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της Ryanair.
- (423) Όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους που προβλέπονταν στις διαδοχικές συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair, ιδίως στη σύμβαση αριθ. 1, η επίσημη διαδικασία έρευνας ήρε τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς την πραγματική ύπαρξη των εν λόγω υπηρεσιών. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 72, το ΕΒΕ ενήργησε μόνο ως μεσάζων μεταξύ της Ryanair και της Atlantica (της εταιρείας παροχής υπηρεσιών εδάφους), και η σύμβαση αριθ. 1 απλώς προσδιόριζε την τιμή που καθόρισε η Atlantica. Επομένως, οι υπηρεσίες εδάφους που προβλέπονταν στις διαδοχικές συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair δεν συνεπάγονται κανένα οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της Ryanair.
- (424) Όσον αφορά τα άλλα μέτρα, προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι συναφθείσες συμβάσεις παρέχουν πλεονέκτημα στις σχετικές αεροπορικές εταιρείες, η Επιτροπή θα πρέπει καταρχήν να εξετάσει κατά πόσον, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα είχε συνάψει εμπορικές συμβάσεις παρόμοιες ή πανομοιότυπες με εκείνες που συνήψε το ΕΒΕ.
- (425) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης των εν λόγω συμβάσεων, πρέπει να σημειωθεί ότι τόσο η ύπαρξη όσο και το ποσό της ενίσχυσης στις εν λόγω συμβάσεις πρέπει να αξιολογηθούν με βάση την κατάσταση που επικρατούσε κατά τον χρόνο της σύναψής τους <sup>(99)</sup>. Ως εκ τούτου, για να διαπιστωθεί αν ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ενήργησε ως συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς με κίνητρο την προοπτική κέρδους <sup>(100)</sup>, οι συναφθείσες συμβάσεις πρέπει να αξιολογηθούν για κάθε επίμαχη περίοδο, δηλαδή κατά τον χρόνο της σύναψής τους.

<sup>(98)</sup> Βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, σκέψεις 40 έως 67.

<sup>(99)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 94, σκέψεις 71 έως 72.

<sup>(100)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Alfa Romeo που αναφέρεται στην υποσημείωση 30, σκέψη 20, και απόφαση στην υπόθεση Alitalia κατά Επιτροπής που αναφέρεται στην υποσημείωση 30, σκέψη 84.

(426) Αφού εξετάσει διάφορες μεθοδολογικές παραμέτρους σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για την εφαρμογή του κριτηρίου του συντετού ιδιώτη επενδυτή, αφενός, και τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για την ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων, αφετέρου, η Επιτροπή θα αναλύσει τα διάφορα επίμαχα μέτρα.

α) Μεθοδολογικές παράμετροι σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για την εφαρμογή του κριτηρίου του συντετού ιδιώτη επενδυτή

(427) Θα πρέπει να εξεταστούν τα ακόλουθα μεθοδολογικά ζητήματα προκειμένου να καθοριστεί η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για την εφαρμογή του κριτηρίου του συντετού ιδιώτη επενδυτή:

- 1) Οι συμβάσεις εμπορικής προώθησης και οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να αναλυθούν από κοινού ή χωριστά;
- 2) Για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, πόσο πρόσφορη είναι, όσον αφορά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, η συγκριτική ανάλυση των όρων των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών που εξετάζονται στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας σε σχέση με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται σε άλλους αερολιμένες;
- 3) Ποια οφέλη θα μπορούσε να έχει λάβει υπόψη ένας υποθετικός συντετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς κατά την υπογραφή των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης;
- 4) Τι χρονικό πλαίσιο θα είχε επιλέξει ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς για να αξιολογήσει τα πλεονεκτήματα της υπογραφής μιας σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή μιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης;

1) Σχετικά με την κοινή ανάλυση των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης

(428) Για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του συντετού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει κατά πόσον οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που έχει συνάψει το EBE με τη Ryanair και την AMS, όπως αναφέρονται στον πίνακα 9, θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού <sup>(101)</sup>.

(429) Η Γαλλία δήλωσε ότι συμφωνεί <sup>(102)</sup> με την προσέγγιση που ακολουθήθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η οποία συνίστατο στην από κοινού αξιολόγηση των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν μαζί.

(430) Ωστόσο, η Ryanair αμφισβητεί την προσέγγιση αυτή, καθώς θεωρεί ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με την AMS θα πρέπει να αναλυθούν χωριστά από τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν με τη Ryanair. Η AMS θεωρεί επίσης ότι οι συμβάσεις που συνήψε με το EBE ενέχουν εγγενές εμπορικό συμφέρον διαφορετικό από εκείνο των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών.

(431) Επομένως, είναι σκόπιμο να εξεταστεί αν, όπως αναφέρει η Ryanair, οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ενέχουν διαφορετικό συμφέρον από εκείνο των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών. Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει να εξεταστούν τα ακόλουθα ερωτήματα:

- Πρέπει η Ryanair και η θυγατρική της, AMS, να εξεταστούν μεμονωμένα ή από κοινού για τους σκοπούς της διαπίστωσης της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος;
- Ποιο ήταν το καθήκον που επιτέλεσε το EBE κατά την αγορά των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης;
- Υπάρχει άρρηκτη σύνδεση μεταξύ των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης;

*Κοινή ή χωριστή ανάλυση της Ryanair και της AMS για τον προσδιορισμό της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος*

(432) Όσον αφορά τις συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ του EBE, αφενός, και της Ryanair και της AMS, αφετέρου, η Επιτροπή πρέπει καταρχήν να εξακριβώσει εάν, για τον προσδιορισμό οικονομικού πλεονεκτήματος από το οποίο ενδεχομένως επωφελήθηκαν, η Ryanair και η θυγατρική της, AMS, θα πρέπει να εξεταστούν μεμονωμένα ή από κοινού κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων.

<sup>(101)</sup> Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι το ζήτημα της από κοινού αξιολόγησης των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν αφορά την Jet2. Το EBE-Αερολιμένας συνήψε αποκλειστική σύμβαση με την Jet2, η οποία περιλάμβανε διατάξεις σχετικά με τις αερολιμενικές υπηρεσίες και την καταβολή συνεισφοράς για εμπορική προώθηση.

<sup>(102)</sup> Απάντηση της Γαλλίας της 13ης Απριλίου 2012, παράγραφος 253.

- (433) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι, κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων, η AMS ήταν κατά 100 % θυγατρική της Ryanair της οποίας τα διευθυντικά στελέχη ήταν ανώτερα διοικητικά στελέχη της Ryanair<sup>(103)</sup>, και ότι η εταιρεία συστάθηκε με αποκλειστικό σκοπό την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στον ιστότοπο της Ryanair και δεν ασκούσε καμία άλλη δραστηριότητα. Η AMS ενεργούσε ανάλογα με τα συμφέροντα της Ryanair και υπό τον έλεγχό της, και τα κέρδη της προορίζονταν για τη Ryanair υπό μορφή μερισμάτων και αύξησης του κεφαλαίου της εταιρείας. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η Ryanair έχει ασκήσει αποφασιστική επιρροή στη συμπεριφορά της AMS.
- (434) Επιπλέον, ενώ οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης αγοράστηκαν για πρώτη φορά στο πλαίσιο δύο συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair την 1η Δεκεμβρίου 2003 και την 1η Ιανουαρίου 2004, το EBE αγόρασε στη συνέχεια από την AMS υπηρεσίες εμπορικής προώθησης βάσει συμβάσεων που είχαν συναφθεί από την 1η Απριλίου 2006. Το γεγονός ότι η AMS αντικατέστησε τη Ryanair ως πάροχος υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στο EBE καταδεικνύει επίσης ότι η Ryanair και η θυγατρική της, AMS, είναι συνδεδεμένες όσον αφορά τις διάφορες συμβάσεις που συνήφθησαν με το EBE.
- (435) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλες οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με την AMS διευκρινίζουν στη δήλωση του σκοπού τους ότι συνδέονται μόνο με τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα της La Rochelle.
- (436) Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η AMS ασκεί διαφορετική δραστηριότητα από εκείνη που ασκεί η Ryanair δεν μπορεί να αποκρύψει τον εξαιρετικά συμπληρωματικό χαρακτήρα των δύο αυτών δραστηριοτήτων: λειτουργία και διαφήμιση αεροπορικών εταιρειών.
- (437) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προσέγγιση αυτή έχει ήδη υιοθετηθεί στην πρόσφατη πρακτική λήψης αποφάσεων<sup>(104)</sup> και υποστηρίζεται από τη νομολογία<sup>(105)</sup>.
- (438) Για όλους αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή θεωρεί επομένως ότι πρέπει να εξετασθούν από κοινού τα μέτρα υπέρ της Ryanair και της AMS ώστε να διαπιστωθεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος, καθώς η Ryanair και η AMS αποτελούν έναν και μοναδικό δικαιούχο των εν λόγω μέτρων<sup>(106)</sup>.

*Το καθήκον που επιτελεί το EBE κατά την αγορά των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης*

- (439) Μια πρώτη προσέγγιση θα ήταν να θεωρηθεί ότι το EBE έχει συνάψει τις συμβάσεις εμπορικής προώθησης ως φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα<sup>(107)</sup> και, ως εκ τούτου, η συμπεριφορά του πρέπει να συγκριθεί με εκείνη ενός υποθετικού φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα που έχει ως γνώμονα τις προοπτικές κερδοφορίας.
- (440) Μια δεύτερη προσέγγιση θα ήταν να θεωρηθεί ότι το EBE ενήργησε ως φορέας επιφορτισμένος με αποστολή γενικού συμφέροντος, συγκεκριμένα την οικονομική ανάπτυξη της La Rochelle και της ευρύτερης περιοχής, και ότι αγόρασε αυτές τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ώστε να εκπληρώσει αυτή την αποστολή, ανεξάρτητα από την ιδιότητά του ως φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα της La Rochelle. Η δεύτερη αυτή προσέγγιση στηρίζεται στο γεγονός ότι, σύμφωνα με τον νόμο, το EBE είναι επιφορτισμένο με μια τέτοια αποστολή οικονομικής ανάπτυξης.

<sup>(103)</sup> Βλ. την έκθεση του Περιφερειακού Επιμελητηρίου Ελέγχου της Aquitaine σχετικά με το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Pau-Béarn, η οποία εκδόθηκε στις 19 Οκτωβρίου 2006 και καταλήγει ειδικότερα στο συμπέρασμα ότι «η AMS είναι απλώς ένας παρακλάδι της Ryanair και διευθύνεται από δύο ανώτερα διοικητικά στελέχη της Ryanair». Η έκθεση είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση [www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf](http://www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf).

<sup>(104)</sup> Εν προκειμένω, βλ. την απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα Pau, η οποία αναφέρεται στην υποσημείωση 12, και ιδίως την αιτιολογική σκέψη 290. Απόφαση (ΕΕ) 2017/1861 της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 2016, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA33983 (2013/C) (πρώην 2012/NN) (πρώην 2011/N) — Ιταλία — Αποζημίωση των αερολιμένων της Σαρδηνίας για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΓΟΣ) (ΕΕ L 268 της 18.10.2017, σ. 1), ιδίως αιτιολογική σκέψη 353.

<sup>(105)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψη 184, απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-53/16, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψεις 207 έως 212.

<sup>(106)</sup> Κατά συνέπεια, στη συνέχεια της αξιολόγησής της, η Επιτροπή θα χρησιμοποιεί ενίοτε την αναφορά «Ryanair/AMS» για να δηλώνει τον δικαιούχο των επίμαχων μέτρων.

<sup>(107)</sup> Με την επιφύλαξη ενδεχόμενων στόχων δημόσιας πολιτικής για την τοπική οικονομική ανάπτυξη τους οποίους επεδίωκε ο φορέας εκμετάλλευσης συνάπτοντας τις εν λόγω συμβάσεις.

- (441) Στο πλαίσιο αυτής της εναλλακτικής προσέγγισης, θα πρέπει να εξακριβωθεί τόσο ότι οι επίμαχες υπηρεσίες ανταποκρίνονται σε «πραγματική ανάγκη» του αγοραστή του δημοσίου (για παράδειγμα, επειδή μπορεί να συνδέονται με μια προσπάθεια μεγιστοποίησης του οικονομικού αντικτύπου που προκύπτει από τις ενισχύσεις που καταβάλλονται για την περιφερειακή ανάπτυξη) όσο και ότι αγοράστηκαν σε τιμή χαμηλότερη ή ίση με την «αγοραία τιμή» <sup>(108)</sup>, είτε η τιμή αυτή καθορίστηκε κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών είτε μέσω εναλλακτικής μεθόδου.
- (442) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Γαλλία <sup>(109)</sup> ούτε το ΕΒΕ <sup>(110)</sup> δήλωσαν ρητά στις παρατηρήσεις τους ότι ενεργούσαν για λόγους δημόσιας τάξης κατά τη σύναψη των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (443) Είναι αλήθεια ότι η Γαλλία υποστήριξε, στην αιτιολογική σκέψη 210, ότι τα μέτρα θα έδιναν στις δραστηριότητες του αερολιμένα τη δυνατότητα να έχουν θετικό αντίκτυπο στην περιφερειακή ανάπτυξη και, ως εκ τούτου, θεωρεί φυσικό οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, οι οποίες προσπαθούν να αναπτύξουν την οικονομία και τον τουρισμό στην περιοχή τους, να χρησιμοποιούν υπηρεσίες που τους επιτρέπουν να την προωθήσουν και να προσελκύσουν επισκέπτες. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ΕΒΕ δεν συμμερίζεται αυτό τον ισχυρισμό (βλ. αιτιολογική σκέψη 445), ο οποίος αντισταθμίζεται από τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, όπως παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 212, στις οποίες η Γαλλία θεωρεί ότι «όσον αφορά τις εκτιμήσεις που οδήγησαν το ΕΒΕ να συνάψει τις εξεταζόμενες συμβάσεις, η δυνατότητα ανάρτησης διαφημίσεων σχετικά με τον αερολιμένα της La Rochelle και την ευρύτερη περιοχή του, καθώς και όλους τους προορισμούς που εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα, σε ισότοπο με τόσους επισκέπτες όπως αυτός της Ryanair, αποτελεί ευκαιρία προσέλκυσης πρόσθετων πελατών, την οποία, όπως ήταν φυσικό, το ΕΒΕ άρπαξε, καθώς επιθυμία του ήταν να αυξήσει την κίνηση του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, τα έσοδα». Η Γαλλία προσθέτει ότι «από τη σκοπιά του αερολιμένα La Rochelle, η στρατηγική του για τη στήριξη της εμπορικής προώθησης απέφερε καρπούς, δεδομένου ότι οδήγησε σε απότομη αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά τη διάρκεια της περιόδου, με αποτέλεσμα τη σταθερή αύξηση των αερολιμενικών τελών και των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες [...]».
- (444) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην παρούσα υπόθεση, η Γαλλία, πέραν των γενικών εκτιμήσεων σχετικά με την περιφερειακή ανάπτυξη που αναφέρονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη, δεν έχει προσδιορίσει επακριβώς τον τρόπο με τον οποίο βαθμολόγησε τη χρηματοδότηση των αεροπορικών εταιρειών με σκοπό την επίτευξη του στόχου δημοσίου συμφέροντος, ο οποίος, εξάλλου, ούτε καθορίστηκε με ακρίβεια ούτε συνοδευόταν από μετρήσιμα κριτήρια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Γαλλία δεν προσκόμισε καμία ποσοτικοποιημένη εκ των προτέρων οικονομική ανάλυση που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να διαπιστωθούν, κατά αιτιώδη και αδιαμφισβήτητο τρόπο, οι οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων χρηματοδότησης στην επίτευξη του στόχου γενικού συμφέροντος της περιφερειακής ανάπτυξης.
- (445) Από την πλευρά του, το ΕΒΕ παρείχε στοιχεία που προσδίδουν βαρύτητα στην πρώτη προσέγγιση. Στις παρατηρήσεις του της 4ης Ιουνίου 2012, το ΕΒΕ ανέφερε ότι «η προοπτική κερδοφορίας ήταν αυτή που ώθησε το ΕΒΕ να συνάψει τις συμβάσεις [εμπορικής προώθησης]». Το ΕΒΕ ανέφερε επίσης ότι «οι παράμετροι που οδήγησαν το ΕΒΕ στη σύναψη των υπό εξέταση συμβάσεων ήταν καθαρά εμπορικού χαρακτήρα και ότι είχε εκτιμηθεί δεόντως το εμπορικό πλεονέκτημα που θα απέφεραν οι συμφωνίες αυτές στον αερολιμένα. Η δυνατότητα ανάρτησης διαφημίσεων για τον αερολιμένα La Rochelle και την ευρύτερη περιοχή του, καθώς και για όλους τους προορισμούς που εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα, σε ισότοπο με μεγάλο αριθμό επισκεπτών όπως αυτός της Ryanair, αποτελούσε ευκαιρία προσέλκυσης πρόσθετων πελατών την οποία, όπως ήταν φυσικό, το ΕΒΕ άδραξε, καθώς επιθυμία του ήταν να αυξήσει την κίνηση του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, τα έσοδα». Στις ίδιες παρατηρήσεις, το ΕΒΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «εκτός από τη βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα και της ελκυστικότητας της περιοχής που εξυπηρετεί, οι συμβάσεις εμπορικής προώθησης που συνήψε ο αερολιμένας της La Rochelle με την AMS συνέβαλαν επίσης στη συνολική αποδοτικότητα της σχέσης με τη Ryanair [...], δεδομένου ότι οι εν λόγω διαφημίσεις απέφεραν πρόσθετα αεροναυτικά και μη αεροναυτικά έσοδα από αλλοδαπούς επιβάτες που μετέφερε η Ryanair στον αερολιμένα και προσελκύστηκαν στον εν λόγω προορισμό μέσω της συγκεκριμένης στοχευμένης και αποτελεσματικής διαφήμισης». Τα στοιχεία αυτά συνηγορούν υπέρ της άποψης ότι, κατά το ΕΒΕ, η συμπεριφορά του θα πρέπει να εκτιμηθεί κατά τον ίδιο τρόπο με τη συμπεριφορά ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα <sup>(111)</sup>.
- (446) Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να εφαρμοστεί η πρώτη από τις δύο προαναφερθείσες προσεγγίσεις. Αποτελεί συνήθη πρακτική ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, στο πλαίσιο της οικονομικής του δραστηριότητας, να συνάπτει συμφωνίες με αεροπορικές εταιρείες οι οποίες προβλέπουν διαφορετικά τέλη και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να παρέχει σημαντικά κίνητρα και στήριξη για εμπορική προώθηση στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες <sup>(112)</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι, καταρχήν, η σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης εμπίπτει στην οικονομική δραστηριότητα ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα <sup>(113)</sup>.

<sup>(108)</sup> Βλ., ενδεικτικά, την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 28ης Ιανουαρίου 1999 στην υπόθεση BAI κατά Επιτροπής, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, σκέψεις 75 και 76, και την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 5ης Αυγούστου 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA και Diputación Foral de Vizcaya κατά Επιτροπής, T-116/01 and T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, σκέψη 117.

<sup>(109)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 205 έως 214.

<sup>(110)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 171 έως 177.

<sup>(111)</sup> Ως εκ τούτου, η αγοραία τιμή που θα έπρεπε να είχε καταβάλει η Γαλλία ή το ΕΒΕ για την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας μέσω της στήριξης των αεροπορικών εταιρειών δεν χρειάζεται να καθοριστεί εν προκειμένω, δεδομένου ότι η τελευταία αυτή προσέγγιση δεν είναι αυτή που υιοθετεί η Γαλλία ή το ΕΒΕ.

<sup>(112)</sup> Σημείο 7 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(113)</sup> Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το σημείο 3.5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 προβλέπει ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, τα κίνητρα και η στήριξη για εμπορική προώθηση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση.

- (447) Ως εκ τούτου, για να διαπιστωθεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος υπέρ των αεροπορικών εταιρειών, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η πρώτη προσέγγιση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 439· αυτή συνίσταται στη σύγκριση της συμπεριφοράς του EBE με τη συμπεριφορά ενός υποθετικού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος έχει ως κίνητρο την προοπτική κερδών και εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα La Rochelle αντί του EBE. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω προσέγγιση ήταν αυτή που είχε ήδη υιοθετηθεί στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 <sup>(114)</sup> και στην πρόσφατη πρακτική της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων <sup>(115)</sup>, η οποία έχει εγκριθεί από τη νομολογία <sup>(116)</sup>.
- (448) Το συμπέρασμα αυτό, το οποίο προέκυψε για τις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS, ισχύει και για τη σύμβαση με την Jet2, για τους ίδιους λόγους.

*Η άρρηκτη σύνδεση μεταξύ των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών*

- (449) Η Επιτροπή έχει προσδιορίσει δύο σενάρια. Στο πρώτο, μία ή περισσότερες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνάπτονται ταυτόχρονα με μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και συνιστούν ενιαία πράξη. Στην περίπτωση αυτή, η αξιολόγηση του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς διενεργείται για όλες τις συμβάσεις που συνάπτουν την πράξη. Σύμφωνα με το δεύτερο σενάριο, η σύμβαση ή οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν συνάπτονται ταυτόχρονα με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Στην περίπτωση αυτή, η αξιολόγηση της πράξης θα επικεντρωθεί αποκλειστικά στις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Ωστόσο, κατά την αξιολόγηση του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς θα ληφθεί υπόψη η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που ισχύει κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων εμπορικής προώθησης, προκειμένου να εκτιμηθούν τα έσοδα του EBE.
- (450) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να αξιολογηθεί καθεμία από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που αναφέρονται στον πίνακα 9, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν μπορεί να συνδέεται άρρηκτα με μία ή περισσότερες άλλες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών ή ακόμη, κατά περίπτωση, με άλλες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Προκειμένου να εκτιμηθεί ο άρρηκτος χαρακτήρας αυτής της σύνδεσης, η Επιτροπή κρίνει αναγκαίο να διατυπώσει τις ακόλουθες παρατηρήσεις.
- (451) Πρώτον, το γεγονός ότι ορισμένες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνήφθησαν από το EBE με την AMS και όχι με τη Ryanair δεν εμποδίζει την από κοινού αξιολόγηση των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών. Και τα δύο είδη συμβάσεων συνήφθησαν από τα ίδια μέρη, δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 432 έως 438, η Ryanair και η AMS πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν ενιαία οικονομική οντότητα.
- (452) Άλλοι παράγοντες που εκτίθενται κατωτέρω υποδεικνύουν την ύπαρξη πολύ στενών δεσμών μεταξύ ορισμένων συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν ταυτόχρονα.
- (453) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαδικασία σύναψης των συμβάσεων εμπορικής προώθησης με την AMS ή τη Ryanair συνδέεται στενά με τη σύναψη συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair.
- (454) Όπως φαίνεται στον πίνακα 9, οι περισσότερες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνήφθησαν σχεδόν ταυτόχρονα με μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Για παράδειγμα, οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με τη Ryanair την 1η Δεκεμβρίου 2003 και την 1η Ιανουαρίου 2004 υπογράφηκαν σχεδόν ταυτόχρονα με τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 10ης Δεκεμβρίου 2003. Ομοίως, οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με την AMS την 1η Μαΐου 2006 συνήφθησαν μόλις έναν μήνα μετά τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών της 1ης Απριλίου 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Μαΐου 2006, με πανομοιότυπη διάρκεια 3 ετών.
- (455) Επιπλέον, το EBE δεν προκήρυξε διαγωνισμό και στην πραγματικότητα δεν εξέτασε άλλους παρόχους πέραν της AMS ή της Ryanair, γεγονός που ενισχύει την άρρηκτη σύνδεση μεταξύ των διαδικασιών με τις οποίες συνήφθησαν και τα δύο είδη συμβάσεων.
- (456) Δεύτερον, η εξέταση του περιεχομένου των συμβάσεων επιβεβαιώνει τη στενή σχέση εξάρτησης μεταξύ των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και των αεροπορικών δρομολογίων που εκτελεί η Ryanair από τον αερολιμένα της La Rochelle.
- (457) Καταρχήν, οι υπηρεσίες που παρέχει η AMS, ακόμη και όταν αποσκοπούν στην προώθηση της La Rochelle και της περιοχής της, επικεντρώνονται αποκλειστικά στα δρομολόγια που εκτελούνται από τη Ryanair και καμία άλλη αεροπορική εταιρεία.

<sup>(114)</sup> Σημείο 53 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2014.

<sup>(115)</sup> Βλ., για παράδειγμα, απόφαση (ΕΕ) 2015/1227 της Επιτροπής, αιτιολογικές σκέψεις 314 έως 330.

<sup>(116)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψεις 329 έως 334.

- (458) Στη συνέχεια, από την αξιολόγηση των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που πρέπει να παρέχει η AMS προκύπτει επίσης ότι οι εν λόγω υπηρεσίες επικεντρώνονται βάσει σύμβασης εξ ολοκλήρου στον ιστότοπο της Ryanair, ο οποίος περιγράφεται ως το «κύριο εργαλείο εμπορικής προώθησης» σε διάφορες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης <sup>(117)</sup>, και ιδίως στις εκδόσεις του ιστοτόπου που είναι προσβάσιμος από τις χώρες από τις οποίες η Ryanair εκτελεί δρομολόγιο προς τη La Rochelle. Σύμφωνα με τους όρους των διαφόρων συμβάσεων εμπορικής προώθησης, στις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που πρέπει να παρέχει η AMS περιλαμβάνονται οι εξής: i) προσθήκη συνδέσμων στη σελίδα που αντιστοιχεί στον προορισμό της La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair· ii) προσθήκη συνδέσμων προς τον ιστότοπο που έχει ορίσει το ΕΒΕ στις αρχικές σελίδες του ιστοτόπου της Ryanair για το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία, την Ιρλανδία και τη Νορβηγία στον ιστότοπο της Ryanair (που αντιστοιχούν στα σημεία αφετηρίας των δρομολογίων της Ryanair προς τον αερολιμένα La Rochelle)· iii) προσθήκη παραγράφων στην ενότητα «5 πράγματα που πρέπει να κάνετε» στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair· iv) αποστολή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για την προώθηση της La Rochelle σε Βρετανούς και Ιρλανδούς συνδρομητές του ιστοτόπου της Ryanair <sup>(118)</sup>· v) παρουσίαση της La Rochelle στην αρχική σελίδα της νορβηγικής και της πορτογαλικής έκδοσης του ιστοτόπου της Ryanair <sup>(119)</sup>. Ωστόσο, ο ιστότοπος της Ryanair έχει σχεδιαστεί κυρίως ως πλατφόρμα πώλησης εισιτηρίων για τα δρομολόγια που εκτελεί η Ryanair και μόνο δευτερευόντως ως μέσο προώθησης των προορισμών που εξυπηρετεί η Ryanair, στους οποίους περιλαμβάνεται η La Rochelle <sup>(120)</sup>.
- (459) Επιπλέον, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 81 έως 114, οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με τη Ryanair (συμβάσεις Α και Β) περιλαμβάνουν τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί ορισμένα δρομολόγια, ενώ οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης Δ, Ζ, Η, Θ, Ι και ΙΑ που συνήφθησαν με την AMS αναφέρουν ρητά ότι «βασίζονται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί» <sup>(121)</sup> ορισμένα αεροπορικά δρομολόγια που καλύπτονται από υποκείμενες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών. Η παρουσία αυτών των ρητρών δείχνει ότι η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν θα υφίστατο χωρίς την εκμετάλλευση από τη Ryanair των δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Το συμπέρασμα αυτό δεν αμφισβητείται για τις συμβάσεις Γ, Ε και ΣΤ, οι οποίες αποτελούν απλώς τροποποιήσεις προϋφιστάμενων συμβάσεων και οι νέες διατάξεις των οποίων δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση τη σχέση μεταξύ της εκτέλεσης των προαναφερθέντων δρομολογίων από τη Ryanair και των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (460) Τέλος, τα ποσά που καταβάλλονται στη Ryanair βάσει ορισμένων συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης (συμβάσεις Α και Β) καθορίζονται από τον αριθμό των πτήσεων που πραγματοποιεί η Ryanair. Ενδεικτικά, το άρθρο 3 της σύμβασης Α που συνήφθη με τη Ryanair ορίζει ότι «εάν η Ryanair δεν επιτύχει ετήσιο μέσο συντελεστή πληρότητας 60 % σε τουλάχιστον 340 πτήσεις ανά ημερολογιακό έτος [...], η πληρωμή υπολογίζεται εκ νέου κατ' αναλογία προς τον αριθμό των μεταφερθέντων επιβατών» <sup>(122)</sup>. Η προσθήκη αυτής της διάταξης καταδεικνύει ότι ο βασικός στόχος της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν είναι, γενικά, η προώθηση της La Rochelle και της περιοχής της, αλλά, ειδικότερα, η συμβολή στην επίτευξη ποσοτικοποιημένων στόχων της Ryanair όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών προς τη La Rochelle.
- (461) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι υπηρεσίες που προβλέπονται στις εν λόγω συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνδέονται στενά με τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που προσφέρει η Ryanair, οι οποίες αναφέρονται στις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και καλύπτονται από τις αντίστοιχες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης όχι μόνο δεν συντάχθηκαν με γενικούς και ασαφείς όρους με σκοπό την αύξηση των ταξιδιών αναψυχής και επαγγελματικής δραστηριότητας προς τη La Rochelle και την περιοχή της, αλλά απευθύνονται ειδικά σε άτομα τα οποία είναι πιθανό να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μεταφορών της Ryanair που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, πράγμα που σημαίνει ότι πρωταρχικός τους στόχος είναι η προώθηση των εν λόγω υπηρεσιών.
- (462) Οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης είναι συνεπώς άρρηκτα συνδεδεμένες με τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών με τις οποίες συνήφθησαν ταυτόχρονα και με τις υπηρεσίες αερομεταφορών που καλύπτονται από αυτές. Τα πραγματικά περιστατικά που εκτίθενται ανωτέρω δείχνουν επιπλέον ότι δεν υπάρχει κανένα στοιχείο που να στηρίζει το υποθετικό επιχείρημα βάσει του οποίου, ακόμα και αν δεν υπήρχαν οι εν λόγω αεροπορικές συνδέσεις (και, κατ' επέκταση, οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που τις αφορούν), οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης θα είχαν συναφθεί.

<sup>(117)</sup> Συμβάσεις της 1.4.2006 και της 17.9.2009 που συνήφθησαν με την AMS.

<sup>(118)</sup> Συμβάσεις της 1.4.2006, της 17.9.2009 και της 25.2.2010 που συνήφθησαν με την AMS.

<sup>(119)</sup> Τροποποιήσεις της σύμβασης της 25.2.2010.

<sup>(120)</sup> Το ιδιαίτερα μικρό τμήμα του ιστοτόπου της Ryanair που είναι αφιερωμένο στην προώθηση του τουρισμού, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η περιοχή La Rochelle είναι μόνο ένας από τους δεκάδες προορισμούς που καλύπτονται από μέτρα εμπορικής προώθησης στον ιστότοπο της Ryanair, καθιστά την παρουσίαση της περιοχής La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair πολύ μικρότερης σημασίας από την πώληση εισιτηρίων και υπηρεσιών που πωλεί η αεροπορική εταιρεία.

<sup>(121)</sup> Το άρθρο 1 των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, που αφορά τον σκοπό τους, ορίζει τα εξής: «Η παρούσα σύμβαση βασίζεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί δρομολόγια [...]».

<sup>(122)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «... if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year ... the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried ...».

(463) Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η ίδια η Γαλλία έχει επισημάνει τη σχέση μεταξύ των πληρωμών που προβλέπονται στις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και των δρομολογίων που εκτελούν οι αεροπορικές εταιρείες: «Η ανάπτυξη ενός αερολιμένα εξαρτάται εξ ολοκλήρου από την αύξηση του αριθμού των επιβατών του, εξ ου η ανάγκη διεξαγωγής διαφημιστικών εκστρατειών με στόχο την αύξηση της ενημέρωσης σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούνται από τον αερολιμένα, τα τουριστικά σποτ της περιοχής κ.λπ. Η δημοσίευση διαφημίσεων σε ιστοτόπους με υψηλό αριθμό επισκεπτών αποτελεί συνεπώς βασική υπηρεσία που παρέχεται σε κάθε αναπτυσσόμενο περιφερειακό αερολιμένα. Η ανάγκη αυτή δημιούργησε, ιδίως μεταξύ των εταιρειών χαμηλού κόστους, πρακτικές που συνίστανται στην προσφορά υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και διαφήμισης στους αερολιμένες» <sup>(123)</sup> (η υπογράμμιση της Επιτροπής). Από αυτό τον ισχυρισμό συνάγεται ότι οι πληρωμές που προβλέπονταν στις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης αποτελούσαν αναπόσπαστο μέρος της εμπορικής σχέσης μεταξύ του EBE και των αεροπορικών εταιριών για την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη των συνδέσεων. Από τα ανωτέρω προκύπτει επίσης ότι σκοπός των εν λόγω πληρωμών δεν ήταν μόνον η προώθηση των επισκέψεων στη La Rochelle και στην ευρύτερη περιοχή της, αλλά κυρίως η προώθηση ειδικά των δρομολογίων που εκτελούσαν οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν από τον αερολιμένα La Rochelle.

(464) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θα βασιστεί την ειδική αξιολόγηση των συμβάσεων που αναφέρονται στον πίνακα 9 σε ένα σύνολο αποδεικτικών στοιχείων που αφορούν, μεταξύ άλλων, το κατά πόσον τα ακόλουθα ήταν πανομοιότυπα ή παρόμοια: i) ημερομηνία υπογραφής των συμβάσεων· ii) επίμαχη γεωγραφική διαδρομή ή διαδρομές· iii) όγκος των επιβατών που αναφέρονται στις συμβάσεις· iv) διασταυρούμενες παραπομπές μεταξύ δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης και μεταφοράς επιβατών· v) κάθε άλλο στοιχείο που συνδέει προδήλως τις συμβάσεις. Ως εκ τούτου, από την αξιολόγηση αυτή μπορεί να συναχθεί ότι ορισμένες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν αποτελούσαν μέρος κοινής πράξης με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών (και, ως εκ τούτου, πρέπει να αξιολογηθούν μεμονωμένα), ενώ άλλες συμβάσεις θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού ως σύνολο.

— Δέσμη συμβάσεων 1-A

(465) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το EBE-Αερολιμένας υπέγραψε σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών (σύμβαση αριθ. 1) στις 10 Δεκεμβρίου 2003, δηλαδή λίγες ημέρες μετά την υπογραφή της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης Α την 1η Δεκεμβρίου 2003. Επιπλέον, η διάρκεια της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης Α (από την 1η Μαΐου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003) καλύπτεται εξ ολοκλήρου από την περίοδο εφαρμογής της σύμβασης 1, δηλαδή από την 1η Μαΐου 2003 έως τις 30 Απριλίου 2006. Τέλος, οι ετήσιες υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης τόσο στις συμβάσεις όσο και στα εκτελούμενα δρομολόγια είναι πανομοιότυπες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δύο αυτές συμβάσεις αποτελούν μία ενιαία πράξη και ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού.

— Σύμβαση Β

(466) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το EBE-Αερολιμένας υπέγραψε τη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης Β στις 3 Ιουνίου 2004, δηλαδή σχεδόν 6 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών 1, παρόλο που η σύμβαση αναφέρει «η παρούσα σύμβαση συνάπτεται την 1η Ιανουαρίου 2004» <sup>(124)</sup>.

(467) Παρά το γεγονός ότι οι δύο συμβάσεις έχουν την ίδια ημερομηνία λήξης και περιλαμβάνουν παρόμοιες υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης και δρομολόγια, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γαλλία δεν αιτιολόγησε την αναβολή της υπογραφής της σύμβασης έως τις 3 Ιουνίου 2004, ενώ παρουσιάζεται ως συναφθείσα την 1η Ιανουαρίου 2004. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η σύμβαση Β θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά.

— Δέσμη συμβάσεων 2-3-C-D

(468) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το EBE-Αερολιμένας συνήψε δύο συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών (συμβάσεις 2 και 3) την 1η Μαΐου 2006, δηλαδή μόλις έναν μήνα μετά τη σύναψη των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης Γ και Δ την 1η Απριλίου 2006. Οι τέσσερις αυτές συμβάσεις καλύπτουν επίσης την ίδια περίοδο εκμετάλλευσης, δηλαδή από την 1η Μαΐου 2006 έως τις 30 Απριλίου 2009. Επιπλέον, οι συμβάσεις 2 και Γ, αφενός, και οι συμβάσεις 3 και Δ, αφετέρου, που συνήφθησαν με διαφορά ενός μηνός, αφορούν τους ίδιους αερολιμένες (Λονδίνο-Stansted για τις συμβάσεις 2 και Γ και Δουβλίνο για τις συμβάσεις 3 και Δ) και περιλαμβάνουν πανομοιότυπες υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης (95 000 επιβάτες για το Λονδίνο-Stansted και 45 000 επιβάτες για το Δουβλίνο). Επιπλέον, οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που αφορούν τους δύο αυτούς αερολιμένες είναι πανομοιότυπες, με μόνη εξαίρεση τις υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης, τα ποσά που καταβάλλονται για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης και τον όγκο των εν λόγω υπηρεσιών. Το ίδιο ισχύει και για τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι πανομοιότυπες, εξαιρουμένων των υποχρεώσεων επιβατικής κίνησης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τέσσερις αυτές συμβάσεις αποτελούν μία ενιαία πράξη και ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού.

<sup>(123)</sup> Απάντηση της Γαλλίας της 13ης Απριλίου 2012, παράγραφος 247.

<sup>(124)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «this agreement is made the 1st of January 2004».

- (469) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ένας από τους βασικούς δείκτες είναι το γεγονός ότι και οι τέσσερις συμβάσεις συνήφθησαν περίπου την ίδια χρονική στιγμή (με διαφορά μικρότερη του ενός μηνός), ενώ η επακόλουθη σύμβαση (σύμβαση E) συνήφθη περισσότερο από ένα έτος αργότερα. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι δύο συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι δύο συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνήφθησαν την ίδια ημέρα (1η Απριλίου και 1η Μαΐου 2006 αντίστοιχα). Τέλος, η Επιτροπή τονίζει ότι η χωριστή αξιολόγηση των συμβάσεων 2 και Γ, αφενός, και των συμβάσεων 3 και Δ, αφετέρου, δεν θα επηρέαζε, σε κάθε περίπτωση, το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε σχετικά με το χορηγούμενο πλεονέκτημα (βλ. πίνακα 18).

— Σύμβαση E

- (470) Την 1η Ιουνίου 2007 το EBE-Αερολιμένας συνήψε τη σύμβαση E, η οποία αφορά τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης στον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης Δ υπεγράφη περισσότερο από ένα έτος μετά την ίδια τη σύμβαση Δ και, σε αντίθεση με τις άλλες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που εξετάστηκαν ανωτέρω, δεν υπεγράφη παράλληλα με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Επιπλέον, η επόμενη σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ του EBE-Αερολιμένα και της Ryanair/AMS είναι η σύμβαση F, η οποία υπεγράφη σχεδόν 4 μήνες μετά τη σύμβαση E και δεν αφορά τον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair. Οι συμβάσεις E και ΣΤ αφορούν επίσης δύο χωριστά δρομολόγια (Δουβλίνο και Λονδίνο-Stansted αντίστοιχα). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση E θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά.

— Σύμβαση ΣΤ

- (471) Στις 21 Σεπτεμβρίου 2007 το EBE-Αερολιμένας υπέγραψε τη σύμβαση ΣΤ, η οποία αφορά τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης στον ιστότοπο της Ryanair στο Ηνωμένο Βασίλειο. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης Γ υπεγράφη περισσότερο από ένα έτος μετά την ίδια τη σύμβαση Γ και, όπως και η σύμβαση Γ, δεν υπεγράφη παράλληλα με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Επιπλέον, η επόμενη σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ του EBE-Αερολιμένα και της Ryanair/AMS είναι η σύμβαση Ζ, η οποία υπεγράφη σχεδόν 2 έτη μετά τη συμφωνία ΣΤ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση ΣΤ θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά.

— Δέσμη συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι

- (472) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στις 17 Σεπτεμβρίου 2009, το EBE-Αερολιμένας υπέγραψε τέσσερις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούσε η Ryanair από τη La Rochelle προς το Λονδίνο-Stansted (σύμβαση Ζ), τις Βρυξέλλες-Charleroi (συμβάσεις Η και Ι) και το Δουβλίνο (σύμβαση Θ). Οι τέσσερις αυτές συμβάσεις καλύπτουν την ίδια περίοδο εκμετάλλευσης, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011. Επιπλέον, το περιεχόμενο των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης Ζ, Η και Θ είναι πανομοιότυπο και οι μόνες εξαιρέσεις είναι οι υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης, καθώς και η τιμή και ο όγκος των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Όσον αφορά τη σύμβαση Ι, πρόκειται για τροποποίηση της συμφωνίας Η, μοναδικός σκοπός της οποίας είναι η επιβολή προσαύξησης, έστω και μικρής, στην αμοιβή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που είχε ήδη καθοριστεί στη σύμβαση Η, η οποία υπεγράφη την ίδια ημέρα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τέσσερις αυτές συμβάσεις αποτελούν μία ενιαία πράξη και ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού.

- (473) Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών 5 υπεγράφη στις 13 Ιανουαρίου 2010. Καλύπτει την περίοδο από 1η Μαΐου 2009 έως 30 Απριλίου 2012. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω σύμβαση αφορά τους αερολιμένες Λονδίνο-Stansted, Βρυξέλλες-Charleroi και Δουβλίνο (με τη δυνατότητα της Ryanair να εκτελεί ένα ή περισσότερα άλλα δρομολόγια προς τη La Rochelle), όπως και η δέσμη συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η περίοδος εφαρμογής της σύμβασης 5 διαφέρει από εκείνη της δέσμης Ζ-Η-Θ-Ι και ότι υπεγράφη σχεδόν 5 μήνες αργότερα από την εν λόγω δέσμη. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η σύμβαση 5 δεν επιβάλλει στην πραγματικότητα καμία υποχρέωση επιβατικής κίνησης στη Ryanair και δεν περιλαμβάνει υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που καταβάλλονται στη Ryanair/AMS. Στην πραγματικότητα, απλώς επισημοποιεί αναδρομικά το μοναδιαίο ποσό των αερολιμενικών τελών που η Ryanair όφειλε να καταβάλει από την 1η Μαΐου 2009. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση 5 δεν θα πρέπει να αξιολογηθεί ως εάν αποτελούσε μέρος της δέσμης συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι.

— Δέσμη συμβάσεων 6-Κ

- (474) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το EBE-Αερολιμένας υπέγραψε σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών (σύμβαση αριθ. 6) την 1η Φεβρουαρίου 2010, δηλαδή λιγότερο από έναν μήνα πριν από τη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ΙΑ, η οποία υπεγράφη στις 25 Φεβρουαρίου 2006. Η σύμβαση αριθ. 6 αφορά τις αερολιμενικές υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται στη Ryanair για τα δρομολόγια προς Λονδίνο-Stansted (Ηνωμένο Βασίλειο), Δουβλίνο (Ιρλανδία), Βρυξέλλες-Charleroi (Βέλγιο) και Όσλο-Rygge (Νορβηγία) για την περίοδο από 28 Μαρτίου 2010 έως 31 Μαρτίου 2013. Περιλαμβάνει επίσης υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης για τη Ryanair. Εν τω μεταξύ, η σύμβαση ΙΑ διέπει τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που επρόκειτο να παρασχεθούν στην ιρλανδική, νορβηγική, ολλανδική και βρετανική έκδοση της αρχικής σελίδας της Ryanair κατά την περίοδο από 28 Μαρτίου 2010 έως 31 Μαρτίου 2013. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση αριθ. 6 και η σύμβαση ΙΑ θα πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού.

- (475) Όσον αφορά τη σύμβαση αριθ. 5, μολονότι, όπως και η σύμβαση ΙΑ, υπεγράφη στις αρχές του 2010, η Επιτροπή επισημαίνει ότι καλύπτει περίοδο προγενέστερη της σύμβασης ΙΑ. Επιπλέον, η σύμβαση αριθ. 5 δεν περιλαμβάνει δρομολόγια προς τη Νορβηγία, ενώ η σύμβαση ΙΑ διέπει τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που πρέπει να παρέχονται στη νορβηγική έκδοση της αρχικής σελίδας της Ryanair. Όσον αφορά την επόμενη σύμβαση που υπέγραψαν το ΕΒΕ-Αερολιμένας και η Ryanair/AMS (σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ΙΒ), αυτή υπεγράφη σχεδόν 4 μήνες μετά τη σύμβαση ΙΑ και αφορά τον αερολιμένα του Κορκ, ο οποίος δεν καλύπτεται από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 6. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση αριθ. 5 και η σύμβαση ΙΒ δεν μπορούν να υπαχθούν στη δέσμη συμβάσεων 6-ΙΑ.

— Σύμβαση ΙΒ

- (476) Στις 23 Ιουνίου 2010 το ΕΒΕ-Αερολιμένας υπέγραψε τη σύμβαση ΙΒ, η οποία αφορά τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης στον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης ΙΑ υπεγράφη σχεδόν 4 μήνες μετά την ίδια τη σύμβαση ΙΑ και δεν υπεγράφη παράλληλα με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Επιπλέον, η επόμενη σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ του ΕΒΕ-Αερολιμένα και της Ryanair/AMS (σύμβαση αριθ. 7) υπεγράφη σχεδόν 7 μήνες μετά τη σύμβαση ΙΒ και δεν αφορά τον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σύμβαση ΙΒ θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά.

— Δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ και σύμβαση ΙΔ

- (477) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ΕΒΕ-Αερολιμένας υπέγραψε σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών (σύμβαση αριθ. 7) στις 28 Ιανουαρίου 2011, δηλαδή μόλις δύο εβδομάδες πριν από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ΙΓ και ΙΔ, οι οποίες υπογράφηκαν στις 11 Φεβρουαρίου 2011. Οι τρεις αυτές συμβάσεις δεν καλύπτουν ακριβώς την ίδια περίοδο εκμετάλλευσης: η σύμβαση αριθ. 7, η οποία δεν προσδιορίζει ημερομηνία λήξης, αποτελεί τροποποίηση της σύμβασης αριθ. 5 με ημερομηνία λήξης καταρχήν στις 30 Απριλίου 2012, ενώ οι συμβάσεις ΙΓ και ΙΔ θα έληγαν στις 30 Μαρτίου 2013. Επιπλέον, η σύμβαση αριθ. 7 προβλέπει δέσμευση επιβατικής κίνησης 17 000 επιβατών ετησίως, ενώ οι συμβάσεις ΙΓ και ΙΔ προσδιορίζουν απλώς τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης χωρίς καμία δέσμευση επιβατικής κίνησης.
- (478) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο κοινός σκοπός των συμβάσεων αριθ. 7 και ΙΓ είναι το νέο δρομολόγιο που προτίθεται να ξεκινήσει η Ryanair από τη La Rochelle προς το Πόρτο (Πορτογαλία). Δεδομένου ότι οι ημερομηνίες υπογραφής και το δρομολόγιο συμπίπτουν, η Επιτροπή θεωρεί ότι το γεγονός ότι η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ΙΓ είναι μικρότερης διάρκειας από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 7 δεν επηρεάζει τη γενική παρατήρηση ότι το ΕΒΕ-Αερολιμένας και η Ryanair αποφάσισαν προφανώς να οργανώσουν από κοινού την επιχειρησιακή, εμπορική και οικονομική διαχείριση του νέου δρομολογίου προς το Πόρτο μέσω των δύο αυτών συμβάσεων, κατά τον ίδιο τρόπο με τους άλλους προορισμούς προς τους οποίους εκτελούσε η Ryanair δρομολόγια από τον αερολιμένα της La Rochelle.
- (479) Όσον αφορά τη σύμβαση ΙΔ, το μόνο κοινό στοιχείο με τις συμβάσεις 7 και ΙΓ είναι οι συμπίπτουσες ημερομηνίες υπογραφής της σύμβασης, δεδομένου ότι η σύμβαση ΙΔ είναι τροποποίηση της σύμβασης ΙΑ η οποία καλύπτει μόνο τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που συνδέονται με το δρομολόγιο με προορισμό το Όσλο Rygge (Νορβηγία) (αλλά υπεγράφη περισσότερο από ένα έτος αργότερα). Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, η σύμβαση ΙΔ δεν περιλαμβάνει υποχρεώσεις επιβατικής κίνησης. Επομένως, η σύμβαση ΙΔ δεν συνδέεται με τη σύμβαση ΙΓ και τη σύμβαση αριθ. 7, από τις οποίες μπορεί να διαχωριστεί.
- (480) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μεταγενέστερη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που υπεγράφη μεταξύ των δύο μερών συνήφθη στις 26 Οκτωβρίου 2012, πολύ μετά την υπογραφή των συμβάσεων 7, ΙΓ και ΙΔ<sup>(125)</sup>. Για τους διάφορους αυτούς λόγους, η Επιτροπή θεωρεί, συνεπώς, ότι οι συμβάσεις 7 και ΙΓ αποτελούν ενιαία πράξη και ότι πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού, ενώ η σύμβαση ΙΔ θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά.

— Συμπέρασμα σχετικά με τη μέθοδο από κοινού αξιολόγησης των συμβάσεων που συνήψε το ΕΒΕ-Αερολιμένας με τις Ryanair/AMS

- (481) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι καθένα από τα ακόλουθα σύνολα συμβάσεων θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως ενιαίο μέτρο, προκειμένου να εκτιμηθεί η αποδοτικότητά τους. Ορισμένες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν συνιστούσαν ενιαία πράξη με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι εν λόγω συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης θα αξιολογηθούν λαμβανομένων υπόψη των εσόδων που προκύπτουν από την ισχύουσα σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.

<sup>(125)</sup> Σε κάθε περίπτωση, εκτός της περιόδου που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση.

Πίνακας 14

**Κατάλογος συνόλων συμβάσεων που συνήφθησαν μεταξύ του EBE και της Ryanair/AMS**

| Αριθ. | Συμβάσεις                                                                           | Ημερομηνία υπογραφής | Περίοδος την οποία αφορά η σύμβαση |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------|
| 1     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                                         | 10.12.2003           | 1.5.2003-30.4.2006                 |
| A     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-Ryanair                                   | 1.12.2003            | 1.5.2003-31.12.2003                |
| B     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-Ryanair                                   | 1.1.2004             | 1.1.2004-30.4.2006                 |
| Γ     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 1 (Ηνωμένο Βασίλειο)            | 1.4.2006             | 1.5.2006-30.4.2009                 |
| Δ     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 2 (Ιρλανδία)                    | 1.4.2006             | 1.5.2006-30.4.2009                 |
| 2     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair αριθ. 1 (Ηνωμένο Βασίλειο)              | 1.5.2006             | 1.5.2006-30.4.2009                 |
| 3     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair αριθ. 2 (Ιρλανδία)                      | 1.5.2006             | 1.5.2006-30.4.2009                 |
| 4     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                                         | 1.2.2007             | 1.2.2007-30.4.2009                 |
| E     | Τροποποίηση της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                      | 1.6.2007             | 1.6.2007-30.9.2007                 |
| ΣΤ    | Τροποποίηση της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                      | 21.9.2007            | 28.10.2007-29.3.2008               |
| Z     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 1 (Ηνωμένο Βασίλειο)            | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                |
| H     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 2 (Βέλγιο)                      | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                |
| Θ     | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS αριθ. 3 (Ιρλανδία)                    | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                |
| I     | Τροποποίηση της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS (Βέλγιο)             | 17.9.2009            | 1.1.2009-31.12.2011                |
| 5     | Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                                         | 13.01.2010           | 1.5.2009-30.4.2012                 |
| 6     | Τροποποίηση αριθ. 1 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair                | 1.02.2010            | 01.02.2010-31.03.2013              |
| IA    | Σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS                                       | 25.2.2010            | 31.3.2010-30.3.2013                |
| IB    | Τροποποίηση αριθ. 1 της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS              | 23.6.2010            | 1.6.2010-1.9.2010                  |
| 7     | Τροποποίηση αριθ. 2 της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών EBE-Ryanair (Πορτογαλία)   | 28.1.2011            | 28.1.2011-30.4.2012                |
| II    | Τροποποίηση αριθ. 2 της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS (Πορτογαλία) | 11.2.2011            | 28.3.2011-30.3.2013                |
| ΙΔ    | Τροποποίηση αριθ. 3 της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης EBE-AMS (Νορβηγία)   | 11.2.2011            | 31.3.2011-30.3.2013                |

## — Συμφωνία συναφθείσα με την Jet2

(482) Όπως ήδη αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 117 έως 120, το EBE υπέγραψε σύμβαση με την Jet2 στις 4 Ιουλίου 2008. Κατά πρώτο και κύριο λόγο, η εν λόγω σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τις αερολιμενικές υπηρεσίες και προβλέπει τη χορήγηση σημαντικών εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών. Η σύμβαση προβλέπει επίσης την καταβολή συνεισφοράς εμπορικής προώθησης που συνδέεται με την εκτέλεση του δρομολογίου La Rochelle-Λιντς. Ως εκ τούτου, η εν λόγω σύμβαση πρέπει να θεωρηθεί ως ενιαίο μέτρο, η αποδοτικότητα του οποίου, όπως και οι συμβάσεις που συνήψε το EBE με τη Ryanair/AMS, θα εξεταστεί από την Επιτροπή στο σημείο 7.1.1.3.

## 2) Επιλογή της μεθόδου ανάλυσης μεταξύ συγκριτικής ανάλυσης και ανάλυσης πρόσθετης αποδοτικότητας

(483) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, κατ' εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η ύπαρξη τυχόν ενίσχυσης προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί συγκεκριμένο αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρεθεί, όταν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή (συγκριτική ανάλυση), ή εάν μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης — δηλαδή με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης και τις προβλεψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο αυτό — ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα <sup>(126)</sup> (ανάλυση πρόσθετης αποδοτικότητας).

(484) Καταρχήν, επισημαίνεται ότι, κατά τη νομολογία, η Επιτροπή μπορεί, χωρίς να υποπέσει σε σφάλμα, να αναλύσει λεπτομερώς την καταλληλότερη μέθοδο αξιολόγησης που πρέπει να επιλεγεί για την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η νομολογία έχει αναγνωρίσει ότι η Επιτροπή μπορεί να προτιμήσει τη μία μέθοδο έναντι της άλλης εάν κρίνει ότι η μέθοδος αυτή είναι καταλληλότερη <sup>(127)</sup>. Ειδικότερα, η νομολογία έχει αναγνωρίσει την έλλειψη ιεραρχίας μεταξύ των δύο μεθόδων <sup>(128)</sup>.

(485) Όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση (συγκριτική ανάλυση), η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον είναι επί του παρόντος δυνατόν να καθοριστεί κατάλληλος δείκτης αναφοράς για τον καθορισμό μιας πραγματικής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους αερολιμένες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας είναι η πλέον ενδεδειγμένη προσέγγιση για την αξιολόγηση συμφωνιών μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών <sup>(129)</sup>.

(486) Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να υπενθυμίσει στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης ότι, σε συνέχεια της έκδοσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2014, τόσο η Γαλλία όσο και τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους όσον αφορά την εφαρμογή των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών στην παρούσα υπόθεση.

(487) Πρέπει να αναφερθεί συναφώς ότι, γενικά, η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς βάσει μιας μέσης τιμής που παρατηρήθηκε σε άλλες παρόμοιες αγορές (συγκριτική ανάλυση) μπορεί να είναι χρήσιμη όταν η τιμή της αγοράς μπορεί εύλογα να προσδιορισθεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν μπορεί να έχει την ίδια συνάφεια στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών. Πράγματι, η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά από τον ένα αερολιμένα στον άλλο. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από την κατάσταση της ανάπτυξης του αερολιμένα, την ελκυστικότητα της ζώνης επιρροής του, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον εξυπηρετούν, τη δυναμικότητα όσον αφορά την κίνηση των επιβατών, την κατάσταση των υποδομών και το κανονιστικό πλαίσιο, που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τα ελλείμματα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από συμβάσεις που συνήψε ο αερολιμένας στο παρελθόν <sup>(130)</sup>.

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

<sup>(126)</sup> Σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(127)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψη 143.

<sup>(128)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψη 145.

<sup>(129)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές του 2014, σημεία 59 και 61.

<sup>(130)</sup> Βλ. απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair, αιτιολογικές σκέψεις 88 και 89 (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

- (489) Η Ryanair θεωρεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς μπορεί να εφαρμόζεται με τη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης με αναφορά σε ορισμένους ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Εν προκειμένω, θεωρεί ότι ορισμένοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες μπορούν να υποκαταστήσουν τον αερολιμένα της La Rochelle λόγω των ομοιοτήτων τους και υπέβαλε τη μελέτη της 1ης Ιουνίου 2012 που συντάξε η Oxera <sup>(131)</sup>, στην οποία συγκρίνονται τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλε η Ryanair στον αερολιμένα της La Rochelle με τα αερολιμενικά τέλη που καταβάλλονται στους αερολιμένες που θεωρούνται συγκρίσιμοι. Καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα τέλη που καταβάλλονται στη La Rochelle δεν είναι σημαντικά χαμηλότερα. Η Ryanair υπέβαλε επίσης προσθήκη στη μελέτη της 1ης Ιουνίου 2012 <sup>(132)</sup> προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πληρωμές που έλαβε η Ryanair/AMS στο πλαίσιο των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (490) Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, μια συγκριτική μέθοδος δεν είναι εν προκειμένω πρακτική. Πράγματι, όπως αποδείχθηκε ανωτέρω, οι προς ανάλυση πράξεις είναι σύνθετα σύνολα που αποτελούνται από μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και μια σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης (σε ορισμένες περιπτώσεις περιλαμβάνονται σε μία μόνο νομική πράξη). Οι πράξεις αυτές περιλαμβάνουν διάφορες «τιμές», δηλαδή τα διάφορα αερολιμενικά τέλη, τις τιμές των υπηρεσιών εδάφους και τις τιμές των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, ορισμένες από τις οποίες εξαρτώνται από τον αριθμό των επιβατών, τον αριθμό κινήσεων αεροσκαφών και άλλες είναι σταθερά ποσά. Καθεμία από αυτές τις συναλλαγές συνεπάγεται ένα πολύπλοκο σύνολο χρηματοοικονομικών ροών μεταξύ του διαχειριστή του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας και των θυγατρικών της, που αποτελούνται από τα έσοδα από τα τέλη αερολιμενικών, τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών εδάφους και τα έσοδα που συνδέονται με τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης.
- (491) Η ανάλυση που εκπονήθηκε από την Oxera και υποβλήθηκε από τη Ryanair στις 10 Απριλίου 2015 (τροποποίηση της μελέτης της 1ης Ιουνίου 2012) καταδεικνύει τις μειζόνες δυσκολίες όσον αφορά τον καθορισμό κατάλληλης σύγκρισης των αερολιμενικών τελών και της στήριξης για εμπορική προώθηση προς τη Ryanair στους διάφορους αερολιμένες.
- (492) Πρώτον, η ίδια η μελέτη της Oxera διευκρινίζει ότι «δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστούν συγκρίσιμοι αερολιμένες που χρησιμοποιούνται από τη Ryanair, οι οποίοι είναι παρόμοιοι ως προς όλα τα πιθανά χαρακτηριστικά και είναι επίσης πιθανό να συμπεριφέρονται κατά τον τρόπο που συμπεριφέρονται οι αερολιμένες που λειτουργούν όπως ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Ως εκ τούτου, η προσέγγιση που ακολουθήθηκε συνίσταται στον προσδιορισμό μιας σειράς συγκρίσιμων αερολιμένων που είναι παρόμοιοι με τον αερολιμένα της La Rochelle βάσει διαφόρων χαρακτηριστικών» <sup>(133)</sup>. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μολονότι τα κριτήρια επιλογής για τους πέντε αερολιμένες που εξετάστηκαν <sup>(134)</sup> περιλαμβάνουν καθένα ένα από τα επτά κριτήρια που απαριθμούνται στο σημείο 60 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014, παρατηρεί ωστόσο ότι οι συγκρίσιμοι αερολιμένες είναι παρόμοιοι με τον αερολιμένα της La Rochelle μόνο όσον αφορά ένα ή δύο από τα επτά κριτήρια. Επιπλέον, μόνο οι αερολιμένες της Grenoble (GNB) και του Μάαστριχτ (MST) προσφέρουν σημείο αναφοράς ειδικά για τη λειτουργία του αερολιμένα της La Rochelle, συγκεκριμένα τον αριθμό των επιβατών και τον όγκο των δραστηριοτήτων της Ryanair στους εν λόγω αερολιμένες. Οι υπόλοιποι αερολιμένες που εξετάστηκαν επιλέχθηκαν βάσει κριτηρίων (όπως το καθεστώς ιδιοκτησίας, η ύπαρξη δημόσιας χρηματοδότησης ή το ΑΕΠ της περιοχής ή το μερίδιο των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους) τα οποία, δεδομένου ότι η σύνδεσή τους με τη μέτρηση των δαπανών και των εσόδων κάθε αερολιμένα είναι πολύ αμυδρή, δεν επαρκούν από μόνα τους για να χρησιμεύσουν ως βάση για το επίπεδο των αερολιμενικών τελών και των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που χρησιμοποιούνται στη συγκριτική αξιολόγηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αμφισβητεί τον αντιπροσωπευτικό χαρακτήρα του επιλεγμένου δείγματος συγκρίσιμων αερολιμένων.
- Δεύτερον, από τα αριθμητικά στοιχεία που προσκόμισε η Oxera προκύπτει ότι τα καθαρά τέλη που κατέβαλε η Ryanair στους διάφορους αερολιμένες που επελέγησαν για τη σύγκριση διαφέρουν σημαντικά. Στη μελέτη της, η Oxera υπολόγισε το επίπεδο των αερολιμενικών τελών που κατέβαλε η Ryanair στους εν λόγω πέντε αερολιμένες μετά την αφαίρεση όλων των εισφορών εμπορικής προώθησης που καταβλήθηκαν στην AMS και τη Ryanair (πράγμα που σημαίνει ότι η μελέτη συγκρίνει τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλε η Ryanair μετά την αφαίρεση των εσόδων της από την εμπορική προώθηση). Ωστόσο, τα στοιχεία αυτά δείχνουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των συγκρίσιμων αερολιμένων.
- Μέσα καθαρά τέλη ανά πτήση. Τα μέσα καθαρά τέλη ανά πτήση που κατέβαλε η Ryanair στη La Rochelle ανέρχονται σε [100· 150] % των καθαρών τελών που κατέβαλε η Ryanair στους πέντε συγκρίσιμους αερολιμένες. Ωστόσο, το εύρος απόκλισης των τιμών δείχνει ότι δεν υπάρχει ομοιογενής ομάδα συγκρίσιμων αερολιμένων. Έτσι, ανάλογα με το έτος, τα μέσα καθαρά τέλη που κατέβαλε η Ryanair στη La Rochelle κυμαίνονται μεταξύ [-50· 0] % και [150· 200] % των μέσων καθαρών τελών που κατέβαλε η Ryanair στους αερολιμένες που εξέτασε η Oxera. Αυτό το εύρος απόκλισης

<sup>(131)</sup> Μελέτη της 8.10.2012 που εκπονήθηκε από την Oxera, «Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport».

<sup>(132)</sup> Τροποποίηση της 10.4.2015 στη μελέτη της 1.6.2012 που εκπονήθηκε από την Oxera, «Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport».

<sup>(133)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. «The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of characteristics». Ανάλυση της Oxera της 10.4.2015, σ. 3.

<sup>(134)</sup> Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) και Maastricht (MST).

δείχνει σαφώς ότι το δείγμα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ομοιογενές και αντιπροσωπευτικό. Ομοίως, για έναν συγκεκριμένο αερολιμένα, το ύψος των καθαρών τελών που καταβάλλει η Ryanair παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις και μπορεί να τριπλασιαστεί σε διάστημα ενός έτους, γεγονός που αποδεικνύει περαιτέρω ότι δεν είναι ούτε δυνατός ούτε σκόπιμος ο καθορισμός σύγκρισης των καθαρών αερολιμενικών τελών.

- Μέσα καθαρά τέλη ανά επιβάτη. Όπως και στην περίπτωση των καθαρών τελών ανά πτήση, το εύρος απόκλισης τιμών δείχνει ότι το δείγμα αερολιμένων της Oxera δεν επιτρέπει τη διενέργεια σταθερής ή εύλογης σύγκρισης. Ανάλογα με το έτος, τα μέσα καθαρά τέλη που κατέβαλε η Ryanair στη La Rochelle κυμαίνονται μεταξύ [-50· 0] % και [150· 200] % των μέσων καθαρών τελών που κατέβαλε η Ryanair στους αερολιμένες που επέλεξε η Oxera και τα καθαρά τέλη ανά επιβάτη που κατέβαλε η Ryanair σε οποιοδήποτε δεδομένο αερολιμένα μπορεί να παρουσιάζουν έως και τριπλάσια διαφορά ανάλογα με το έτος.

(493) Είναι ενδεικτικό ότι ούτε η Ryanair ούτε η Oxera επιχείρησαν να καθορίσουν αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί, για ένα δείγμα αερολιμένων συγκρίσιμων με τη La Rochelle, στην καθαρή τιμή των αερολιμενικών τελών (αερολιμενικά τέλη μείον στήριξη για εμπορική προώθηση). Αν η σύγκριση αυτή καθιστούσε δυνατό τον καθορισμό αγοραίας τιμής, η εμπειρία της Ryanair με πολλούς ευρωπαϊκούς αερολιμένες θα καθιστούσε ασφαλώς δυνατό τον καθορισμό της τιμής αυτής.

(494) Τέλος, αν υποτεθεί ότι μπορεί να αποδειχθεί, βάσει έγκυρης συγκριτικής ανάλυσης, ότι οι εν λόγω «τιμές» για τις διάφορες πράξεις που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης είναι ισοδύναμες ή ανώτερες από τις «αγοραίες τιμές» που καθορίζονται με τη χρήση του δείγματος των συγκρίσιμων πράξεων, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να συμπεράνει ότι οι πράξεις αυτές είναι σύμφωνες με την αγοραία τιμή, εάν αποδειχθεί ότι κατά τον χρόνο της σύναψής τους, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα μπορούσε να αναμένει ότι δημιουργούν πρόσθετα έξοδα μεγαλύτερα από τα πρόσθετα έσοδα. Πράγματι, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν έχει κανένα συμφέρον να προσφέρει αγαθά ή υπηρεσίες στην «αγοραία τιμή», όταν η συμπεριφορά αυτή οδηγεί σε πρόσθετη ζημία <sup>(135)</sup>.

(495) Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προτεινόμενη εν γένει προσέγγιση στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή η ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, πρέπει να εφαρμοστεί στην παρούσα υπόθεση. Δικαιολογείται από το γεγονός ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα μπορεί να έχει αντικειμενικό συμφέρον να συνάψει μια πράξη με μια αεροπορική εταιρεία, εφόσον μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι η συναλλαγή αυτή θα βελτιώσει τα κέρδη του (ή θα μειώσει τις ζημιές του) σε σχέση με ένα αντιπαράδειγμα, κατά το οποίο η πράξη αυτή δεν έχει συναφθεί <sup>(136)</sup>, και τούτο ανεξάρτητα από οποιαδήποτε σύγκριση με τους όρους που προσφέρονται σε άλλες αεροπορικές εταιρείες ή με τους όρους που προσφέρονται από άλλους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων.

3) Τα δυνητικά οφέλη που μπορεί να είχε λάβει υπόψη ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς κατά την υπογραφή των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με αεροπορικές εταιρείες

(496) Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι, για την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η συμπεριφορά του EBE πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση με τη συμπεριφορά ενός υποθετικού ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα της La Rochelle στη θέση του. Οι εν λόγω συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού με τις αντίστοιχες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, εφόσον αποτελούν ενιαία πράξη (βλ. αιτιολογική σκέψη 464 για τα κριτήρια αξιολόγησης) <sup>(137)</sup>. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 481, μολονότι ορισμένες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν αποτελούσαν μέρος ενιαίας πράξης με σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, θα αξιολογηθούν, ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τα έσοδα που προκύπτουν από την ισχύουσα σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, με σκοπό τη μέτρηση της αποδοτικότητας της εν λόγω σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.

(497) Εξετάζοντας καθεμία από τις πράξεις που παρατίθενται στον πίνακα 14, πρέπει να προσδιοριστούν τα οφέλη που θα μπορούσε να αναμένει από τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ο εν λόγω υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, με γνώμονα τις προοπτικές απόδοσης της επένδυσής του. Συναφώς, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι γενικές επιπτώσεις αυτών των παροχών στον τουρισμό και την οικονομική δραστηριότητα της περιφέρειας. Έχουν σημασία μόνον τα αποτελέσματα αυτών των υπηρεσιών στην αποδοτικότητα του αερολιμένα, εφόσον μόνον αυτές θα ελάμβανε υπόψη του ο υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που προβλέπεται στην παρούσα ανάλυση <sup>(138)</sup>.

<sup>(135)</sup> Απόφαση στην υπόθεση Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-165/15, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 53, σκέψεις 176 έως 178.

<sup>(136)</sup> Με διαφορετικά λόγια, εάν η αναμενόμενη πρόσθετη αποδοτικότητα αυτής της συναλλαγής είναι θετική.

<sup>(137)</sup> Μια δεδομένη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης πρέπει να αναλυθεί από κοινού με την αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών ως μία ενιαία πράξη, ως εκ τούτου, υπάρχουν ισόριθμες χωριστές πράξεις όσα και «ζεύγη» συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών.

<sup>(138)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, που αναφέρεται στην υποσημείωση 71, σημείο 77.

- (498) Μολονότι ο αντίκτυπος των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν έχει αποδειχθεί, δεν αποκλείεται να οδήγησαν σε ελαφρά αύξηση της επιβατικής κίνησης στα αεροπορικά δρομολόγια που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και τις αντίστοιχες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι έχουν σχεδιαστεί για την προώθηση των εν λόγω δρομολογίων. Ωστόσο, η Ryanair ανέφερε ότι η ύπαρξη σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης είχε πολύ μικρό αντίκτυπο στον συντελεστή πληρότητας των αεροσκαφών της, καθώς οι ενέργειες διαχείρισης της απόδοσης (προσαρμογή των τιμών στη ζήτηση) προσαρμόστηκαν για να επιτευχθούν οι στόχοι του συντελεστή πληρότητας <sup>(139)</sup>. Ως εκ τούτου, ο αντίκτυπος των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στην αύξηση του αριθμού των επιβατών δεν επιβεβαιώθηκε από τη Ryanair. Φαίνεται, συνεπώς, ότι ο κύριος αντίκτυπος των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης είναι η ενθάρρυνση της Ryanair να εκτελεί πτήσεις προς τον αερολιμένα της La Rochelle.
- (499) Πρέπει να καθοριστεί αν θα μπορούσαν ευλόγως να αναμένονται και να προσδιοριστούν ποσοτικά για έναν υποθετικό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος θα εκμεταλλευόταν τον αερολιμένα La Rochelle στη θέση του EBE, και άλλα οφέλη εκτός από εκείνα που προκύπτουν από τη θετική επίπτωση στην έναρξη, τη διατήρηση και την πληρότητα των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσής αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται στη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ή στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (500) Η Ryanair υποστήριξε την υπόθεση αυτή στη μελέτη της της 17ης Ιανουαρίου 2014. Η μελέτη αυτή στηρίζεται στην άποψη ότι οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης τις οποίες αγοράζει ένας φορέας εκμετάλλευσής αερολιμένα, όπως το EBE, μπορούν να ενισχύσουν το κύρος του αερολιμένα και, κατά συνέπεια, να αυξάνουν τον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν το εν λόγω αεροδρόμιο μόνιμα και όχι μόνο στα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια εκμετάλλευσής αυτών των δρομολογίων που προβλέπουν οι εν λόγω συμβάσεις. Ειδικότερα, από τη μελέτη αυτή προκύπτει ότι, κατά τη Ryanair, οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης είναι ικανές να παραγάγουν θετικά αποτελέσματα για την κίνηση του αερολιμένα και μετά τη λήξη της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (501) Πρέπει ως προς αυτό να σημειωθεί καταρχάς ότι από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι, κατά τη σύναψη των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης τις οποίες αφορά η επίσημη διαδικασία έρευνας, το CCI προέβλεψε, και κατά μείζονα λόγο προσδιόρισε ποσοτικά, τα πιθανά θετικά αποτελέσματα των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις αυτές, ή από χρονική άποψη και μετά την προβλεφθείσα διάρκεια της εκμετάλλευσής των εν λόγω συνδέσεων. Επιπλέον, ούτε η Γαλλία ούτε το EBE πρότειναν κάποια μέθοδο που θα επέτρεπε να εκτιμηθεί η ενδεχόμενη αξία την οποία θα απέδιδε στα αποτελέσματα αυτά ένας υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που θα εκμεταλλευόταν τον αερολιμένα της La Rochelle στη θέση του EBE, κατά τον χρόνο της αξιολόγησης της σκοπιμότητας να συνάψει τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών. Τέλος, οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που αγοράστήκαν από τη Ryanair/AMS απευθύνονταν κυρίως σε άτομα που ήταν πιθανό να χρησιμοποιήσουν τα αεροπορικά δρομολόγια που αναφέρονται στις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (502) Το συμπέρασμα αυτό, το οποίο προέκυψε για τις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS, ισχύει και για τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με την Jet2, για τους ίδιους λόγους.
- (503) Επιπλέον, ο μόνιμος χαρακτήρας των αποτελεσμάτων αυτών φαίνεται επίσης πολύ αβέβαιος. Είναι πιθανό η προβολή της La Rochelle και της ευρύτερης περιοχής στον ιστότοπο της Ryanair να ενθάρρυνε τα άτομα που επισκέπτονται αυτό τον ιστότοπο να αγοράσουν εισιτήρια με τη Ryanair προς τη La Rochelle κατά τον χρόνο πρόσβασης στην εν λόγω διαφήμιση ή συντόμως μετά. Αντιθέτως, είναι ελάχιστα πιθανό να διατηρηθεί η ανάμνηση αυτής της διαφήμισης που βλέπεται κατά τις επισκέψεις στον ιστότοπο της Ryanair και να επηρεάσει τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων μετά από μερικές εβδομάδες. Μια διαφημιστική εκστρατεία είναι πιθανό να έχει διαρκή αποτελέσματα όταν οι ενέργειες διαφήμισης πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ενός ή περισσότερων διαφημιστικών μέσων, στα οποία οι καταναλωτές εκτίθενται συχνά κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου διαστήματος. Ενδεικτικά, μια διαφημιστική εκστρατεία σε δημοφιλείς τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς, σε ένα σύνολο διαδικτυακών τόπων και/ή ένα σύνολο διαφημιστικών πινακίδων σε εξωτερικούς ή σε δημόσιους χώρους, μπορεί να έχει διαρκές αποτέλεσμα εάν οι καταναλωτές εκτίθενται συχνά σε αυτά τα μέσα. Αντιθέτως, μια διαφημιστική ενέργεια που περιορίζεται σε ορισμένες ιστοσελίδες αποκλειστικά στον ιστότοπο της Ryanair έχει ελάχιστες πιθανότητες να παράγει αποτέλεσμα για σημαντικά μεγαλύτερο διάστημα από τη διάρκεια της διαφημιστικής εκστρατείας. Πράγματι, κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι άνθρωποι δεν επισκέπτονται τον ιστότοπο της Ryanair με συχνότητα που να είναι από μόνη της αρκετή ώστε να διατηρήσουν μια σταθερή ανάμνηση της διαφήμισης μιας περιοχής που πραγματοποιήθηκε στον εν λόγω δικτυακό τόπο.
- (504) Η Γαλλία και το EBE δεν παρείχαν, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, κανένα στοιχείο που να αντικρούει την παρατήρηση αυτή. Επιπλέον, η παρατήρηση αυτή ενισχύεται σημαντικά από δύο στοιχεία.

<sup>(139)</sup> Παρατηρήσεις της 15.12.2009, της 13.6.2014 και της 29.3.2019 ειδικότερα.

- (505) Πρώτον, ορισμένες από τις δραστηριότητες εμπορικής προώθησης που αναφέρονται στις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS αφορούσαν καταρχάς την αρχική σελίδα του ιστότοπου της Ryanair. Οι υπηρεσίες αυτές συνίσταντο απλώς σε σύνδεσμο προς ιστότοπο που υπέδειξε το ΕΒΕ για συχνά περιορισμένες ή πολύ σύντομες χρονικές περιόδους:
- απουσία περιόδου προβολής για τους συνδέσμους που αναφέρονται στις συμβάσεις Α και Β·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου για 56 ημέρες ετησίως για 3 έτη σύμφωνα με τη σύμβαση Γ·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου για 212 ημέρες ετησίως για 3 έτη σύμφωνα με τη σύμβαση Δ, αλλά για το 2007 η περίοδος προβολής μειώνεται σε 45 ημέρες σύμφωνα με τη σύμβαση Ε που τροποποίησε τη σύμβαση Δ·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον ιστότοπο της Ryanair στο Ηνωμένο Βασίλειο για 22 ημέρες ετησίως για 3 έτη βάσει της συμφωνίας Ζ·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον ολλανδικό/βελγικό ιστότοπο της Ryanair για 95 ημέρες για το πρώτο έτος και 160 ημέρες για το δεύτερο και το τρίτο έτος βάσει της σύμβασης Η·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair για 200 ημέρες ετησίως για 3 έτη βάσει της σύμβασης Θ·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον βελγικό ιστότοπο της Ryanair για 10 ημέρες ετησίως για 3 έτη βάσει της σύμβασης Ι·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου για 90 ημέρες στον ιρλανδικό, νορβηγικό και ολλανδικό ιστότοπο της Ryanair και για 50 ημέρες στον ιστότοπό της στο Ηνωμένο Βασίλειο ετησίως για 3 έτη βάσει της συμφωνίας ΙΑ·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair για 70 ημέρες βάσει της σύμβασης ΙΒ·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον πορτογαλικό ιστότοπο της Ryanair για 365 ημέρες βάσει της σύμβασης ΙΓ για 2 έτη·
  - προβολή του χορηγούμενου συνδέσμου στον νορβηγικό ιστότοπο της Ryanair για 6 εβδομάδες (περίπου 42 ημέρες) για το πρώτο έτος και 4 εβδομάδες (δηλ. 24 ημέρες) για το δεύτερο και το τρίτο έτος βάσει της σύμβασης ΙΔ.
- (506) Τόσο ο χαρακτήρας αυτών των διαφημιστικών ενεργειών (ένας μόνο σύνδεσμος με περιορισμένη διαφημιστική αξία), όσο και η σύντομη διάρκεια τους και η ακανόνιστη συχνότητα προβολής τους κατά την επίμαχη περίοδο (δεδομένου ότι μόνο το δρομολόγιο του Πόρτο διαφημιζόταν συνεχώς επί δύο έτη) θα περιορίζαν σημαντικά το αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών μετά τη λήξη τους, ιδίως επειδή περιορίζονταν μόνο στον ιστότοπο της Ryanair και δεν εμφανίζονταν σε κανένα άλλο μέσο. Με άλλα λόγια, είναι απίθανο οι εν λόγω διαφημιστικές ενέργειες να προκάλεσαν, στην αντίληψη των ατόμων που εκτέθηκαν σε αυτές, μια σταθερή ανάμνηση της εν λόγω διαφήμισης και διαρκές ενδιαφέρον για τη La Rochelle και την περιοχή.
- (507) Δεύτερον, οι άλλες δραστηριότητες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS αφορούσαν μόνο τις σελίδες του ιστότοπου της Ryanair που κάλυπταν τον προορισμό της La Rochelle. Ο τελευταίος τύπος διαφημιστικής δραστηριότητας απευθύνεται κατά κανόνα σε ένα εξ ορισμού περιορισμένο κοινό, χωρίς συχνή έκθεση σε διαφημίσεις. Εξάλλου, όσον αφορά τη σελίδα του προορισμού της La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, οι πιθανότητες συχνής επίσκεψης είναι λιγότερες σε σχέση με την αρχική σελίδα του ιστότοπου, διότι αφορά έναν ειδικό προορισμό της Ryanair και όχι το σύνολο των δραστηριοτήτων της. Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της μικρής πιθανότητας συχνών επισκέψεων στη σελίδα του προορισμού La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair, οι διαφημιστικές ενέργειες που προβάλλονται στη σελίδα αυτή είναι απίθανο να προκαλέσουν αξιόλογη εντύπωση στα άτομα που έχουν πρόσβαση σε αυτή όσον αφορά τα αξιοθέατα της La Rochelle και της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον, το άνοιγμα της σελίδας για τη La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair έχει πιθανότατα ως κίνητρο, τις περισσότερες φορές, ένα δυνητικό ενδιαφέρον για τον προορισμό αυτό ή τα δρομολόγια της Ryanair προς αυτόν. Η διαφήμιση που βρίσκεται στη σελίδα αυτή είναι απίθανο να δημιουργήσει ένα νέο ενδιαφέρον για τον προορισμό αυτό σε πρόσωπα που δεν τον γνωρίζουν ή δεν έχουν κανένα ενδιαφέρον γι' αυτόν.
- (508) Στο πλαίσιο αυτό, είναι ενδεικτικό ότι η διαφημιστική αξία των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που υποβλήθηκαν από τη Ryanair και που είχαν συναφθεί μεταξύ ιδιωτικών εταιρειών, εκτός των αερολιμένων (ενοίκιαση αυτοκινήτων, τοπικές τουριστικές δραστηριότητες), και της AMS έγκειται στη δυνατότητα πώλησης τουριστικών αγαθών ή υπηρεσιών σε επιβάτες που ταξιδεύουν με τη Ryanair. Οι δυνητικοί ταξιδιώτες, αφού επισκεφτούν τον ιστότοπο της Ryanair (αγορά εισιτηρίου, αναζήτηση διαθέσιμων πτήσεων κ.λπ.), επισημαίνονται ως χρήστες που είναι πιθανό να ταξιδέψουν προς αερολιμένα συγκεκριμένου προορισμού, και για τον λόγο αυτό γίνονται αποδέκτες διαφημιστικών μηνυμάτων, τα οποία παρακινούν τους εν λόγω χρήστες να αγοράσουν προϊόντα ή υπηρεσίες στον αερολιμένα του προορισμού τους. Ως εκ τούτου, η αξία των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης της Ryanair βασίζεται στη δυνατότητά τους να απευθύνονται στους πελάτες της Ryanair που έχουν ήδη επιλέξει τον αερολιμένα προορισμού τους ή των οποίων η επίσκεψη στον ιστότοπο της Ryanair υποδηλώνει ότι είναι πιθανό να επιλέξουν αερολιμένα συγκεκριμένου προορισμού,

προκειμένου να τους παρακινούν να αγοράσουν τουριστικές υπηρεσίες στον τελικό τους προορισμό. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο οι διαφημίσεις που προσφέρονται από την AMS στον ιστότοπο της Ryanair να είναι σημαντικές για ορισμένες τρίτες επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να πουλήσουν υπηρεσίες ή εμπορεύματα στους πελάτες της Ryanair, όπως π.χ. οι επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων ή τοπικά τουριστικά πρακτορεία που οργανώνουν δραστηριότητες πεζοπορίας. Ωστόσο, αυτό δεν ισχύει για τον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα που επιδιώκει τη διαρκή αύξηση του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 501, τα άτομα που συμβουλευόμαστε τη σελίδα για τη La Rochelle στον ιστότοπο της Ryanair είναι πολύ πιθανό να έχουν ήδη δυνητικό ενδιαφέρον για τον εν λόγω προορισμό ή για τα δρομολόγια της Ryanair προς αυτόν. Επομένως, όσον αφορά το EBE, οι ενέργειες εμπορικής προώθησης που πραγματοποιούνται στις σελίδες του ιστοτόπου της Ryanair που καλύπτουν τον προορισμό της La Rochelle είναι, όσον αφορά την προσέλκυση επιβατών, πολύ περιορισμένες ή και ανύπαρκτες.

- (509) Συνεπώς, ακόμη κι αν οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης μπόρεσαν να τονώσουν την κίνηση στα αεροπορικά δρομολόγια που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης κατά την περίοδο εφαρμογής των εν λόγω παροχών, κατά πάσα πιθανότητα το αποτέλεσμα αυτό ήταν μηδενικό ή αμελητέο πέραν αυτής της περιόδου ή για άλλα δρομολόγια.
- (510) Εξάλλου, από τις μελέτες της Ryanair της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 συνάγεται ότι τα κέρδη από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις αυτές ή της περιόδου εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπουν οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι εξαιρετικά αβέβαιες και δεν μπορούν να μετρηθούν με αξιοπιστία που θα κρινόταν επαρκής από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (511) Ενδεικτικά, σύμφωνα με τη μελέτη της Ryanair της 17ης Ιανουαρίου 2014, «[...] μελλοντικά πρόσθετα κέρδη μετά την προγραμματισμένη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι εκ φύσεως αβέβαια» <sup>(140)</sup>. Εξάλλου, η μελέτη αυτή προτείνει δύο μεθόδους για την εκ των προτέρων εκτίμηση των θετικών αποτελεσμάτων των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης: η προσέγγιση των «ταμειακών ροών» και η προσέγγιση της «κεφαλαιοποίησης».
- (512) Η προσέγγιση που βασίζεται στις ταμειακές ροές συνίσταται στην αξιολόγηση των ωφελιών από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών υπό μορφή μελλοντικών εσόδων που προκύπτουν για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα από τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης και από τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, αφού αφαιρεθούν οι αντίστοιχες δαπάνες. Η προσέγγιση που βασίζεται στην κεφαλαιοποίηση θεωρεί τη βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα που αποδίδεται στις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ως άυλο στοιχείο ενεργητικού, που αποκτάται με το τίμημα το οποίο ορίζεται στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (513) Η μελέτη αποκαλύπτει, ωστόσο, την έκταση των δυσχερειών που ανέκυψαν από την προσέγγιση της κεφαλαιοποίησης, καταδεικνύοντας την έλλειψη αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων που μπορεί να παράγει μια τέτοια μέθοδος, και προτιμά την προσέγγιση βάσει των ταμειακών ροών. Η μελέτη αναφέρει ιδίως: «The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport» <sup>(141)</sup>. Τονίζει επίσης ότι «για την εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στην κεφαλαιοποίηση, είναι απαραίτητο να εκτιμηθεί η μέση διάρκεια της περιόδου κατά την οποία ένας αερολιμένας θα μπορέσει να διατηρήσει έναν πελάτη λόγω της εκστρατείας εμπορικής προώθησης της AMS. Στην πράξη, είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί η μέση περίοδος διατήρησης πελάτη σε συνέχεια εκστρατείας της AMS, λόγω ανεπάρκειας στοιχείων» <sup>(142)</sup>.
- (514) Η μελέτη της Ryanair της 31ης Ιανουαρίου 2014 πρότεινε έναν πρακτικό τρόπο εφαρμογής της προσέγγισης που βασίζεται στις ταμειακές ροές. Με βάση την προσέγγιση αυτή, τα κέρδη από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών μετά τη λήξη της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης έχουν τη μορφή «τελικής αξίας» που υπολογίζεται κατά την ημερομηνία λήξης της σύμβασης. Αυτή η τελική αξία βασίζεται στα αναμενόμενα πρόσθετα κέρδη από τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εμπορικής προώθησης κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών. Πράγματι, η μέθοδος συνίσταται στον υπολογισμό

<sup>(140)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain».

<sup>(141)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport».

<sup>(142)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data».

του αναμενόμενου πρόσθετου κέρδους κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και στην προβολή του στο μέλλον για διάστημα ίσο με τη διάρκεια της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, αναπροσαρμοζόμενο σε συνάρτηση με τον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς των αερομεταφορών στην Ευρώπη και με ένα συντελεστή πιθανότητας που αποσκοπεί στο να αποτυπώσει την ικανότητα της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης να συμβάλλουν στα κέρδη του αερολιμένα μετά τη λήξη τους. Αυτή η ικανότητα δημιουργίας σταθερών κερδών, σύμφωνα με τη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, είναι αποτέλεσμα ενός συνόλου παραγόντων, «[...] που περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο κύρος και το ισχυρότερο σήμα καθώς και τις εξωγενείς επιπτώσεις του δικτύου και των επανερχόμενων επιβατών» <sup>(143)</sup> χωρίς περαιτέρω διευκρινίσεις για το θέμα αυτό. Επιπλέον, η εν λόγω μέθοδος λαμβάνει υπόψη ένα προεξοφλητικό επιτόκιο που αντανακλά το κόστος του κεφαλαίου.

- (515) Όσον αφορά τον συντελεστή πιθανότητας, η μελέτη προτείνει ποσοστό 30 % το οποίο κρίνει συνετό. Ωστόσο, η μελέτη, λόγω του ιδιαίτερα θεωρητικού της χαρακτήρα, δεν παρέχει καμία σοβαρή αιτιολόγηση ως προς το σημείο αυτό, είτε ποσοτική είτε ποιοτική. Δεν βασίζεται σε κανένα πραγματικό στοιχείο συναφές με τις δραστηριότητες της Ryanair, τις αγορές αεροπορικών μεταφορών ή αερολιμενικών υπηρεσιών για να τεκμηριώσει αυτόν τον συντελεστή 30 %. Δεν συνδέει καθόλου αυτό τον συντελεστή πιθανότητας με τους παράγοντες που παραθέτει πολύ συνοπτικά (φήμη, ισχυρό σήμα, εξωγενείς επιπτώσεις δικτύου, επανερχόμενοι επιβάτες), που αποσκοπούν στο να παρατείνουν τα οφέλη των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μετά τη λήξη τους. Τέλος, ουδώς παραπέμπει στο συγκεκριμένο περιεχόμενο των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις με την AMS, για να αναλύσει τον βαθμό κατά τον οποίο οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν τους προαναφερθέντες παράγοντες.
- (516) Επιπλέον, η μελέτη δεν αποδεικνύει ότι με τη λήξη της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, τα κέρδη που προέκυψαν από αυτές για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής τους θα ήταν δυνατόν να παραταθούν στο μέλλον με έναν οποιονδήποτε βαθμό πιθανότητας. Ούτε αιτιολογεί τη συνάφεια του ποσοστού ανάπτυξης της αγοράς αερομεταφορών στην Ευρώπη για να αξιολογήσει τις επιπτώσεις μιας σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και μιας σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης για έναν δεδομένο αερολιμένα.
- (517) Η «τελική αξία» υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair ελάχιστα θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη από έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, ο οποίος θα αξιολογούσε το συμφέρον να συνάψει μια σύμβαση.
- (518) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 δείχνει, συνεπώς, ότι τα αποτελέσματα της προσέγγισης των ταμειακών ροών θα ήταν πολύ ασαφή και ελάχιστα αξιόπιστα, όπως και αυτά της μεθόδου κεφαλαιοποίησης.
- (519) Επιπλέον, ούτε η Γαλλία ούτε άλλος τρίτος ενδιαφερόμενος υπέβαλε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η μέθοδος που πρότεινε η Ryanair στην εν λόγω μελέτη, ή οποιαδήποτε άλλη μέθοδος που αποσκοπεί στο να ληφθούν υπόψη με ποσοτικά προσδιορισμό τρόπο τα κέρδη που θα προέκυπταν μετά τη λήξη των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, εφαρμόζεται πράγματι από φορείς εκμετάλλευσης περιφερειακών αερολιμένων συγκρίσιμων με τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της La Rochelle. Η Γαλλία δεν υπέβαλε, εξάλλου, κανένα σχόλιο σχετικά με τις μελέτες της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 και, ως εκ τούτου, δεν ενέκρινε τα συμπεράσματά τους.
- (520) Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης στοχεύουν προδήλως στα πρόσωπα που θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Εάν τα εν λόγω δρομολόγια δεν ανανεωθούν κατά τη λήξη της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι ελάχιστα πιθανό να εξακολουθήσουν οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης να έχουν θετικές επιπτώσεις στη χρήση του αερολιμένα και μετά τη λήξη της σύμβασης. Είναι, συνεπώς, πολύ δύσκολο για έναν φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα να αξιολογήσει την πιθανότητα να επιδιώξει μια αεροπορική εταιρεία να συνεχίσει την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου πέραν της περιόδου για την οποία έχει δεσμευθεί στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, ειδικότερα, έχουν αποδείξει ότι διαχειρίζονται με πολύ δυναμικό τρόπο την έναρξη και την κατάργηση δρομολογίων. Σύμφωνα με έκθεση της Oxera που εκπονήθηκε για την ACI Europe, το 2011, ποσοστό μεταξύ 15 % και 20 % των δρομολογίων που εκτελούνταν από ευρωπαϊκούς αερολιμένες με λιγότερους από 5 εκατομμύρια επιβάτες καταργήθηκαν <sup>(144)</sup>. Κατά τη σύνταξη μιας πράξης, όπως αυτής που εξετάζεται στο πλαίσιο της παρούσας επίσημης διαδικασίας έρευνας, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα μπορούσε να βασιστεί στη βούληση της αεροπορικής εταιρείας να παρατείνει την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου κατά τη λήξη της σύμβασης.

<sup>(143)</sup> Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «... including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger».

<sup>(144)</sup> Μελέτη της 15.9.2017 που εκπόνησε η Oxera, «The continuing development of Airport competition in Europe», διάγραμμα 4.8, σ. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>

- (521) Εξάλλου, ως επικουρικό επιχείρημα, πρέπει να επισημανθεί ότι μια τελική αξία, υπολογιζόμενη με τη μέθοδο που πρότεινε η Ryanair στη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, είναι θετική (και, επομένως, δεν επηρεάζει θετικά την προβλεπόμενη απόδοση της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης) μόνον εφόσον το αναμενόμενο πρόσθετο όφελος από τις συμβάσεις αυτές κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι θετικό. Πράγματι, η μέθοδος συνίσταται στον υπολογισμό, αρχικώς, του αναμενόμενου πρόσθετου κέρδους κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και τη συνακόλουθη προβολή του στο μέλλον με την εφαρμογή δύο συντελεστών. Ο πρώτος συντελεστής αντιπροσωπεύει τη συνολική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών και αντανακλά την αναμενόμενη αύξηση της κίνησης. Ο δεύτερος είναι ένας συντελεστής της τάξης του 30 %, που αντιστοιχεί σχηματικά στην πιθανότητα η εκτέλεση των συμβάσεων που εκπνέουν να ενθαρρύνει τη σύναψη παρόμοιων συμβάσεων στο μέλλον, κατά τρόπο που θα δημιουργήσει παρόμοιες χρηματοοικονομικές ροές. Έτσι, εάν το αναμενόμενο μελλοντικό πρόσθετο κέρδος κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών είναι αρνητικό, η τελική αξία θα είναι επίσης αρνητική (ή το πολύ μηδενική), αντικατοπτρίζοντας το γεγονός ότι η σύναψη συμβάσεων παρόμοιων με εκείνες που μόλις έληξαν μπορεί, όπως και εκείνες, να μειώνει κάθε έτος την αποδοτικότητα του αερολιμένα.
- (522) Η μελέτη της Ryanair της 31ης Ιανουαρίου 2014 προβλέπει πολύ συνοπτικά αυτό το σενάριο, περιοριζόμενη στην αναφορά σε μια υποσημείωση, χωρίς σχόλια ούτε αιτιολόγηση, ότι: «[...] καμία τελική αξία δεν μπορεί να υπολογιστεί εάν τα καθαρά πρόσθετα κέρδη των πληρωμών της AMS είναι αρνητικά κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους της εν λόγω περιόδου» <sup>(145)</sup>. Όμως, όπως θα αποδειχθεί στη συνέχεια στις αιτιολογικές σκέψεις 580 έως 642, όλες οι σχετικές συμβάσεις στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης οδηγούν σε προβλεπόμενες πρόσθετες ροές που είναι αρνητικές κάθε έτος και όχι μόνο συνολικά, σε καθαρή παρούσα αξία. Έτσι, για τις συμβάσεις αυτές, μια «τελική αξία» υπολογιζόμενη με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair θα ήταν μηδενική ή αρνητική. Η συνεκτίμηση μιας τέτοιας τελικής αξίας δεν θα έδετε, επομένως, υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα ότι οι διάφορες συμβάσεις παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα.
- (523) Τέλος, σε τρίτη μελέτη της 26ης Σεπτεμβρίου 2014, η Ryanair επανέλαβε ότι οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης αποφέρουν πρόσθετα κέρδη κατά τη διάρκεια ισχύος τους και τελική αξία μετά τη λήξη τους. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη Ryanair, η υπογραφή αρχικής σύμβασης με τη Ryanair αυξάνει τη πιθανότητα σύναψης νέας σύμβασης με τη Ryanair ή άλλες αεροπορικές εταιρείες κατά τη λήξη της. Επιπλέον, η τελική αξία των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης έγκειται στην αύξηση της κίνησης προς τον αερολιμένα μετά τη λήξη της, λόγω της ενίσχυσης της φήμης του. Η Ryanair προτείνει μια μέθοδο εμπειρικής εξέτασης των υποθέσεων της, την οποία ωστόσο δεν μπορεί να εφαρμόσει, καθώς δεν διαθέτει τα απαραίτητα δεδομένα. Τέλος, η έκθεση δεν λαμβάνει υπόψη τις ενδεχόμενες εξωγενείς επιπτώσεις δικτύου στην ανάλυσή της.
- (524) Συμπερασματικά, από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το μόνο όφελος που θα ανέμενε ένας συνेतός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς από μια σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και το οποίο θα ποσοτικοποιούσε κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη σύναψη ή μη μιας τέτοιας σύμβασης, μαζί με μια σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών, θα ήταν δύο ειδών: i) αφενός, η προοπτική της εκτέλεσης πτήσεων από αεροπορικές εταιρείες στον αερολιμένα της La Rochelle σύμφωνα με τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών τις οποίες οι αεροπορικές εταιρείες είχαν κίνητρο να συνάψουν λόγω των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και, αφετέρου ii) μια δυνητική οριακή επίπτωση των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις (ελαφρά τόνωση της κίνησης στα δρομολόγια που καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και τις αντίστοιχες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών). Τα άλλα ενδεχόμενα οφέλη είναι υπερβολικά αβέβαια για να προσδιοριστούν ποσοτικά και, πράγματι, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι ελήφθησαν υπόψη από το EBE.
- 4) Τι χρονικό πλαίσιο θα είχε επιλέξει ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς για να αξιολογήσει τα πλεονεκτήματα της υπογραφής μιας σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή μιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης;
- (525) Αξιολογώντας τα πλεονεκτήματα της σύναψης σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα της αξιολόγησής του τη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων. Με άλλους όρους, θα αξιολογούσε το πρόσθετο κόστος και τα έσοδα κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των συμβάσεων.

<sup>(145)</sup> Μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, υποσημείωση 17. Πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα: «... no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration».

- (526) Δεν κρίνεται σκόπιμο να ληφθεί υπόψη μεγαλύτερη χρονική περίοδος. Πράγματι, κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων, ένας συντετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμβάσεων αυτών κατά τη λήξη τους, καθώς, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 520, οι εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair και η Jet2, αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους με πολύ δυναμικό τρόπο ως προς το άνοιγμα και κλείσιμο δρομολογίων, ή ακόμη τις αυξήσεις και μειώσεις της συχνότητας των πτήσεων.
- (527) Επιπλέον, για ορισμένες συμβάσεις, η ημερομηνία πραγματικής έναρξης των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από τη σύμβαση είναι διαφορετική από την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή, ως αφετηρία λαμβάνεται η πραγματική ημερομηνία έναρξης και όχι η ημερομηνία υπογραφής, για περιπτώσεις στις οποίες η ημερομηνία υπογραφής προηγείται της πραγματικής ημερομηνίας έναρξης <sup>(146)</sup>.
- (528) Σε περιπτώσεις στις οποίες η Ryanair δεν εκτελούσε ορισμένα δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτεται από τη σύμβαση, η αξιολόγηση του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς βασίζεται στην προγραμματισμένη διάρκεια της σύμβασης, δεδομένου ότι η πρόωρη καταγγελία των συμβάσεων δεν ήταν ούτε γνωστή ούτε προβλέψιμη κατά τον χρόνο σύναψής τους. Ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα θα είχε βασίσει τις προβλέψεις του για την κίνηση στις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ryanair κατά την υπογραφή της σύμβασης και οι οποίες δεσμεύουν την εταιρεία.
- (529) Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα εξετάσει τις συμβάσεις που συνήφθησαν με καθεμία από τις αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά την κίνηση, τα έσοδα και τις πρόσθετες δαπάνες υπό το πρίσμα των παραδοχών που ελήφθησαν υπόψη, προτού παρουσιάσει το αποτέλεσμα της ανάλυσης των εν λόγω συμβάσεων.
- 5) Συμπεράσματα σχετικά με τη μέθοδο με την οποία θα εφαρμοστεί το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς
- (530) Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι, προκειμένου να εφαρμοστεί το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στα επίμαχα μέτρα, η Επιτροπή πρέπει να αναλύσει κάθε σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μαζί με την αντίστοιχη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών (είτε η τελευταία αποτελεί μέρος της δέσμης συμβάσεων που παρατίθενται στον πίνακα 14 είτε ήταν απλώς σε ισχύ κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης εμπορικής προώθησης <sup>(147)</sup>) και πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον ένας υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε υπογράψει τις εν λόγω συμβάσεις με κίνητρο την προοπτική κερδών και την εκμετάλλευση του αερολιμένα La Rochelle στη θέση του EBE. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να προσδιοριστεί η πρόσθετη αποδοτικότητα των συμβάσεων, όπως θα την αξιολογούσε ο ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων, κρίνοντας, για το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των συμβάσεων:
- την αναμενόμενη μελλοντική πρόσθετη κίνηση ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των εν λόγω συμβάσεων, λαμβάνοντας ενδεχομένως υπόψη τις επιπτώσεις των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στα ποσοστά πληρότητας των δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις,
  - τα αναμενόμενα μελλοντικά πρόσθετα έσοδα ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των συμβάσεων αυτών, που περιλαμβάνουν τα έσοδα από τα αεροναυτικά τέλη και τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών εδάφους, που δημιουργούνται από τα δρομολόγια τα οποία καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, καθώς και τα μη αεροναυτικά έσοδα που προέρχονται από την πρόσθετη κίνηση η οποία είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής των εν λόγω συμβάσεων,
  - τα αναμενόμενα μελλοντικά πρόσθετα έξοδα ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των συμβάσεων αυτών, που περιλαμβάνουν τις δαπάνες λειτουργίας και τις ενδεχόμενες πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες που προκύπτουν από τα δρομολόγια τα οποία καλύπτονται από τις εν λόγω συμβάσεις, καθώς και το κόστος των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.
- (531) Από τους υπολογισμούς αυτούς θα πρέπει να προκύψουν ετήσιες μελλοντικές ροές που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ εσόδων και πρόσθετων δαπανών, με αναγωγή τους στην παρούσα αξία, εάν παραστεί ανάγκη, με έναν συντελεστή που αντικατοπτρίζει το κόστος του κεφαλαίου για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Θετική καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) αποτελεί καταρχήν ένδειξη ότι οι σχετικές συμβάσεις δεν παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, ενώ αρνητική καθαρή παρούσα αξία δηλώνει την παρουσία ενός τέτοιου πλεονεκτήματος.
- (532) Πρέπει να επισημανθεί ότι, στο πλαίσιο μιας τέτοιας αξιολόγησης, τα επιχειρήματα του EBE και της Ryanair ότι η τιμή των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που αγοράζει το EBE είναι ισοδύναμη με ή κατώτερη από αυτό που θα μπορούσε να θεωρηθεί ως «αγοραία τιμή» για τέτοιες υπηρεσίες, στερούνται σημασίας. Πράγματι, ένας υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, που ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας, δεν θα ήταν διατεθειμένος να αγοράσει τις εν λόγω υπηρεσίες, ακόμη και σε τιμή χαμηλότερη ή ίση με την «αγοραία τιμή», εάν προέβλεπε ότι, παρά τις θετικές επιπτώσεις αυτών των υπηρεσιών στην κίνηση των δρομολογίων, οι πρόσθετες δαπάνες που δημιουργούν οι συμβάσεις υπερβαίνουν την παρούσα αξία των πρόσθετων εσόδων. Σε μια τέτοια περίπτωση, δεν θα ήταν διατεθειμένος να πληρώσει την «αγοραία τιμή» και, ως εκ τούτου, θα αποφάσιζε λογικά ότι δεν χρειάζεται τις επίμαχες υπηρεσίες.

<sup>(146)</sup> Βλ. πίνακα 9.

<sup>(147)</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 496.

β) Μεθοδολογικές εκτιμήσεις σχετικά με την ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων

(533) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία να υποβάλει τις εκτιμήσεις πρόσθετων δαπανών, εσόδων και αποδοτικότητας σε σχέση με τις διάφορες συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ του EBE και της Ryanair/AMS, οι οποίες ενδεχομένως πραγματοποιήθηκαν πριν από τη σύναψη αυτών των συμβάσεων. Απαντώντας στην πρόσκληση αυτή, η Γαλλία ανέφερε ότι ο αερολιμένας της La Rochelle δεν είχε προβεί σε καμία ανάλυση πριν από την υπογραφή των συμβάσεων εμπορικής προώθησης και, ως εκ τούτου, προέβη σε αναδρομική ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που αναφέρονται στον πίνακα 9, καθώς και σε ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης που συνήφθη με την Jet2 (λαμβάνομένων υπόψη των σχετικών παραμέτρων των αντίστοιχων συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών για την ανάλυση των συμβάσεων που συνήφθησαν με τις δύο αυτές αεροπορικές εταιρείες). Ωστόσο, σκοπός αυτής της αναδρομικής ανάλυσης είναι η αναπαραγωγή της χρηματοοικονομικής ανάλυσης που έπρεπε να είχε διενεργηθεί πριν από την υπογραφή των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που είχε στη διάθεσή του ο αερολιμένας εκείνη τη χρονική στιγμή.

1) Μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε για την ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων

(534) Η Γαλλία ανακατασκεύασε εκ των υστέρων τα επιχειρηματικά σχέδια χρησιμοποιώντας ένα «βασικό σενάριο» στο οποίο καθορίζονται οι παραδοχές που εύλογα θα είχε υιοθετήσει ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Η ανάλυση αυτή βασίζεται σε παραδοχές σχετικά με την κίνηση, τους συντελεστές πληρότητας των αεροσκαφών, τα έσοδα από αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη, τις λειτουργικές δαπάνες ανά επιβάτη, τις δαπάνες εμπορικής προώθησης και τη διάρκεια των συμβάσεων. Για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας κάθε σύμβασης, η Γαλλία ανακατασκεύασε ένα επιχειρηματικό σχέδιο στο οποίο παρουσιάζονται τα ακόλουθα στοιχεία εσόδων και δαπανών:

Πίνακας 15

**Υπόδειγμα που χρησιμοποιήθηκε για την ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων**

| Σύμβαση [x]                                                   |                                                                                                          |          |       |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------|
|                                                               | Έτος N                                                                                                   | Έτος N+1 | κ.λπ. |
| Αριθμός πτήσεων ανά έτος (α)                                  | Βλ. σύμβαση                                                                                              |          |       |
| Αριθμός θέσεων αεροσκαφών (β)                                 | Βλ. σημείο 7.2.1.5 (β) (2) κατωτέρω                                                                      |          |       |
| Αριθμός προσφερόμενων θέσεων (γ)                              | $\gamma = \alpha * \beta * 2$                                                                            |          |       |
| Μέσος συντελεστής πληρότητας (δ)                              | Βλ. σημείο 7.2.1.5 (β) (2) κατωτέρω                                                                      |          |       |
| Συνολικός αριθμός επιβατών (κατά την άφιξη και αναχώρηση) (ε) | $\varepsilon = \gamma * \delta$                                                                          |          |       |
| Τέλος προσγείωσης (στ)                                        | στ=α*μοναδιαίο τέλος όπως εγκρίθηκε από το EBE ή περιλαμβάνεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών      |          |       |
| Τέλος στάθμευσης αεροσκαφών (ζ)                               | 0 (βλ. σημείο 7.2.1.5 (β) (3) κατωτέρω)                                                                  |          |       |
| Τέλος φωτισμού (η)                                            | 0 (βλ. σημείο 7.2.1.5 (β) (3) κατωτέρω)                                                                  |          |       |
| Τέλος για άτομα με αναπηρίες και με μειωμένη κινητικότητα (θ) | θ=ε*μοναδιαίο τέλος όπως εγκρίθηκε από το EBE ή περιλαμβάνεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών/2     |          |       |
| Τέλος επιβατών (ι)                                            | ι=ε*μοναδιαίο τέλος όπως εγκρίθηκε από το EBE ή περιλαμβάνεται στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών/2     |          |       |
| Υπηρεσίες εδάφους (ια)                                        | 0                                                                                                        |          |       |
| Συνολικά έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες (ιβ)           | $\text{ιβ} = \text{στ} + \text{ζ} + \text{η} + \text{θ} + \text{ι} + \text{ια}$                          |          |       |
| Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (ιγ)                 | $\text{ιγ} = \varepsilon * \text{μοναδιαίο πρόσθετο περιθώριο}$<br>(βλ. σημείο 7.2.1.5 (β) (3) κατωτέρω) |          |       |

| Σύμβαση [x]                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |          |       |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------|
|                                      | Έτος N                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Έτος N+1 | κ.λπ. |
| <b>Σύνολο εσόδων (ιδ)</b>            | <b><math>ιδ=ιβ+ιγ</math></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |          |       |
| Πρόσθετες δαπάνες (ιε)               | $ιε=ε*$ μοναδιαίες πρόσθετες δαπάνες<br>(βλ. σημείο 7.2.1.5 (β) (4) κατωτέρω)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |          |       |
| Δαπάνες εμπορικής προώθησης (ιστ)    | Βλ. σύμβαση εμπορικής προώθησης                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |          |       |
| <b>Σύνολο δαπανών (ιζ)</b>           | <b><math>ιζ=ιε+ιστ</math></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |          |       |
| <b>Πρόσθετες ταμειακές ροές (ιη)</b> | <b><math>ιη=ιδ-ιζ</math></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |          |       |
| <b>ΚΠΑ</b>                           | $\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ <p>Όπου:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— το <math>v</math> αναφέρεται στο έτος της επίμαχης σύμβασης, το <math>v=0</math> αντιστοιχεί στην έναρξη της σύμβασης,</li> <li>— το <math>u</math> αναφέρεται στη συνολική διάρκεια της σύμβασης (σε έτη)</li> <li>— το <math>r_v</math> είναι οι πρόσθετες ταμειακές ροές (ιη) για το έτος (<math>v</math>) της σύμβασης</li> <li>— <math>t</math> είναι το επιλεγμένο προεξοφλητικό επιτόκιο <sup>(1)</sup></li> </ul> |          |       |

(<sup>1</sup>) Για όλες τις συμβάσεις, η Γαλλία εφάρμοσε προεξοφλητικό επιτόκιο 6 %. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε εκείνο που πρότεινε η Γαλλία σε παρόμοιες υποθέσεις επί των οποίων η Επιτροπή έχει ήδη κληθεί να αποφανθεί (βλ., για παράδειγμα, την απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα Pau, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 12). Από την άλλη πλευρά, δεδομένου ότι η ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων από την Επιτροπή (στο βασικό σενάριο) οδηγεί σε ετήσιες πρόσθετες ροές που είναι όλες αρνητικές κατά την καλυπτόμενη περίοδο, η καθαρή παρούσα αξία των συμβάσεων είναι αναγκαστικά αρνητική ανεξάρτητα από το εφαρμοζόμενο προεξοφλητικό επιτόκιο.

- (535) Παρότι η Επιτροπή θεωρεί γενικά εύλογες τις παραδοχές στις οποίες προέβη η Γαλλία σχετικά με τα έσοδα ανά επιβάτη και τη διάρκεια των συμβάσεων, άλλες παραδοχές της Γαλλίας δεν είναι πάντοτε εύλογες ή ρεαλιστικές. Πρώτον, η Γαλλία υπέπεσε σε μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανασυστάσεις (όπως η υποτίμηση των πρόσθετων δαπανών αεροναυτικής λειτουργίας και η συμπερίληψη των συνεισφορών που χορηγήθηκαν από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης για την κάλυψη των γενικών δαπανών εμπορικής προώθησης ως πρόσθετων εσόδων). Δεύτερον, όπως θα αποδειχθεί στην ενότητα σχετικά με την επιμέρους αξιολόγηση των συμβάσεων, καθώς και τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανασυστάσεις που πραγματοποίησε η Γαλλία, η ανασύσταση ορισμένων επιχειρηματικών σχεδίων πάσχει από άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα.
- (536) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προέβη σε δική της ανάλυση με την ανασύσταση, στο πλαίσιο ενός βασικού σεναρίου, των πρόσθετων δαπανών και εσόδων των διαφόρων συνόλων συμβάσεων, όπως θα τα είχε υπολογίσει εκ των προτέρων ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, προκειμένου να εφαρμοστεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (537) Η Επιτροπή προέβη επίσης σε ανάλυση ευαισθησίας του τρόπου με τον οποίο υπολογίστηκε η καθαρή παρούσα αξία των εν λόγω συμβάσεων, διαφοροποιώντας ορισμένες από τις παραδοχές. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή χρησιμοποίησε εσκεμμένα παραδοχές οι οποίες εξ ορισμού δεν ήταν ρεαλιστικές, δεδομένου ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν στο βασικό της σενάριο (σενάριο το οποίο υιοθετεί ήδη ευνοϊκή προσέγγιση για την αεροπορική εταιρεία). Η πιθανότητα υλοποίησης αυτών των παραδοχών, ή των σημαντικών και άμεσων αλλαγών που θα απαιτούνταν στη διαχείριση του αερολιμένα, είναι πολύ χαμηλή (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 575 έως 578). Ο υπολογισμός της καθαρής παρούσας αξίας που προκύπτει από τη μεταβολή αυτών των παραμέτρων (η ταυτόχρονη εμφάνιση των οποίων είναι επίσης στατιστικά περισσότερο από απίθανη) είναι το «παράλογο σενάριο» (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 574 έως 578). Σε κάθε περίπτωση, το σενάριο αυτό θα ήταν προδήλως μη ρεαλιστικό για έναν λογικό και συνετό επενδυτή, ο οποίος δεν θα είχε άλλη επιλογή από το να το αποκλείσει.
- (538) Οι διαφορές στην εκτίμηση μεταξύ της Γαλλίας και της Επιτροπής (ιδίως οι παραδοχές για τα λειτουργικά έξοδα και τις δαπάνες εμπορικής προώθησης) οδηγούν σε σημαντικές διαφορές στο αποτέλεσμα που προκύπτει κατά τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας των συνόλων συμβάσεων. Οι διαφορετικές παραδοχές για την κίνηση έχουν σημαντικό αντίκτυπο σε ορισμένες συμβάσεις, ενώ οι παραδοχές για τον συντελεστή πληρότητας έχουν περιορισμένο αντίκτυπο στο αποτέλεσμα που προκύπτει κατά τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας των συμβάσεων, χωρίς να μεταβάλλεται το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με το κατά πόσον η καθαρή παρούσα αξία είναι αρνητική ή θετική.

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

- (539) Η ανάλυση της Επιτροπής βασίζεται στην πρόσθετη κίνηση (δηλαδή στον αριθμό των πρόσθετων επιβατών) την οποία θα μπορούσε να προβλέψει ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς ο οποίος θα εκμεταλλευόταν τον αερολιμένα της La Rochelle αντί του ΕΒΕ κατά τη σύναψη των συμβάσεων. Για παράδειγμα, για τη δέσμη συμβάσεων του 2006 (συμβάσεις εμπορικής προώθησης Γ και Δ και συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 2 και 3), περιλαμβάνεται ο καθορισμός του αριθμού των επιβατών που ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα La Rochelle θα μπορούσε να αναμένει, το 2006, να χρησιμοποιήσουν το δρομολόγιο La Rochelle-Λονδίνο Stansted που εκτελούσε η Ryanair, κατά τη διάρκεια της σύμβασης.
- (540) Η προβλεπόμενη πρόσθετη κίνηση υπολογίστηκε βάσει του αριθμού των πτήσεων και των συχνοτήτων που προβλέπονταν στις διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και βάσει του αντίστοιχου αριθμού των πτήσεων ετησίως. Ορισμένες συμβάσεις περιλαμβάνουν στόχους όσον αφορά τον αριθμό των πτήσεων, άλλες συμβάσεις περιλαμβάνουν στόχους όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, ενώ άλλες δεν αναφέρουν στόχους.
- (541) Για τις αναδρομικές συμβάσεις, που υπογράφηκαν μετά την ημερομηνία εφαρμογής τους (όπως η σύμβαση Α), λήφθηκε υπόψη μόνο η κίνηση που δημιουργήθηκε μετά την υπογραφή, δεδομένου ότι μια σύμβαση δεν μπορεί να δημιουργήσει κίνηση πριν από την υπογραφή της.
- (542) Οι προβλέψεις της Επιτροπής όσον αφορά την κίνηση είναι ως επί το πλείστον χαμηλότερες από εκείνες που χρησιμοποιεί το ΕΒΕ για την ανασύνθεση των εκ των υστέρων επιχειρηματικών σχεδίων του, ιδίως για ορισμένες συμβάσεις εμπορικής προώθησης που συνάπτονται χωρίς στόχους κίνησης. Σε μία περίπτωση, οι προβλέψεις της Επιτροπής είναι υψηλότερες από εκείνες του αερολιμένα. Οι διορθώσεις αυτές θα παρουσιαστούν λεπτομερώς για κάθε μέτρο (σύμβαση ή δέσμη συμβάσεων που παρουσιάζεται στον πίνακα 14).
- (543) Η Επιτροπή επισημαίνει γενικά ότι οι υπερεκτιμήσεις της κίνησης συνδέονται με τα ακόλουθα προβλήματα ανάλυσης. Πρώτον, η ανακατασκευή στην οποία προέβη η Γαλλία υπερβαίνει τον όγκο της κίνησης που προβλέπεται στις συμβάσεις. Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής δεν θα προέβαινε σε τέτοια υπερεκτίμηση, χωρίς περαιτέρω εξηγήσεις (που δεν παρασχέθηκαν από τη Γαλλία για καμία από τις συμβάσεις).
- (544) Δεύτερον, για ορισμένες αναδρομικές συμβάσεις (η ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης προηγείται της ημερομηνίας υπογραφής της), η Γαλλία στήριξε την ανακατασκευή της στην κίνηση που είχε ήδη επιτευχθεί πριν από την υπογραφή της σύμβασης. Είναι αμφίβολο αν ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα επιβαρυνόταν με δαπάνες για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης σε σχέση με ήδη εκτελούμενες πτήσεις. Αντιθέτως, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα βασιζόταν στη μελλοντική κίνηση που θα δημιουργούσε η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Τέλος, το επιχείρημα ότι ένας συνετός επενδυτής θα μπορούσε να εξετάσει την επιχειρηματική σχέση σε ένα χρονικό πλαίσιο ευρύτερο από την αυστηρή διάρκεια της σύμβασης δεν βασίζεται σε καμία οικονομική μελέτη ή αποδεικτικά στοιχεία, όπως καταδεικνύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 525 έως 529.
- (545) Επιπλέον, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη χωρητικότητα των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί η Ryanair, κυρίως το Boeing 737-800 (189 θέσεις), και σε μικρότερο βαθμό το Boeing 737-300 (148 θέσεις) ή το BAe 146-300 (110 θέσεις).
- (546) Η Επιτροπή εφάρμοσε συντελεστή πληρότητας που διέφερε από έτος σε έτος, ο οποίος αντιστοιχεί στον μέσο όρο που παρατηρήθηκε κατά τα δύο προηγούμενα έτη (με μέσο συντελεστή 80 % για το 2003 και το 2004, όπως εφαρμόστηκε από το ΕΒΕ). Η παραδοχή αυτή είναι η πλέον αξιόπιστη, καθώς υιοθετεί την προσέγγιση ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα ο οποίος χρησιμοποιεί τις πιο άμεσα συναφείς πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του κατά την κατάρτιση του επιχειρηματικού σχεδίου. Η μέθοδος αυτή καθιστά επίσης δυνατό, από το 2005 και μετά, να χρησιμοποιηθούν ως βάση οι συντελεστές πληρότητας που παρατηρήθηκαν κατά τις περιόδους ισχύος των συμβάσεων εμπορικής προώθησης και, ως εκ τούτου, να αποτυπωθούν τυχόν ευεργετικά αποτελέσματα των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης επί του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν τα δρομολόγια. Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μεταξύ του 2003 και του 2013 ο συντελεστής πληρότητας των αεροσκαφών της Ryanair που εξυπηρετούσαν τον αερολιμένα της La Rochelle μειώθηκε από 81 % σε 70 %, ενώ ο αερολιμένας της La Rochelle χρησιμοποίησε πολύ πιο αισιόδοξες παραδοχές (μεταξύ 75 % και 85 %) για την κατάρτιση των επιχειρηματικών του σχεδίων.

Πίνακας 16

## Συντελεστής πληρότητας αεροσκάφους

| Έτος | Συντελεστής πληρότητας αεροσκάφους | Μέσο ποσοστό γνωστό για τα δύο έτη που προηγήθηκαν της ημερομηνίας T <sup>(1)</sup> |
|------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 2003 | 0,81                               | 0,8                                                                                 |
| 2004 | 0,78                               | 0,8                                                                                 |
| 2005 | 0,78                               | 0,80                                                                                |
| 2006 | 0,74                               | 0,78                                                                                |
| 2007 | 0,72                               | 0,76                                                                                |
| 2008 | 0,72                               | 0,73                                                                                |
| 2009 | 0,78                               | 0,72                                                                                |
| 2010 | 0,74                               | 0,75                                                                                |
| 2011 | 0,73                               | 0,76                                                                                |
| 2012 | 0,71                               | 0,74                                                                                |
| 2013 | 0,70                               | 0,72                                                                                |

(<sup>1</sup>) Για το 2003 και το 2004 τα δύο προηγούμενα έτη δεν είναι συναφή (δεν υπάρχουν πτήσεις της Ryanair). Χρησιμοποιήθηκε το σενάριο του 80 % (βασικό σενάριο της Γαλλίας).

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

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

(548) Για κάθε συναλλαγή που αποτελεί αντικείμενο της ανάλυσής της, η Επιτροπή προσπάθησε να προσδιορίσει τα πρόσθετα έσοδα, δηλαδή τα έσοδα που προκύπτουν από τη συναλλαγή, όπως θα τα προέβλεπε ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.

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

— Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες

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

— το τέλος προσγείωσης, δηλαδή ένα ποσό ανά πτήση,

— το τέλος επιβατών, δηλαδή ένα ποσό ανά πτήση,

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

— το «τέλος στάθμευσης», δηλαδή ένα ποσό ανά πτήση,

— το «τέλος φωτισμού διαδρόμου», δηλαδή ένα ποσό που πρέπει να καταβάλλεται βάσει της εφαρμογής των κανόνων της πολιτικής αεροπορίας σε περίπτωση μετακινήσεων τη νύχτα ή μετακινήσεων σε συνθήκες ελλιπούς ορατότητας,

— το τέλος για την παροχή βοήθειας στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (τέλος «PHMR»).

- (551) Το εφαρμοζόμενο από το ΕΒΕ τέλος προσγείωσης και το τέλος επιβατών είναι καταρχήν ρυθμιζόμενα τέλη που καταβάλλονται ως αμοιβή για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, καθορίζονται για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που κάνουν χρήση αυτών των υποδομών μετά από διαδικασία διαβούλευσης και δημοσιεύονται. Για τις διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών, η Επιτροπή επέλεξε ως προβλεπόμενα μοναδιαία ποσά τελών προσγείωσης και τελών επιβατών τα δημοσιευμένα τέλη που ίσχυαν κατά τη σύναψη των συμβάσεων, ενσωματώνοντας τιμαριθμική αναπροσαρμογή 2 % ετησίως, στον βαθμό που ήταν λογικό να προβλεφθεί ότι τα ρυθμιζόμενα τέλη θα αυξάνονταν κάθε έτος σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό. Το σύστημα των ρυθμιζόμενων αερολιμενικών τελών δεν προβλέπει αυτόματη τιμαριθμική αναπροσαρμογή, αλλά τη δυνατότητα του φορέα εκμετάλλευσης να προσαρμόσει τα τέλη με την πάροδο του χρόνου μετά από διαδικασία διαβούλευσης. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε υποθέσει ότι τα τέλη θα αυξάνονταν κάθε έτος σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, λαμβάνοντας υπόψη ένα ποσοστό πληθωρισμού 2 %, που αντιστοιχεί στο προβλεπόμενο από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα «ΕΚΤ» ποσοστό για τη ζώνη του ευρώ <sup>(148)</sup>.
- (552) Τα τέλη για τις υπηρεσίες εδάφους δεν υπόκεινται σε ρύθμιση αλλά αποτελούν αντικείμενο διμερούς διαπραγμάτευσης. Στον αερολιμένα της La Rochelle, οι υπηρεσίες εδάφους παρέχονται από την Atlantica. Κατά συνέπεια, οι υπηρεσίες αυτές δεν λαμβάνονται υπόψη στο επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα και λαμβάνονται υπόψη μόνο τα μισθώματα που καταβάλλει η Atlantica στον αερολιμένα της La Rochelle («κέρδος από μη αεροναυτικές δραστηριότητες»).
- (553) Τα τέλη στάθμευσης αντιστοιχούν στη χρήση από τα αεροσκάφη υποδομών και εξοπλισμού στάθμευσης, εξαιρουμένων των ιδιωτικών υποδομών. Οι τιμές εξαρτώνται από τη διάρκεια της στάθμευσης και τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους. Ωστόσο, τα επιχειρηματικά σχέδια που καταρτίστηκαν για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair και την Jet2 δεν προβλέπουν την καταβολή του τέλους στάθμευσης, θεωρητικά διότι η διάρκεια στάθμευσης είναι μικρότερη των δύο ωρών, για την οποία οι αεροπορικές εταιρείες δεν υποχρεούνται να καταβάλουν το τέλος.
- (554) Το τέλος φωτισμού διαδρόμου καθορίζεται από το τιμολόγιο που δημοσιεύεται από τον αερολιμένα για κάθε μετακίνηση αεροσκάφους τη νύχτα ή σε συνθήκες ελλιπούς ορατότητας, για την οποία απαιτείται η χρήση φωτισμού διαδρόμου. Ωστόσο, τα επιχειρηματικά σχέδια που καταρτίστηκαν για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair και την Jet2 δεν προβλέπουν κανένα τέλος φωτισμού, δεδομένου ότι οι πτήσεις εκτελούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- (555) Τέλος, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το τέλος για την παροχή βοήθειας στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (το τέλος «PHMR»)· αυτό επιβάλλεται σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη (0,50 EUR ανά επιβάτη από τον Ιούνιο του 2008).
- (556) Για να υπολογίσει τα έσοδα από τα προαναφερθέντα αερολιμενικά τέλη, τα οποία θα ανέμενε από κάθε σύμβαση ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις προβλέψεις του αριθμού πτήσεων (για το τέλος προσγείωσης) και του αριθμού των αντίστοιχων επιβατών (για το τέλος επιβατών και το τέλος PHMR), που καθορίστηκαν για κάθε σύμβαση, πολλαπλασιάζοντάς τα επί το μοναδιαίο ποσό κάθε τέλους.

— Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες

- (557) Ο αερολιμένας της La Rochelle αξιολόγησε τα πρόσθετα περιθώρια από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την επιβατική κίνηση. Τα περιθώρια αυτά καλύπτουν τις δραστηριότητες των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, των εστιατορίων και άλλων επιχειρήσεων που βρίσκονται στον αερολιμένα, καθώς και τα περιθώρια που σχετίζονται με την πώληση καυσίμων και τα μισθώματα. Πρόκειται για περιθώρια και όχι για έσοδα, καθώς αφαιρούνται οι δαπάνες εισροών. Ως εκ τούτου, κατά την ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων, δεν θα χρειαστεί να αφαιρεθούν δαπάνες για τον καθορισμό του πρόσθετου περιθωρίου του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (558) Η Επιτροπή θεωρεί γενικά πιθανό ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε καθορίσει το πρόσθετο περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες κατά τη σύναψη νέας σύμβασης με βάση τα πρόσθετα περιθώρια από μη αεροναυτικές δραστηριότητες του προηγούμενου έτους, τα οποία αντιστοιχούν στη βέλτιστη γνωστή εκτίμηση. Αυτή είναι η εκτίμηση του αερολιμένα της La Rochelle. Ωστόσο, στη συγκεκριμένη περίπτωση του αερολιμένα της La Rochelle, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ του 2003 και του 2013, οι οποίες αφορούσαν την κατασκευή χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, εστιατορίων και καταστημάτων. Εάν κατά την αξιολόγηση της αποδοτικότητας μιας νέας σύμβασης λαμβάνονταν υπόψη μόνο τα περιθώρια που παρατηρήθηκαν προηγουμένως, αυτό θα

<sup>(148)</sup> «Στόχος της ΕΚΤ είναι η διατήρηση της σταθερότητας των τιμών και του ετήσιου πληθωρισμού σε ποσοστό «κατώτερο αλλά πλησίον του 2 % μεσοπρόθεσμα». Βλέπε <http://www.ecb.europa.eu/monpo/intro/html/index.en.html>.

σήμαινε ότι δεν θα λαμβάνονταν υπόψη γνωστά έργα για την ανάπτυξη μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων (που συνδέονται, για παράδειγμα, με την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων) και, ως εκ τούτου, θα περιορίζονταν υπερβολικά αυστηρά οι προοπτικές ανάπτυξης των πρόσθετων εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανακατασκεύασε τα επιχειρηματικά σχέδια θεωρώντας ότι, κατά τον χρόνο σύναψης μιας νέας σύμβασης, το περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη που πρέπει να ληφθεί υπόψη αντιστοιχεί στο μέσο περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες του προηγούμενου έτους πολλαπλασιαζόμενο επί έναν «δυνητικό» διορθωτικό συντελεστή που αντικατοπτρίζει τις αναμενόμενες προοπτικές νέων επενδύσεων (χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, εμπορικοί χώροι). Ο διορθωτικός συντελεστής ποικίλλει από έτος σε έτος, ανάλογα με τα έργα που σχεδιάζει ο αερολιμένας, και το προβλεπόμενο περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αντιστοιχεί σε εκείνο που μπορεί εύλογα να αναμένει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα επί σειρά ετών (και όχι μόνο το επόμενο έτος):

Πίνακας 17

**Μέσο περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες**

| Έτος | Περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες το έτος n-1 (EUR ανά επιβάτη) | «Δυνητικός» διορθωτικός συντελεστής | «Δυνητικό» μέσο περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες το οποίο εφαρμόζει η Επιτροπή |
|------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2003 | 1,09                                                                       | 30 %                                | 1,42                                                                                       |
| 2004 | 1,40                                                                       | 10 %                                | 1,54                                                                                       |
| 2005 | 1,59                                                                       | 20 %                                | 1,91                                                                                       |
| 2006 | 1,33                                                                       | 60 %                                | 2,13                                                                                       |
| 2007 | 1,74                                                                       | 30 %                                | 2,26                                                                                       |
| 2008 | 2,14                                                                       | 10 %                                | 2,35                                                                                       |
| 2009 | 2,15                                                                       | 10 %                                | 2,36                                                                                       |
| 2010 | 2,29                                                                       | 10 %                                | 2,52                                                                                       |
| 2011 | 2,36                                                                       | 10 %                                | 2,59                                                                                       |
| 2012 | 2,45                                                                       | 5 %                                 | 2,57                                                                                       |
| 2013 | 2,48                                                                       | 5 %                                 | 2,61                                                                                       |

(559) Η αύξηση του διορθωτικού συντελεστή που εφαρμόστηκε σε ορισμένα έτη αντικατοπτρίζει την εισαγωγή νέων μη αεροναυτικών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της περιόδου (χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων το 2006, εστιατόριο το 2008, καταστήματα το 2009). Καθώς το EBE δεν παρέχει εκτίμηση των αναμενόμενων περιθωρίων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες κατά την υπογραφή νέων συμβάσεων, η προσέγγιση αυτή αποτελεί έναν τρόπο εκτίμησης των αναμενόμενων περιθωρίων νέων μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων. Τα πρόσθετα περιθώρια από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη που εφαρμόζει η Επιτροπή είναι κατά μέσο όρο κατά [15-20] % υψηλότερα από εκείνα που υπέβαλε το EBE και, ως εκ τούτου, οι ανακατασκευές στις οποίες προέβη η Επιτροπή μεγιστοποιούν την πρόσθετη αποδοτικότητα των δεσμών συμβάσεων που συνήψαν ο αερολιμένας και η Ryanair. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέσο ετήσιο περιθώριο διόρθωσης είναι ακόμη υψηλότερο από εκείνο που πρότεινε η Oxera στη μελέτη της 4ης Δεκεμβρίου 2015 <sup>(149)</sup>, σύμφωνα με την οποία η έναρξη των δραστηριοτήτων της Ryanair σε δείγμα 29 αερολιμένων οδηγεί σε αύξηση κατά περίπου 12,0-13,7 % των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη, σε πραγματικούς όρους.

<sup>(149)</sup> Μελέτη της Oxera της 4.12.2015, «The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenue».

(560) Η Επιτροπή είναι επίσης της άποψης ότι ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε προβλέψει την τιμαριθμική αναπροσαρμογή του περιθωρίου αυτού με την πάροδο του χρόνου για κάθε έτος που καλύπτεται από νέα δέσμη συμβάσεων, προκειμένου να αντικατοπτρίζει τον πληθωρισμό. Η Επιτροπή εφάρμοσε εν προκειμένω συντελεστή 2 % ετησίως <sup>(150)</sup>.

(561) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επέλεξε να χρησιμοποιήσει παραδοχές για τα κέρδη από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που υπερβαίνουν εκείνα που χρησιμοποιεί ο αερολιμένας της La Rochelle προκειμένου να λάβει υπόψη την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων στάθμευσης και εστίασης και των εμπορικών δραστηριοτήτων κατά την περίοδο 2003-2013.

1) Πρόσθετες δαπάνες (συμβάσεις που συνήφθησαν με τη Ryanair και την AMS)

(562) Οι πρόσθετες δαπάνες που θα μπορούσε να αναμένει πριν από κάθε πράξη (που περιλαμβάνει σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών και σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης) ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς ο οποίος θα εκμεταλλευόταν τον αερολιμένα αντί του ΕΒΕ εμπίπτουν στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

— Κόστος αγοράς των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης,

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

— πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, δηλαδή οι λειτουργικές δαπάνες (προσωπικό, διάφορες προμήθειες) που θα μπορούσαν να προκύψουν από την πράξη.

(563) Όσον αφορά το κόστος των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γαλλία κακώς απέκλεισε από τα έξοδα εμπορικής προώθησης τις συνεισφορές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime και Communauté d'agglomération de La Rochelle) για την κάλυψη των γενικών δαπανών εμπορικής προώθησης του ΕΒΕ-Αερολιμένα.

(564) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 294 έως 302, η Γαλλία θα έπρεπε να είχε συμπεριλάβει όλα τα ποσά που καταβλήθηκαν στη Ryanair από το ΕΒΕ-Αερολιμένας, δεδομένου ότι οι συνεισφορές από τους διάφορους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης συνιστούν χρηματοδότηση των συνήθων λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα. Έτσι, το ΕΒΕ-Αερολιμένας ήταν εκείνο που διατηρούσε τις πιστώσεις του προϋπολογισμού που προορίζονταν για τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και αναλάμβανε όλους τους σχετικούς κινδύνους διαχείρισης.

(565) Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι συμφωνίες που συνήψε ο αερολιμένας της La Rochelle με τη Ryanair και την Jet2 είχαν ως αποτέλεσμα τη χορήγηση πλεονεκτήματος στις εν λόγω εταιρείες, η συμπεριφορά του αερολιμένα της La Rochelle πρέπει να συγκριθεί με τη συμπεριφορά ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς πρέπει, εξ ορισμού, να χρηματοδοτεί τις δικές του δραστηριότητες. Επιπλέον, το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 διευκρινίζει ότι, για να θεωρηθεί ότι μια συμφωνία με αεροπορική εταιρεία είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, «[ο αερολιμένας] θα πρέπει να αποδείξει ότι [...] είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση [...]».

(566) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 αναφέρουν επίσης ότι «[γ]ια να εκτιμηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων» <sup>(151)</sup> και αναφέρουν ότι «[ο]μοίως θα λαμβάνεται υπόψη κάθε κρατική στήριξη, όπως για παράδειγμα οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης που συνάπτονται άμεσα μεταξύ δημόσιων αρχών και αεροπορικής εταιρείας και οι οποίες σκοπό έχουν να αντισταθμίσουν μέρος των κανονικών δαπανών που συνεπάγεται για τον αερολιμένα η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας» <sup>(152)</sup>.

<sup>(150)</sup> Για τον ίδιο λόγο, η Επιτροπή εφάρμοσε τιμαριθμική αναπροσαρμογή 2 % στα αερολιμενικά τέλη και στις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες.

<sup>(151)</sup> Σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

<sup>(152)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές του 2014, υποσημείωση 62.

- (567) Τέλος, εάν οι δημόσιες χρηματοδοτικές συνεισφορές μπορούσαν να εξαιρεθούν από τις δαπάνες εμπορικής προώθησης στα επιχειρηματικά σχέδια, αυτό θα σήμαινε ότι κάθε μη κερδοφόρο έργο ή πράξη θα μπορούσε να ευθυγραμμιστεί με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς απλώς και μόνο με τη χορήγηση επαρκούς δημόσιας επιδότησης. Η προσέγγιση αυτή θα καθιστούσε άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας το άρθρο 107 της ΣΛΕΕ και θα αντέβαινε στην αρχή ότι η ανάλυση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει τον προσδιορισμό του κατά πόσον η επιχείρηση έχει αποκομίσει «οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς» <sup>(153)</sup>.
- (568) Για τους προαναφερθέντες λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε δημόσια στήριξη που προορίζεται για δαπάνες εμπορικής προώθησης (ακόμη και αν δεν αφορά ειδικά συγκεκριμένη σύμβαση ή δέσμη συμβάσεων) δεν μπορεί να αφαιρεθεί από το κόστος εμπορικής προώθησης στην ανάλυση της αποδοτικότητας στην οποία βασίζεται το κριτήριο του ΙΕΟΑ. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έλαβε υπόψη όλα τα ποσά που προβλέπονταν στις διάφορες συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στο πλαίσιο της ανασύστασης των επιχειρηματικών σχεδίων που συνδέονταν με την υπογραφή των συμβάσεων που αναφέρονται στον πίνακα 14.
- (569) Τα τέλη για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις δεν αντιπροσωπεύουν κατ' ανάγκη τα ποσά που έχουν ήδη καταβληθεί, διότι ορισμένα γεγονότα μετά τη σύναψη των συμβάσεων είχαν ως αποτέλεσμα να υπάρξει απόκλιση από τα αρχικώς προβλεφθέντα ποσά. Αυτό ισχύει κατ' εξοχήν σε περίπτωση πρόωρης καταγγελίας της σύμβασης. Εντούτοις, τα γεγονότα αυτά δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, διότι συνέβησαν μετά τη σύναψη των συμβάσεων.
- (570) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τη Γαλλία, δεν χρειάστηκε να γίνει καμία επένδυση εντός του αερολιμένα της La Rochelle λόγω των διαφόρων συμβάσεων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι θα αναμενόταν από ένα φορέα της οικονομίας της αγοράς να πραγματοποιήσει ορισμένες επενδύσεις λόγω μίας ή περισσότερων συμβάσεων από εκείνες που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, δεν λήφθηκε υπόψη στην παρούσα ανάλυση κανένα πρόσθετο επενδυτικό κόστος.
- (571) Για την εκτίμηση των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, η Επιτροπή δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει την ανακατασκευή που παρείχαν η Γαλλία και το ΕΒΕ. Ενώ το ΕΒΕ εκτίμησε το μεταβλητό κόστος σε 55 000 EUR κατ' ανώτατο όριο ετησίως (εξαιρουμένων των δαπανών εμπορικής προώθησης) για κίνηση περίπου 200 000 επιβατών, δηλαδή μέσο κόστος 0,27 EUR ανά επιβάτη, δεν δόθηκε καμία εξήγηση σχετικά με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τη διαμόρφωση αυτής της εκτίμησης. Επιπλέον, η εκτίμηση αυτή δεν αντικατοπτρίζει τις πραγματικές πρόσθετες δαπάνες του αερολιμένα της La Rochelle: όχι μόνο η εκτίμηση των 0,27 EUR ανά επιβάτη διαφέρει πολύ από τις εκτιμήσεις της Oxera <sup>(154)</sup> για άλλους αερολιμένες για τους οποίους η Επιτροπή έχει κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας <sup>(155)</sup>, αλλά τα οικονομικά στοιχεία του αερολιμένα La Rochelle δείχνουν επίσης ότι οι πρόσθετες αεροναυτικές λειτουργικές δαπάνες ανέρχονται κατά μέσο όρο σε 3,83 EUR ανά επιβάτη κατά τη διάρκεια της περιόδου.
- (572) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, εξαιρουμένων των δαπανών εμπορικής προώθησης, βάσει των πληροφοριών που παρείχε η Γαλλία (κατάσταση κερδών και ζημιών και ισολογισμός του αερολιμένα). Προς τούτο, η Επιτροπή προέβη στις ακόλουθες ενέργειες:
- Εξαγωγή των ετήσιων λειτουργικών δαπανών για τη μεταφορά επιβατών με βάση τις οικονομικές καταστάσεις του ΕΒΕ-Αερολιμένα. Οι δαπάνες αυτές περιορίζονται στις λειτουργικές δαπάνες και δεν λαμβάνουν υπόψη το κόστος κεφαλαίου (απόσβεση). Η παραδοχή αυτή πιθανότατα υποτιμά τις πραγματικές πρόσθετες δαπάνες, δεδομένου ότι, στο πλαίσιο της απόσβεσης των επενδύσεων, αντιστοιχεί σε δαπάνες που σχετίζονται με την πρόσθετη λειτουργία του αερολιμένα για την εξυπηρέτηση νέων επιβατών (η Oxera, στην οποία ανατέθηκε από τη Ryanair να αναλύσει την κατάσταση σε άλλους αερολιμένες, έλαβε υπόψη ορισμένες αποσβέσεις για τον υπολογισμό των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών) <sup>(156)</sup>.

<sup>(153)</sup> Απόφαση της 29ης Φεβρουαρίου 1999, Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41· βλ. επίσης απόφαση (ΕΕ) 2018/628 της Επιτροπής, της 11ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) που χορήγησε η Αυστρία στον αερολιμένα Klagenfurt, στη Ryanair και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα (ΕΕ L 107 της 26.4.2018, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 381 στοιχείο β).

<sup>(154)</sup> Μελέτες της 13ης Ιουνίου, της 11ης Σεπτεμβρίου, της 22ας Σεπτεμβρίου, της 10ης Οκτωβρίου 3 και της 6ης Νοεμβρίου 2014 που εκπόνησε η Oxera.

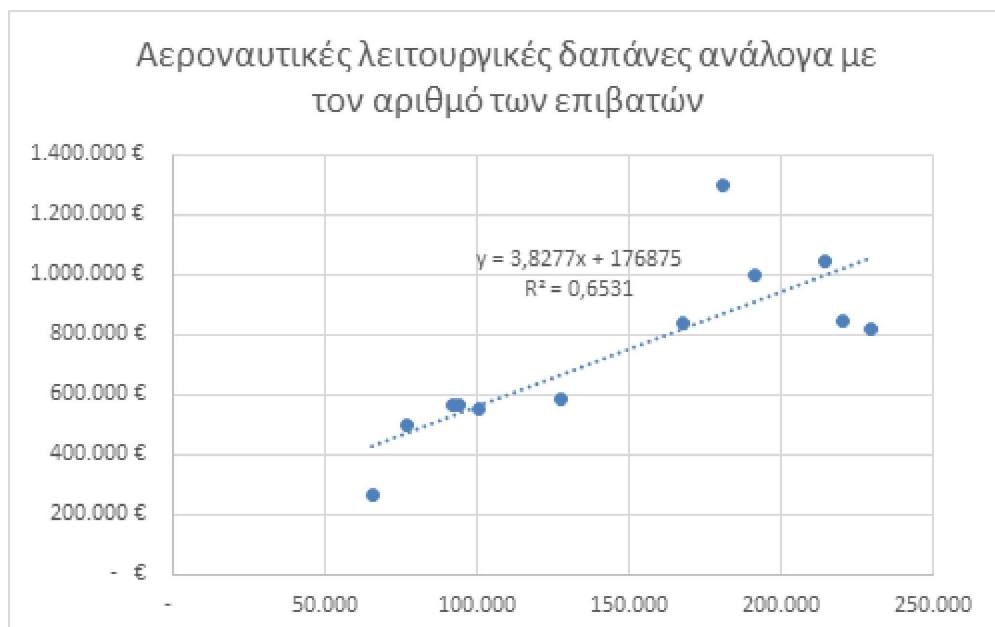
<sup>(155)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2013, Ισπανία, Εικαζόμενη ενίσχυση προς τη Ryanair και άλλες αεροπορικές εταιρείες και πιθανή ενίσχυση στους αερολιμένες Girona και Reus, SA.33909 (2013/C) (πρώην 2013/NN, πρώην 2011/CP) (ΕΕ C 120 της 23.4.2014, σ. 24)· Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Μαΐου 2012, Γαλλία, αερολιμένας Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (ΕΕ C 279 της 14.9.2012, σ. 23)· Απόφαση της Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2012, Γαλλία, αερολιμένας Carcassonne, SA.33960 (2012/C πρώην 2012/NN) (ΕΕ C 254 της 23.8.2012, σ. 11).

<sup>(156)</sup> Μελέτη της 31.5.2013 που εκπονήθηκε από την Oxera, «Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle», η οποία επισυνάπτεται στις παρατηρήσεις της Ryanair της 31.5.2013, τμήμα 2.5, σελίδες 10 και 12.

- αφαίρεση των λειτουργικών δαπανών που συνδέονται με την αποστολή δημόσιας αρχής και καλύπτονται από κρατική χρηματοδότηση·
- αφαίρεση των δαπανών που καλύπτονται από επιδοτήσεις που συνδέονται με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή ΥΓΟΣ·
- αφαίρεση των δαπανών που αντιστοιχούν στις πληρωμές για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις εμπορικής προώθησης που έχουν συναφθεί με τις αεροπορικές εταιρείες (λαμβάνομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι δαπάνες αυτές λαμβάνονται ήδη υπόψη χωριστά στην ανακατασκευή της αποδοτικότητας των επίμαχων μέτρων. Ως εκ τούτου, εμφανίζονται στο στοιχείο κόστους ιστ) στον πίνακα 15·
- αφαίρεση των λειτουργικών δαπανών που σχετίζονται με έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Ελλείπει στοιχείων από τον ΕΒΕ, η Επιτροπή υπολόγισε τις λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Η εκτίμηση αυτή έγινε με την εφαρμογή του ποσοστού των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες επί των συνολικών εσόδων του αερολιμένα στις ετήσιες λειτουργικές δαπάνες <sup>(157)</sup>. Το ποσοστό αυτό κυμάνθηκε μεταξύ 19 % και 41 % από το 2001 έως το 2010, με μέσο όρο 26 %. Η μέθοδος αυτή μπορεί, εκ πρώτης όψεως, να υπερεκτιμά τις λειτουργικές δαπάνες που συνδέονται με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, δεδομένου ότι οι μη αεροναυτικές υπηρεσίες ενέχουν αναλογικά πιο υψηλής έντασης κεφάλαιο και λιγότερες λειτουργικές δαπάνες από τις αεροναυτικές υπηρεσίες <sup>(158)</sup>. Σε κάθε περίπτωση, αυτή είναι η καλύτερη δυνατή εκτίμηση ελλείπει άλλων στοιχείων από τη Γαλλία·
- ανάλυση της εξέλιξης των αεροναυτικών λειτουργικών δαπανών που υπολογίζονται με βάση τις μεταβολές στον αριθμό των επιβατών. Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται η σχέση μεταξύ των αεροναυτικών λειτουργικών δαπανών και του αριθμού των επιβατών, καθώς και η συγκριτική εξέλιξη των αεροναυτικών λειτουργικών δαπανών και του αριθμού των επιβατών. Το γράφημα αυτό δείχνει σαφώς ότι οι αεροναυτικές λειτουργικές δαπάνες αυξάνονται ανάλογα με την επιβατική κίνηση, κάτι που δεν θα συνέβαινε εάν οι πρόσθετες δαπάνες περιοριζόταν σε 55 000 EUR ανά 200 000 επιβάτες.

Γράφημα 1

#### Αεροναυτικές λειτουργικές δαπάνες ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών



Πηγή: Στοιχεία του αερολιμένα La Rochelle. Ανάλυση της Επιτροπής.

<sup>(157)</sup> Προκύπτουν μετά την αφαίρεση των δαπανών που συνδέονται με την αποστολή δημόσιας αρχής, των δαπανών που καλύπτονται από αντισταθμίσεις για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή ΥΓΟΣ, των δαπανών εμπορικής προώθησης και των αποσβέσεων.

<sup>(158)</sup> Για παράδειγμα, η κατασκευή καταστημάτων ή χώρων στάθμευσης συνεπάγεται σημαντικό κόστος κατασκευής, αλλά σχετικά χαμηλό κόστος λειτουργίας μετά τη χορήγηση της άδειας.

- (573) Η ανάλυση αυτή δείχνει ότι η μεταβολή του αριθμού των επιβατών και η εξέλιξη των λειτουργικών δαπανών συσχετίζονται επίσης στενά. Η ανάλυση αυτή παραμένει οριστική, παρά τις πιο ακανόνιστες ετήσιες μεταβολές των δαπανών (για τις οποίες η Γαλλία δεν έχει παράσχει καμία αιτιολόγηση). Οι πρόσθετες αεροναυτικές λειτουργικές δαπάνες που ανακατασκευάστηκαν με βάση τα ετήσια στοιχεία, αναπροσαρμοσμένες με βάση τον ετήσιο πληθωρισμό που καταγράφηκε στη Γαλλία, ανέρχονται σε 3,83 EUR ανά επιβάτη για το 2006 (στα μισά μεταξύ 2001 και 2011). Η Επιτροπή θα εφαρμόσει σε αυτές τις δαπάνες μεταβολή που αντιστοιχεί σε ποσοστό πληθωρισμού 2 % για τα άλλα έτη (αρνητικό πριν από το 2006, μηδέν το 2006 και θετικό μετά το 2006) <sup>(159)</sup>.

1) Ανάλυση ευαισθησίας

- (574) Κατά την ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων για κάθε δέσμη συμβάσεων, η Επιτροπή διενήργησε συστηματικά ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία της σχετικής ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, διαφοροποίησε τις ακόλουθες τέσσερις παραμέτρους, ώστε (αδικαιολόγητα και μη συνετά) να αυξηθεί η αποδοτικότητα της δέσμης των εξεταζόμενων συμβάσεων (με αποτέλεσμα ένα υπερβολικά αισιόδοξο σενάριο για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και τις αεροπορικές εταιρείες που είχαν συνάψει τις σχετικές συμβάσεις): αριθμός πτήσεων ανά έτος, συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών, ύψος εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες και πρόσθετες αεροναυτικές λειτουργικές δαπάνες.
- (575) Όσον αφορά τον αριθμό των πτήσεων ανά έτος, όπως θα προσδιοριστεί για κάθε δέσμη συμβάσεων που παρατίθεται στον πίνακα 14, η Επιτροπή έθεσε έναν πιο φιλόδοξο στόχο πτήσεων σε σχέση με τους όρους των συμβάσεων που αναλύθηκαν. Ο στόχος αυτός καθορίστηκε αυθαίρετα και δεν βασίζονταν σε κανένα πραγματικό ή νομικό στοιχείο ούτε σε προβλέψεις. Ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θα αύξανε κατ' αυτόν τον τρόπο τον στόχο στο βασικό σενάριο του επιχειρηματικού του σχεδίου.
- (576) Στο εναλλακτικό της σενάριο, η Επιτροπή χρησιμοποίησε συντελεστή πληρότητας αεροσκαφών 85 %, ο οποίος ουδέποτε παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, αλλά υιοθετήθηκε από την Επιτροπή στις ανακατασκευές της σε άλλες πρόσφατες αποφάσεις σχετικά με γαλλικούς αερολιμένες. Ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θα αύξανε κατ' αυτόν τον τρόπο τον συντελεστή πληρότητας στο βασικό σενάριο του επιχειρηματικού του σχεδίου, καθώς δεν αντικατοπτρίζει τα ειδικά χαρακτηριστικά των σχετικών δρομολογίων.
- (577) Όσον αφορά τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, στο εναλλακτικό της σενάριο η Επιτροπή αύξησε το μοναδιαίο περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες κατά 20 % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, για το οποίο η μέθοδος υπολογισμού παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 557 έως 561 και το οποίο βασίζεται ήδη σε ευνοϊκότερες παραδοχές από εκείνες που υποβλήθηκαν από τη Γαλλία. Ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θα υιοθετούσε μια τέτοια αύξηση στο βασικό σενάριο του επιχειρηματικού του σχεδίου, καθώς δεν βασίζεται σε ρεαλιστικές προοπτικές.
- (578) Όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, στο εναλλακτικό της σενάριο η Επιτροπή εφάρμοσε μείωση της τάξης του 50 % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, για το οποίο η μέθοδος υπολογισμού παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 533 και 534.
- (579) Ως εκ τούτου, η καθαρή παρούσα αξία που υπολογίζεται ως αποτέλεσμα της διαφοροποίησης των τεσσάρων αυτών παραμέτρων παρέχει ένα εναλλακτικό σενάριο το οποίο η Επιτροπή θεωρεί «παράλογο σενάριο».

α) Ατομική ανάλυση των δεσμών συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS

- (580) Η Γαλλία υπέβαλε ατομική ανάλυση κάθε σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης (λαμβάνοντας υπόψη τις ισχύουσες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών). Αν και η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένες συμβάσεις συνδέονται μεταξύ τους και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεωρούνται ενιαία πράξη, θα παρασχεθεί ανάλυση αποδοτικότητας για κάθε σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, η οποία θα επιβεβαιώνει την ανάλυση ανά δέσμη συμβάσεων.

<sup>(159)</sup> Η Επιτροπή τάχθηκε υπέρ της πολυετούς ανασύστασης των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών και αντί της ανασύστασης σε ετήσια βάση. Θεωρητικά, η ανασύσταση σε ετήσια βάση, με βάση τα οικονομικά στοιχεία του προηγούμενου έτους, θα προσομοίωνε επίσης τη γνώση των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών που θα είχε το EBE κατά την υπογραφή νέας σύμβασης. Ωστόσο, τα στοιχεία που υπέβαλε η Γαλλία δεν επέτρεψαν αυτό το είδος ανάλυσης, δεδομένου ότι τα παρεχόμενα οικονομικά στοιχεία περιλάμβαναν σημαντικές ανεξήγητες αυξήσεις ή μειώσεις μεταξύ των ετών. Μια ανάλυση σε ετήσια βάση θα είχε, ως εκ τούτου, καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι πρόσθετες δαπάνες ήταν αρνητικές ορισμένα έτη, κάτι που σημαίνει ότι το EBE θα είχε συμφέρον να επενδύσει υπερβολικά υψηλά ποσά σε νέες συμβάσεις με αεροπορικές εταιρείες, ενώ για άλλα έτη οι πρόσθετες δαπάνες θα ήταν τόσο υψηλές που θα ήταν επωφελές για το EBE να κλείσει τον αερολιμένα. Ελλείψει στοιχείων που να επιτρέπουν την ανασύνθεση των ετήσιων χρηματοοικονομικών ροών, η Επιτροπή βασίστηκε, ως εκ τούτου, σε μια πολυετή προσέγγιση.

- (581) Τα αποτελέσματα της ανακατασκευής της αποδοτικότητας για τις δέσμες συμβάσεων (όπως παρατίθενται στον πίνακα 14) που πραγματοποιήσαν η Γαλλία και η Επιτροπή στο βασικό σενάριο και τα «παράλογα» σενάρια (και για τις επιμέρους συμβάσεις ή δέσμες συμβάσεων που αναφέρονται στις παρακάτω ενότητες) παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 18

**Καθαρή παρούσα αξία των συμβάσεων και των δεσμών συμβάσεων που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS**

(σε χιλιάδες EUR)

| Δέσμη συμβάσεων | Καθαρή παρούσα αξία   |                              |                    |
|-----------------|-----------------------|------------------------------|--------------------|
|                 | Σενάριο Γαλλίας       | Βασικό σενάριο της Επιτροπής | «Παράλογο» σενάριο |
| 1-A             | [...]                 | [- 350· - 250]               | [- 200· - 100]     |
| B               | [...]                 | [- 900· - 800]               | [- 450· - 350]     |
| 2-C             | [...]                 | [- 1 150· - 1 050]           | [- 400· - 300]     |
| 3-D             | [...]                 | [- 650· - 550]               | [- 300· - 200]     |
| 2-3-C-D         | δεν ανακατασκευάστηκε | [- 1 750· - 1 650]           | [- 650· - 550]     |
| E               | [...]                 | [- 150· - 50]                | [0· 100]           |
| ΣΤ              | [...]                 | [- 100· 0]                   | [- 100· 0]-        |
| Z               | [...]                 | [- 700· - 600]               | [- 150· - 50]      |
| H               | [...]                 | [- 200· - 100]               | [- 100· 0]         |
| Θ               | [...]                 | [- 250· - 150]               | [- 100· 0]         |
| I               | [...]                 | [- 100· 0]                   | [- 100· 0]         |
| HI              | δεν ανακατασκευάστηκε | [- 250· - 150]               | [- 100· 0]         |
| ZHΘI            | δεν ανακατασκευάστηκε | [- 1 200· - 1 100]           | [- 200· - 100]     |
| 6-K             | [...]                 | [- 2 150· - 2 050]           | [- 1 150· - 1 050] |
| IB              | [...]                 | [- 100· 0]                   | [- 100· 0]         |
| 7-M             | [...]                 | [- 300· - 200]               | [- 150· - 50]      |
| ΙΔ              | [...]                 | [- 150· - 50]                | [- 100· 0]         |
| 7-M-N           | δεν ανακατασκευάστηκε | [- 400· - 300]               | [- 150· - 50]      |

- (582) Τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε δέσμης συμβάσεων, τα οποία είναι σημαντική για την παρούσα ανάλυση θα περιγραφούν στις ενότητες που ακολουθούν. Πρώτον, η Επιτροπή θα εξετάσει αν η ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων για την επίμαχη σύμβαση ή δέσμη συμβάσεων είναι μεθοδολογικά ορθή. Η Επιτροπή έχει ήδη αναφέρει σχετικά ότι η Γαλλία διέπραξε σφάλματα τα οποία ήταν κοινά σε όλες τις συμβάσεις (ή τουλάχιστον συνέβησαν συχνά στις περισσότερες από αυτές), ιδίως όσον αφορά τα εξής:

— υπερεκτίμηση της αναμενόμενης κυκλοφορίας <sup>(160)</sup>,

— μη ορθή αξιολόγηση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες <sup>(161)</sup>,

<sup>(160)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 543 έως 546.

<sup>(161)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 557 έως 561.

- Εξαίρεση των συνεισφορών των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης στις γενικές δαπάνες εμπορικής προώθησης από τα πρόσθετα έσοδα <sup>(162)</sup> κατά τον υπολογισμό του κόστους των συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης,
- υποτίμηση των αεροναυτικών πρόσθετων λειτουργικών δαπανών <sup>(163)</sup>,
- συχνή χρήση αδικαιολόγητου συντελεστή πληρότητας αεροσκάφους <sup>(164)</sup>.

(583) Ωστόσο, όπως ήδη αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 535 και 536, εκτός από τα κοινά μεθοδολογικά σφάλματα που αναφέρονται ανωτέρω, οι ανακατασκευές κάθε επιχειρηματικού σχεδίου εμφανίζουν άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα, τα οποία θα παρατεθούν στις παρακάτω αιτιολογικές σκέψεις όσον αφορά κάθε δέσμη συμβάσεων. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει τη δική της ανάλυση ανακατασκευάζοντας ένα «βασικό σενάριο» και ένα «παράλογο» σενάριο, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 574.

#### 1) Δέσμη συμβάσεων 1-A

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης A

(584) Η Γαλλία πρότεινε την ανακατασκευή της σύμβασης A με βάση τις παραμέτρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 1.

(585) Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται στο σημείο 7.2.1.5 στοιχείο β), η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση A παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα.

(586) Στο ανακατασκευασθέν επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση A, η Γαλλία καθόρισε τον αριθμό των πρόσθετων πτήσεων που προκύπτουν από τη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης σε 350. Με αυτόν τον τρόπο, υπερεκτίμησε τον αριθμό των δρομολογίων που θα εκτελούσε η Ryanair, της οποίας η μόνη σταθερή δέσμευση ήταν να εκτελεί 340 δρομολόγια κατά τη διάρκεια του έτους.

(587) Επίσης, η Γαλλία κακώς θεώρησε ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα είχε συμφωνήσει να πληρώσει για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης πριν από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης (η σύμβαση A υπεγράφη την 1η Δεκεμβρίου 2003 για την περίοδο από 1η Μαΐου 2003 έως 31 Δεκεμβρίου 2003).

(588) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανασύσταση του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης A, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανασύσταση από την Επιτροπή των επιχειρηματικών σχεδίων για τη δέσμη συμβάσεων 1-A

(589) Η Επιτροπή ανασυνέστησε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη δέσμη συμβάσεων 1-A. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις <sup>(165)</sup>, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους:

— χωρητικότητα 110 θέσεων ανά αεροσκάφος για τη σύμβαση A (το 2013 η Ryanair χρησιμοποιούσε αεροσκάφη χωρητικότητας 110 θέσεων και, κατά την υπογραφή της σύμβασης τον Δεκέμβριο του 2013, η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ δεν μπορεί να αγνοούσε τον παράγοντα αυτό).

— αριθμός πρόσθετων πτήσεων: 40 βάσει της σύμβασης A (εκτίμηση του αριθμού των πρόσθετων πτήσεων που αναμενόταν μεταξύ της υπογραφής της σύμβασης A την 1η Δεκεμβρίου 2003 και της λήξης της στις 31 Δεκεμβρίου 2003 <sup>(166)</sup>).

<sup>(162)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 563 έως 568.

<sup>(163)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 570 έως 573.

<sup>(164)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 542 έως 547.

<sup>(165)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 539 έως 579 για λεπτομέρειες σχετικά με καθεμία από αυτές τις παραμέτρους.

<sup>(166)</sup> Η εκτίμηση προέκυψε ως εξής: Η Γαλλία ανέφερε ότι το 2003 η Ryanair είχε εκτελέσει 288 πτήσεις από τον αερολιμένα La Rochelle, όλες προς τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο. Ο αριθμός αυτός ήταν λίγο-πολύ οριστικός την 1η Ιανουαρίου 2003, όταν η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ υπέγραψε τη σύμβαση A με τη Ryanair. Ένας επενδυτής θα είχε χρησιμοποιήσει αυτό το ιστορικό στοιχείο κίνησης για να εκτιμήσει τον αριθμό των πτήσεων ανά έτος ο οποίος θα μπορούσε να αναμένεται για τον υπόλοιπο μήνα της σύμβασης που δεν είχε ακόμη εκτελεστεί (Δεκέμβριος 2003). Εάν αυτό το αριθμητικό στοιχείο κατανεμηθεί στη διάρκεια της σύμβασης (8 μήνες), ο αριθμός των πτήσεων μπορεί να εκτιμηθεί *pro rata temporis* για τον τελευταίο μήνα της σύμβασης (Δεκέμβριος 2003) σε  $288 \times 1/8$ , ή 36. Για προληπτικούς λόγους, η Επιτροπή στρογγυλοποίησε τον αριθμό αυτό σε 40 πτήσεις.

- συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών εκτιμώμενος ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας των δύο ετών που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της σύμβασης εμπορικής προώθησης (80 %, όπως επίσης εκτιμήθηκε από τη Γαλλία).
- 100 % πληρωμή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις.

- (590) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων 1-A στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη δέση συμβάσεων είναι αρνητική.
- (591) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 574 έως 579, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανασύστασης. Για τον σκοπό αυτό, όπως εξηγήθηκε, διαφοροποίησε τέσσερις παραμέτρους με πολύ ευνοϊκό τρόπο προκειμένου να αυξηθεί η αποδοτικότητα των εξεταζόμενων συμβάσεων: ο συντελεστής πληρότητας ορίστηκε σε 85 %, το περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αυξήθηκε κατά 20 %, οι πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες μειώθηκαν κατά 50 % και, τέλος, αυξήθηκε ο αριθμός των πτήσεων μετ' επιστροφής ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανασύσταση επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή υιοθέτησε για τη σύμβαση Α ένα υποθετικό σενάριο (το οποίο δεν αποδείχθηκε από τη Γαλλία) στο οποίο η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που υπεγράφη την 1η Δεκεμβρίου 2003 ελήφθη υπόψη για να αντικατοπτριστούν οι διαπραγματευτικές θέσεις της Αερολιμενικής Υπηρεσίας του ΕΒΕ και της Ryanair την 1η Απριλίου 2003 και η γνώση της κίνησης την 1η Δεκεμβρίου 2003. Σε αυτή την υποθετική περίπτωση, ο αριθμός των πτήσεων ανά έτος εκτιμάται σε 288, αριθμός που αντιστοιχεί στον πραγματικό αριθμό των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν, ο οποίος ήταν λίγο-πολύ γνωστός την 1η Δεκεμβρίου 2003. Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, η καθαρή παρούσα αξία για τη δέση συμβάσεων 1-A εξακολουθεί να είναι αρνητική.

## 2) Σύμβαση Β

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση Β

- (592) Η Γαλλία πρότεινε την ανακατασκευή της σύμβασης Β με βάση τις παραμέτρους της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 1.
- (593) Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 539 έως 579, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση Α παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα.
- (594) Πρώτον, είναι αμφίβολο αν ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα είχε υπογράψει σύμβαση στην οποία οι δεσμεύσεις της Ryanair για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ήταν ακόμη λιγότερο συγκεκριμένες απ' ό,τι για τη σύμβαση Α <sup>(167)</sup>. Μοναδικός στόχος ενός συνετού ιδιώτη επενδυτή είναι η εκμετάλλευση του αερολιμένα με κέρδος. Ωστόσο, η αύξηση της κίνησης δεν αποτελεί εγγύηση για την αποδοτικότητα των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής ενδιαφέρεται για την επίτευξη της μέγιστης οικονομικής αποδοτικότητας από τις δαπάνες του. Ως εκ τούτου, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα επιδίωκε τη μέγιστη αποδοτικότητα από κάθε υπηρεσία εμπορικής προώθησης που θα παρέιχε. Είναι, συνεπώς, αμφίβολο αν ένας ιδιώτης επενδυτής που ενδιαφέρεται για την αποδοτικότητα θα υπέγραφε σύμβαση της οποίας οι όροι δεν έχουν καθοριστεί με ακρίβεια ή προσδιορίζονται ποσοτικά (ο αριθμός των προβαλλόμενων συνδέσμων, η διάρκεια της προβολής στον ιστότοπο της Ryanair και η συχνότητα προβολής δεν καθορίζονται) και της οποίας η αποδοτικότητα ή η αποτελεσματικότητα δεν μπορεί να αξιολογηθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Κανένας συνετός ιδιώτης επενδυτής δεν θα ήταν διατεθειμένος να υπογράψει σύμβαση χωρίς να είναι σε θέση να προβεί σε έστω πρόχειρη εκτίμηση των επιπτώσεων της στη χρήση των σχετικών δρομολογίων και στην αποδοτικότητα της πράξης.
- (595) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η ανακατασκευή που πραγματοποίησε η Γαλλία πάσχει από ένα άλλο συγκεκριμένο μεθοδολογικό σφάλμα. Η Γαλλία έλαβε υπόψη διάρκεια 3 πλήρων ετών με 340 πτήσεις ετησίως, μολονότι η σύμβαση καλύπτει μόνο 2 έτη και 4 μήνες, γεγονός που επηρεάζει τον αριθμό των πτήσεων και τα τέλη εμπορικής προώθησης που χρησιμοποιούνται για την ανακατασκευή.
- (596) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης Β, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

<sup>(167)</sup> Η μόνη δέσμευση της Ryanair για την προώθηση της La Rochelle ορίζεται στη σύμβαση Α ως εξής: «Η Ryanair παρέχει διαδικτυακούς συνδέσμους προς τουριστικούς ιστότοπους ανάλογα με τον προορισμό (εκτός από ιστότοπους που περιλαμβάνουν δυνατότητα απευθείας ηλεκτρονικής κράτησης για την ενοίκιαση καταλύματος, αυτοκινήτου ή κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχεται απευθείας μέσω διαδικτύου από τη Ryanair), προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικτυακή προώθηση των υπηρεσιών στους χρήστες του ιστότοπου της Ryanair [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)».

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση Β

(597) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση Β. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις <sup>(168)</sup>, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους:

— μοναδιαία χωρητικότητα αεροσκαφών 148 επιβάτες (όπως προτάθηκε από τη Γαλλία)·

— αριθμός πρόσδετων πτήσεων: 199 πτήσεις ετησίως για το πρώτο έτος της σύμβασης (που υπεγράφη στις 3 Ιουνίου 2004), 340 πτήσεις ετησίως για το δεύτερο έτος της σύμβασης Β, 123 για το τελευταίο έτος της σύμβασης Β (που λήγει στις 30 Απριλίου 2006)·

— εκτίμηση του συντελεστή πληρότητας αεροσκαφών, νοούμενου ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας των δύο ετών που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της σύμβασης εμπορικής προώθησης (80 %, όπως επίσης εκτιμήθηκε από τη Γαλλία, χωρίς καμία αιτιολόγηση)·

— 100 % πληρωμή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που περιέχονται στις συμβάσεις.

(598) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανασύστασης του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέσμη συμβάσεων Β στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη δέσμη συμβάσεων είναι αρνητική.

(599) Όπως αναφέρεται στο σημείο 7.2.1.5 στοιχείο β) παράγραφος 5, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανασύστασης. Για τον σκοπό αυτό, όπως εξηγήθηκε, διαφοροποίησε τέσσερις παραμέτρους με παράλογο και μη συνετό τρόπο προκειμένου να αυξηθεί η αποδοτικότητα των εξεταζόμενων συμβάσεων: ο συντελεστής πληρότητας ορίστηκε σε 85 %, το περιθώριο από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αυξήθηκε κατά 20 %, οι πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες μειώθηκαν κατά 50 % και, τέλος, αυξήθηκε ο αριθμός των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανασύσταση επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή υιοθέτησε για τη σύμβαση Β ένα υποθετικό σενάριο (το οποίο δεν αποδείχθηκε από τη Γαλλία) στο οποίο η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που υπεγράφη στις 3 Ιουνίου 2004 ελήφθη υπόψη για να αντικατοπτριστούν οι διαπραγματευτικές θέσεις της Αερολιμενικής Υπηρεσίας του ΕΒΕ και της Ryanair την 1η Ιανουαρίου 2004 και η γνώση της κίνησης στις 3 Ιουνίου 2004. Σε αυτή τη θεωρητική περίπτωση, ο αριθμός των πτήσεων ανά έτος εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 340. Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο η καθαρή παρούσα αξία για τη σύμβαση Β εξακολουθεί να είναι αρνητική

#### 1) Δέσμη συμβάσεων 2-3-C-D

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία των επιχειρηματικών σχεδίων για τις συμβάσεις Γ και Δ

(600) Η Γαλλία πρότεινε χωριστές ανακατασκευές για τις συμβάσεις Γ και Δ με βάση τις οικονομικές παραμέτρους των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 2 και 3 αντίστοιχα. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 468 και 469, η δέσμη συμβάσεων 2-3-Γ-Δ αποτελεί στην πραγματικότητα ενιαίο μέτρο. Επιπλέον, εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται στο σημείο 7.2.1.5 στοιχείο β), η ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων για τις συμβάσεις Γ και Δ παρουσιάζει ένα άλλο συγκεκριμένο μεθοδολογικό πρόβλημα: η Γαλλία εφάρμοσε συντελεστή πληρότητας αεροσκάφους 80 % για τις συμβάσεις Γ και Δ, ο οποίος δεν στηριζόταν σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης. Η Γαλλία εκτίμησε τον αριθμό των πτήσεων ανά έτος σε 340 για τη σύμβαση Γ και σε 156 για τη σύμβαση Δ για τα έτη 2007 και 2008, αλλά, ενώ αναπροσάρμοσε τον αριθμό αυτό *pro rata temporis* σε 104 για το 2006, δεν κατένειμε καμία πτήση στο 2009, μολονότι η σύμβαση Δ όριζε ότι η Ryanair θα εκτελούσε πτήσεις έως τη λήξη της στις 30 Απριλίου 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 92). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων για τις συμβάσεις Γ και Δ, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή των επιχειρηματικών σχεδίων για τη δέσμη συμβάσεων 2-3-C-D

(601) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη δέσμη συμβάσεων 2-3-Γ-Δ. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους:

<sup>(168)</sup> Βλ. σημείο 7.2.1.5 στοιχείο β) για λεπτομέρειες σχετικά με καθεμία από αυτές τις παραμέτρους.

- 100 % πληρωμή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις·
- συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών εκτιμώμενος ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας των δύο ετών που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της δέσμης συμβάσεων (78 % έναντι 80 % σύμφωνα με την εκτίμηση της Γαλλίας)·
- 340 πτήσεις ετησίως για τη σύμβαση Γ και 160 ετησίως για τη σύμβαση Δ, όπως ορίζονται στις συμβάσεις (95 000 επιβάτες για τη σύμβαση Γ και 45 000 για τη σύμβαση Δ).

(602) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων 2-3-Γ-Δ στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη δέση συμβάσεων είναι αρνητική. Για προληπτικούς λόγους, η Επιτροπή υπολόγισε επίσης την καθαρή παρούσα αξία χωριστά για τις συμβάσεις 2-Γ και 3-Δ χρησιμοποιώντας τις ίδιες τροποποιημένες παραμέτρους όπως και για τη δέση συμβάσεων 2-3-Γ-Δ στο βασικό σενάριο. Η εν λόγω καθαρή παρούσα αξία ήταν επίσης αρνητική.

(603) Όπως και στην περίπτωση της δέσμης συμβάσεων 1-Α, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέση συμβάσεων 1-Α, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία αφορά ειδικά κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η ανάλυση ευαισθησίας διατηρεί 340 πτήσεις ανά έτος για τη σύμβαση Γ και 160 ανά έτος για τη σύμβαση Δ, όπως στο βασικό σενάριο. Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, η καθαρή παρούσα αξία για τη δέση συμβάσεων 2-3-Γ-Δ, καθώς και για τις συμβάσεις 2-Γ και 3-Δ, εξακολουθεί να είναι αρνητική.

#### 1) Σύμβαση Ε

##### — Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση Ε

(604) Η Γαλλία πρότεινε ένα ανακατασκευασμένο επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση Ε βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4 και διαπίστωσε ότι η σύμβαση θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των πρόσθετων πτήσεων ανά έτος (50). Ωστόσο, δεν τεκμηρίωσε αυτό το αριθμητικό στοιχείο.

(605) Η σύμβαση Ε τροποποίησε τη σύμβαση Δ μειώνοντας για το 2007 την περίοδο κατά την οποία ο σύνδεσμος που υπέδειξε η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ θα εμφανιζόταν στον ιρλανδικό ιστότοπο της Ryanair από 212 σε 45 ημέρες, καθώς και την τιμή της υπηρεσίας εμπορικής προώθησης από [...] EUR σε [...] EUR. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, για τα έτη 2006 και 2007, ο μέσος αριθμός επιβατών που πράγματι μεταφέρθηκαν με το δρομολόγιο του Δουβλίνου δεν ήταν 45 000, αλλά ανήλθε σε περίπου 20 000 επιβάτες ετησίως (κατά τον χρόνο υπογραφής της σύμβασης Ε τον Ιούνιο του 2007, οι προβλέψεις κίνησης για το 2007 ήταν εύκολο να αξιολογηθούν στο μέτρο που οι αεροπορικές εταιρείες προγραμματίζουν τα δρομολόγια τους σύμφωνα με την περίοδο της ΙΑΤΑ, δηλ. Απρίλιος-Οκτώβριος και Νοέμβριος-Μάρτιος). Σαφής πρόθεση των μερών ήταν να μειώσουν το κόστος των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ώστε να αποτυπωθεί ο όγκος της επιβατικής κίνησης που παρατηρήθηκε, ο οποίος ήταν σημαντικά χαμηλότερος από εκείνον που προβλεπόταν στη σύμβαση Δ. Συνεπώς, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα λάμβανε υπόψη τον αναμενόμενο όγκο κίνησης των περίπου 20 000 επιβατών ετησίως, όπως παρατηρήθηκε κατά την περίοδο που διανύθηκε στο πλαίσιο της ίδιας σύμβασης, παρά τη συμβατική δέσμευση της Ryanair να επιτύχει όγκο 45 000 επιβατών ετησίως. Ειδικότερα, στη σύμβαση δεν προβλέπεται καμία κύρωση σε περίπτωση που η Ryanair δεν επιτύχει τους στόχους κίνησης. Η μόνη συνέπεια της μη επίτευξης των στόχων κίνησης ήταν η επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης Δ (με μείωση του καταβλητέου ποσού για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης σε [...] EUR για τους μήνες από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 94) και η υπογραφή της σύμβασης Ε ώστε να αποτυπωθεί η ρύθμιση του αριθμητικού στοιχείου της κίνησης σε περίπου 20 000 επιβάτες <sup>(169)</sup>.

(606) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης Ε, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

##### • Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση Ε

(607) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση Ε. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε μια ειδική παράμετρο, συγκεκριμένα όγκο κίνησης ίσο με τον μέσο όρο του όγκου της κίνησης που παρατηρήθηκε κατά τα έτη 2006 και 2007, δηλαδή περίπου 20 000 επιβάτες (ή 70 πτήσεις με διορθωμένο συντελεστή πληρότητας).

<sup>(169)</sup> Είναι ενδεικτικό ότι η κίνηση στο δρομολόγιο La Rochelle-Δουβλίνο παρέμεινε σταθερή μεταξύ 14 000 και 20 000 επιβατών ετησίως μεταξύ 2007 και 2011.

(608) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση E στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη σύμβαση είναι αρνητική.

(609) Όπως και στην περίπτωση των άλλων δεσμών συμβάσεων, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέση συμβάσεων 1-A (τροποποιήσεις που ήταν παράλογες και μη συνετές), με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, προσαρμοσμένη χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη για τη σύμβαση E:

— όγκο κυκλοφορίας ίσο με τον μέσο όρο που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του 2005 και του 2006, δηλαδή περίπου 20 000 επιβάτες (ή 70 πτήσεις με τον διορθωμένο συντελεστή πληρότητας).

(610) Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο η καθαρή παρούσα αξία για την ανακατασκευασμένη σύμβαση E εξακολουθεί να είναι αρνητική.

1) Σύμβαση ΣΤ

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΣΤ

(611) Η Γαλλία πρότεινε την ανακατασκευή της σύμβασης ΣΤ με βάση τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4. Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται ανωτέρω, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΣΤ παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

— Η Γαλλία έλαβε υπόψη διάρκεια 3 πλήρων ετών, μολονότι η σύμβαση κάλυπτε μόνο τους 3 μήνες του χειμώνα 2007/2008.

— Οι πληρωμές εμπορικής προώθησης για τα έτη 2007, 2008 και 2009 εκτιμώνται από τη Γαλλία σε [...] EUR, [...] EUR και [...] EUR αντίστοιχα. Ωστόσο, σύμφωνα με τη σύμβαση, η υπηρεσία εμπορικής προώθησης, δηλαδή η αποστολή πέντε πρόσθετων διαφημιστικών ηλεκτρονικών μηνυμάτων κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2007/2008 στους 255 000 αγγλόφωνους συνδρομητές στον κατάλογο αλληλογραφίας της Ryanair, ανερχόταν σε μόνο [...] EUR.

— Για τα έτη 2007, 2008 και 2009, η Γαλλία χρησιμοποίησε συντελεστές πληρότητας 75 %, 76 % και 80 %, οι οποίοι δεν βασίζονταν σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ωστόσο, ένας συνετός επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.

— Η Γαλλία θεώρησε ότι η σύμβαση ΣΤ θα μπορούσε να οδηγήσει σε πολύ σημαντική αύξηση των πρόσθετων πτήσεων ανά έτος (400). Ωστόσο, η σύμβαση περιοριζόταν στην αποστολή πέντε διαφημιστικών ηλεκτρονικών μηνυμάτων, όπως εξηγείται ανωτέρω. Κατά την άποψη της Επιτροπής, δεδομένου του εξαιρετικά περιορισμένου πεδίου εφαρμογής της (όσον αφορά τη διάρκεια, τον όγκο και το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και τη γενική αποτελεσματικότητα των εν λόγω υπηρεσιών, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 524, σε συνδυασμό με το χαμηλό ποσό της αμοιβής προς τη Ryanair/AMS), η εν λόγω σύμβαση δεν μπορεί να οδηγήσει σε πρόσθετη ζήτηση που να δικαιολογεί αύξηση κατά 400 στις πτήσεις που πραγματοποιεί η Ryanair. Επιπλέον, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να στηρίζει την υπόθεση αυτή.

(612) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης ΣΤ, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΣΤ

(613) Η Επιτροπή ανασυνέστησε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση ΣΤ. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε την ειδική παράμετρο της μη ύπαρξης πρόσθετων πτήσεων μετ' επιστροφής. Κανένας συνετός επενδυτής δεν θα ανέμενε αύξηση της κίνησης στα δρομολόγια της Ryanair αποκλειστικά βάσει αυτής της τροποποιημένης σύμβασης, της οποίας ο πολύ περιορισμένος χαρακτήρας αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 611. Η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει αντίστοιχη επίσημη ή ανεπίσημη δέσμευση της Ryanair για αύξηση της κίνησης, ή μελέτη αγοράς που να αποδεικνύει την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ, αφενός, του είδους των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που καλύπτονται από την τροποποιηθείσα σύμβαση και, αφετέρου, της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης.

(614) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΣΤ στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη σύμβαση είναι αρνητική.

(615) Όπως και στην περίπτωση των άλλων δεσμών συμβάσεων, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέση συμβάσεων 1-Α, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι:

— στο εναλλακτικό σενάριο, ένας φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε υποθετικά να αναμένει κίνηση ανάλογη προς το ύψος της συνεισφοράς για εμπορική προώθηση βάσει της κίνησης που περιλαμβάνονταν στην αρχική σύμβαση Γ. Με άλλα λόγια, εάν στη σύμβαση Γ μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR αντιστοιχούσε σε δέσμευση για κίνηση ανερχόμενη σε 95 000 επιβάτες, μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR (σύμφωνα με τη σύμβαση ΣΤ) θα μπορούσε να οδηγήσει τον φορέα εκμετάλλευσης να αναμένει κίνηση ανερχόμενη σε  $95\,000 \times (50\,000/578\,000) = 8\,213$  επιβάτες, ή περίπου 30 πτήσεις <sup>(170)</sup>.

(616) Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο η καθαρή παρούσα αξία για την ανακατασκευασμένη σύμβαση ΣΤ εξακολουθεί να είναι αρνητική.

#### 1) Δέση συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι

— Ανασύσταση από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι

(617) Η Γαλλία πρότεινε χωριστή ανασύσταση για τις συμβάσεις Ζ, Η, Θ και Ι, βάσει των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4 και 5. Η Γαλλία εκτίμησε τον αριθμό των πτήσεων μετ' επιστροφής σε 200 ετησίως για τη σύμβαση Ζ, σε 35 ετησίως το πρώτο έτος και, στη συνέχεια, σε 60 ετησίως για τη σύμβαση Η, σε 70 ετησίως για τη σύμβαση Θ και σε 35 ετησίως το πρώτο έτος και, στη συνέχεια, σε 60 ετησίως για τη σύμβαση Ι. Ωστόσο, όπως εκτίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 472 και 473, η δέση συμβάσεων Ζ, Η, Θ και Ι αποτελεί στην πραγματικότητα ενιαίο μέτρο. Επιπλέον, εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανασυστάσεις που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται ανωτέρω, η ανασύσταση των επιχειρηματικών σχεδίων για καθεμία από τις συμβάσεις Ζ, Η, Θ και Ι παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

— Η Γαλλία εφάρμοσε συντελεστή πληρότητας αεροσκάφους 75 % έως 80 % για τη σύμβαση Ζ και 85 % για τις συμβάσεις Η, Θ και Ι, ο οποίος δεν στηριζόταν σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ωστόσο, ένας συνετός επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.

— Όσον αφορά τη σύμβαση Ι, η Γαλλία θεώρησε ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των πρόσθετων πτήσεων ανά έτος (35 το 2009, 60 το 2010 και 60 το 2011). Ωστόσο, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 472 και 473, η σύμβαση Ι πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με τις συμβάσεις Ζ, Η και Θ.

— Ακόμη και αν υποθεθεί ότι η συμφωνία Ι θα μπορούσε να διαχωριστεί από τις συμφωνίες Ζ, Η και Θ, πράγμα που δεν συμβαίνει, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν θα μπορούσε να ανακατασκευαστεί όπως πρότεινε η Γαλλία. Ως τροποποίηση της σύμβασης Η που υπεγράφη την ίδια ημέρα, το πεδίο εφαρμογής της περιορίζεται στη δημοσίευση στον βελγικό ιστότοπο της Ryanair του εμπορικού συνδέσμου που υπέδειξε η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ για πρόσθετη περίοδο 10 ημερών έναντι ποσού [...] EUR. Συγκριτικά, η σύμβαση Η, η οποία υπεγράφη την ίδια ημέρα και την οποία η σύμβαση Ι συμπληρώνει, καλύπτει την ίδια υπηρεσία στον ολλανδικό/βελγικό ιστότοπο της Ryanair για περίοδο 95 ημερών έναντι ποσού [...] EUR κατά το πρώτο έτος και για περίοδο 160 ημερών έναντι ποσού [...] EUR για καθένα από τα δύο επόμενα έτη. Η Γαλλία υποθέτει ότι η σύμβαση Η δημιουργεί μια σειρά πρόσθετων πτήσεων — 35 το 2009, 60 το 2010 και 60 το 2011. Για ισοδύναμη υπηρεσία για περίοδο 10 έως 16 φορές μικρότερη, η Γαλλία υπέθεσε ότι η συμφωνία Ι δημιούργησε ορισμένες πρόσθετες πτήσεις ίσες με τη σύμβαση Η.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εκτίμηση της κίνησης για τη σύμβαση Ι, όπως ανακατασκευάστηκε από τη Γαλλία, είναι προδήλως μη ρεαλιστική και ότι η εν λόγω σύμβαση δεν μπορεί να δημιουργήσει πρόσθετη ζήτηση που να τεκμηριώνει την προτεινόμενη από τη Γαλλία αύξηση. Επιπλέον, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να στηρίζει την υπόθεση αυτή.

<sup>(170)</sup> Υποθέτοντας συντελεστή πληρότητας 85 % που τεκμηριώθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 576. Αριθμός πτήσεων στρογγυλοποιημένος προς τα πάνω στην πλησιέστερη δεκάδα.

- (618) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή των επιχειρηματικών σχεδίων για τις συμβάσεις Z, H, Θ και I, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή των επιχειρηματικών σχεδίων για τη δέσμη συμβάσεων Z-H-Θ-I

- (619) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη δέσμη συμβάσεων Z-H-Θ-I. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους:

— 100 % πληρωμή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις·

— συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών εκτιμώμενος ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας των δύο ετών που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της σύμβασης εμπορικής προώθησης (72 %).

— αριθμός πτήσεων: 200 ανά πλήρες έτος για τη σύμβαση Z, 40 ανά πλήρες έτος για το πρώτο έτος 2009 και στη συνέχεια 60 ανά πλήρες έτος για τις συμβάσεις H και I <sup>(171)</sup>, 70 ανά πλήρες έτος για τη σύμβαση Θ.

— δεδομένου ότι οι συμφωνίες υπεγράφησαν στις 17 Σεπτεμβρίου 2009, οι προαναφερθείσες πτήσεις αναπροσαρμόστηκαν pro rata temporis για το 2009.

- (620) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέσμη συμβάσεων Z-H-Θ-I στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη δέσμη συμβάσεων είναι αρνητική. Για προληπτικούς λόγους, η Επιτροπή υπολόγισε επίσης την καθαρή παρούσα αξία χωριστά για τις συμβάσεις Z, H, Θ και I χρησιμοποιώντας τις ίδιες τροποποιημένες παραμέτρους όπως και για τη δέσμη συμβάσεων Z-H-Θ-I στο βασικό σενάριο. Η εν λόγω καθαρή παρούσα αξία ήταν επίσης αρνητική.

- (621) Όπως και στην περίπτωση της δέσμης συμβάσεων 1-A, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέσμη συμβάσεων 1-A, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή βασίστηκε στην παραδοχή ότι για καθεμία από τις συμφωνίες Z, H και Θ ο αριθμός των πτήσεων θα ήταν παρόμοιος με τον αριθμό των πτήσεων που εκτιμήθηκαν στην τρίτη περίπτωση της αιτιολογικής σκέψης 619, χωρίς καμία διόρθωση pro rata temporis για την καθυστερημένη υπογραφή της σύμβασης, όπως στο βασικό σενάριο (με άλλα λόγια, ακόμη και αν η σύμβαση υπογραφεί αναδρομικά, ο αριθμός των πτήσεων είναι ο ίδιος όπως για ένα πλήρες έτος), δηλαδή 200 ανά πλήρες έτος για τη σύμβαση Z, 40 ανά πλήρες έτος για το πρώτο έτος 2009 και, στη συνέχεια, 60 ανά πλήρες έτος για τη σύμβαση H και 70 ανά πλήρες έτος για τη σύμβαση Θ.

- (622) Για τη συμφωνία I, σύμφωνα με το εναλλακτικό σενάριο, ένας φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε υποθετικά να αναμένει κίνηση ανάλογη προς το ύψος των συνεισφορών για εμπορική προώθηση βάσει της κίνησης που περιλαμβάνεται στις συμβάσεις Z, H και Θ. Με άλλα λόγια, εάν στις συμβάσεις Z, H και Θ μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR αντιστοιχούσε σε δέσμευση για κίνηση ανερχόμενη σε 79 000 επιβάτες, μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR (σύμφωνα με τη σύμβαση I) θα μπορούσε να οδηγήσει τον φορέα εκμετάλλευσης να αναμένει κίνηση ανερχόμενη σε  $79\,000 \cdot ([...]/[...]) = 2\,983$  επιβάτες, ή περίπου 10 πτήσεις ετησίως <sup>(172)</sup>. Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, ένας φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε να αναμένει 320 πτήσεις ετησίως για το 2009, 340 για το 2010 και 340 για το 2011 για τη δέσμη συμβάσεων Z-H-Θ-I.

- (623) Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, η καθαρή παρούσα αξία για τη δέσμη συμβάσεων Z-H-Θ-I, καθώς και για τις συμβάσεις Z, H, Θ και I χωριστά, εξακολουθεί να είναι αρνητική.

#### 1) Ομάδα συμβάσεων 6-IA

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση IA

<sup>(171)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 99 έως 101 για τα χαρακτηριστικά αυτών των δύο συμφωνιών που τις καθιστούν άρρηκτα συνδεδεμένες.

<sup>(172)</sup> Υποθέτοντας συντελεστή πληρότητας 85 % που τεκμηριώθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 576. Αριθμός πτήσεων στρογγυλοποιημένος προς τα πάνω στην πλησιέστερη δεκάδα.

(624) Η Γαλλία πρότεινε την ανακατασκευή της δέσμης συμβάσεων 6-IA. Η Γαλλία εκτίμησε τον αριθμό των πτήσεων σε 370 το 2010, και στη συνέχεια σε 400 ετησίως το 2011 και το 2012. Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται ανωτέρω, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων 6-IA παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

- Η ετήσια αμοιβή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που χρησιμοποιήθηκαν στην ανακατασκευή για τα έτη 2010, 2011 και 2012 ανέρχεται σε [...] EUR. Ωστόσο, βάσει της συμφωνίας IA, η αμοιβή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ανέρχεται σε [...] EUR.
- Για τα έτη 2010, 2011 και 2012, η Γαλλία υιοθέτησε συντελεστές πληρότητας 80 %, 80 % και 85 % αντίστοιχα, οι οποίοι δεν βασίζονταν σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.

(625) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων 6-IA, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων 6-IA

(626) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη δέση συμβάσεων 6-IA. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους:

- 100 % πληρωμή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προβλέπονται στις συμβάσεις·
- συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών εκτιμώμενος ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας των δύο ετών που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της δέσμης συμβάσεων 6-IA (75 %)·
- αριθμός πτήσεων ανά έτος: 370. Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 6 περιλαμβάνει τη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί δρομολόγια με προορισμό το Λονδίνο-Stansted (53 000 επιβάτες ετησίως), το Δουβλίνο (17 000 επιβάτες ετησίως), το Charleroi (17 000 επιβάτες ετησίως) και το Όσλο Rygge (17 000 επιβάτες ετησίως). Αυτό αντιστοιχεί σε περίπου 370 πτήσεις με συντελεστή πληρότητας 75 %.

(627) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέση συμβάσεων 6-IA στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία είναι αρνητική.

(628) Όπως και στην περίπτωση των άλλων δεσμών συμβάσεων, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέση συμβάσεων 1-A-B, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις υποθέσεις που υπέβαλε η Γαλλία, δηλαδή 370 το 2010 και 400 ετησίως το 2011 και το 2012. Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο η καθαρή παρούσα αξία για την ανακατασκευασθείσα δέση συμβάσεων 6-IA εξακολουθεί να είναι αρνητική.

#### 1) Σύμβαση IB

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση IB

(629) Η Γαλλία πρότεινε την ανακατασκευή της σύμβασης IB με βάση τη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 6. Η Γαλλία εκτίμησε τον αριθμό των πτήσεων σε 40 ετησίως. Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται ανωτέρω, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση IB παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

- Η Γαλλία έλαβε υπόψη διάρκεια 3 πλήρων ετών, μολονότι η υπηρεσία εμπορικής προώθησης θα παρέχόταν μόνο για 70 ημέρες, δηλαδή λιγότερο από 3 μήνες.

- Η ενίσχυση για εμπορική προώθηση για τα έτη 2010, 2011 και 2012 εκτιμάται από τη Γαλλία σε [...] EUR ετησίως. Ωστόσο, βάσει της σύμβασης, υπάρχει μία μόνο υπηρεσία εμπορικής προώθησης χωρίς να υπονοείται ότι επαναλαμβάνεται κάθε χρόνο.
- Για τα έτη 2010, 2011 και 2012, η Γαλλία υιοθέτησε συντελεστές πληρότητας 75 %, 77 % και 80 % αντίστοιχα, οι οποίοι δεν βασίζονταν σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ωστόσο, ένας συνετός επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.
- Η Γαλλία θεώρησε ότι η σύμβαση ΣΤ θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των πρόσθετων πτήσεων ανά έτος (40 ετησίως ή 120 για την περίοδο 2010-2012). Ωστόσο, η σύμβαση περιορίζεται στη δημοσίευση ενός και μόνου συνδέσμου προς ιστότοπο που έχει οριστεί από την Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ για σύντομο χρονικό διάστημα (70 ημέρες). Κατά την άποψη της Επιτροπής, δεδομένου του εξαιρετικά περιορισμένου πεδίου εφαρμογής της (όσον αφορά τη διάρκεια, τον όγκο και το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και τη γενική αναποτελεσματικότητα των εν λόγω υπηρεσιών, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 524, σε συνδυασμό με το χαμηλό ποσό της αμοιβής προς τη Ryanair/AMS), η εν λόγω σύμβαση δεν μπορεί να οδηγήσει σε πρόσθετη ζήτηση που να δικαιολογεί αύξηση κατά 120 στις πτήσεις που πραγματοποιεί η Ryanair. Επιπλέον, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να στηρίζει την υπόθεση αυτή.

(630) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση IB, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση IB

(631) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση IB. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους: καμία πρόσθετη πτήση και καμία βελτίωση του συντελεστή πληρότητας του αεροσκάφους. Κανένας συνετός επενδυτής δεν θα ανέμενε αύξηση της κίνησης στα δρομολόγια της Ryanair αποκλειστικά βάσει αυτής της τροποποιημένης σύμβασης, της οποίας ο πολύ περιορισμένος χαρακτήρας αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 110. Η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει αντίστοιχη επίσημη ή ανεπίσημη δέσμευση της Ryanair για αύξηση της κίνησης, ή μελέτη αγοράς που να αποδεικνύει την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ, αφενός, του είδους των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που καλύπτονται από την τροποποιηθείσα σύμβαση και, αφετέρου, της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης. Η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης IB δεν περιλαμβάνει καμία δέσμευση για την κίνηση εκ μέρους της Ryanair.

(632) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση IB στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη σύμβαση είναι αρνητική.

(633) Όπως και στην περίπτωση των άλλων δεσμών συμβάσεων, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέσμη συμβάσεων 1-A, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη για τη σύμβαση IB ότι:

— στο εναλλακτικό σενάριο, ένας φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε υποθετικά να αναμένει κίνηση ανάλογη προς το ύψος της καταβλητέας συνεισφοράς για εμπορική προώθηση στη Ryanair/AMS για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης βάσει της κίνησης που περιλαμβανόταν στην αρχική σύμβαση 6-IA. Με άλλα λόγια, εάν στη σύμβαση 6-IA μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR αντιστοιχούσε σε δέσμευση για κίνηση ανερχόμενη σε 104 000 επιβάτες, μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR (σύμφωνα με τη σύμβαση IB) θα μπορούσε να οδηγήσει τον φορέα εκμετάλλευσης να αναμένει αριθμό πτήσεων που αντιστοιχεί σε κίνηση ανερχόμενη σε 104 000\*([...]/[...]), ή περίπου 20 πτήσεις <sup>(173)</sup>.

— σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο η καθαρή παρούσα αξία για τη σύμβαση ΣΤ όπως ανακατασκευάστηκε εξακολουθεί να είναι αρνητική.

<sup>(173)</sup> Υποθέτοντας συντελεστή πληρότητας 85 % που τεκμηριώθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 576. Αριθμός πτήσεων στρογγυλοποιημένος προς τα πάνω στην πλησιέστερη δεκάδα.

## 1) Δέσμη συμβάσεων 7-M

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΓ

(634) Η Γαλλία πρότεινε ένα ανακατασκευασμένο επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση ΙΓ, βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 7. Η Γαλλία εκτίμησε τον αριθμό των πτήσεων σε 70 το 2011, 80 το 2012 και 85 το 2013. Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται ανωτέρω, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΓ παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

— Η Γαλλία εφάρμοσε συντελεστή πληρότητας αεροσκάφους 85 % για τα 3 έτη που καλύπτει η ανακατασκευή της σύμβασης ΙΓ, ο οποίος δεν βασίστηκε σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ωστόσο, ένας συνετός επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.

— Η Γαλλία εκτίμησε ότι ο αριθμός των πρόσθετων πτήσεων θα ανέλθει σε 70, 80 και 85 αντίστοιχα για τα 3 ημερολογιακά έτη που καλύπτονται από τη σύμβαση (2011, 2012 και 2013), με αποτέλεσμα 235 πτήσεις συνολικά. Ωστόσο, η σύμβαση περιορίζεται στην ανάρτηση στον πορτογαλικό ιστότοπο της Ryanair συνδέσμου προς τον ιστότοπο που υπέδειξε η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ για 365 ημέρες ετησίως, και στην προώθηση της La Rochelle ως εμβληματικού προορισμού στον πορτογαλικό ιστότοπο της Ryanair για 4 εβδομάδες ετησίως (έναντι ετήσιου ποσού ύψους [...] EUR). Επιπλέον, οι υπηρεσίες που καλύπτονται από την εν λόγω σύμβαση προβλέπεται να παρασχεθούν μόνο για 2 έτη και, ως εκ τούτου, ένας συνετός επενδυτής δεν θα είχε καταρτίσει επιχειρηματικό σχέδιο που να περιλαμβάνει τρίτο έτος. Τέλος, κατά την άποψη της Επιτροπής, δεδομένου του εξαιρετικά περιορισμένου πεδίου εφαρμογής της (όσον αφορά τη διάρκεια, τον όγκο και το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και τη γενική αναποτελεσματικότητα των εν λόγω υπηρεσιών, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 524, σε συνδυασμό με το χαμηλό ποσό της αμοιβής προς τη Ryanair/AMS), η εν λόγω σύμβαση δεν μπορεί να οδηγήσει σε πρόσθετη ζήτηση που να δικαιολογεί αύξηση στις πτήσεις που πραγματοποιεί η Ryanair. Επιπλέον, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να στηρίζει την υπόθεση αυτή.

(635) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΓ, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ

(636) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε τις ακόλουθες ειδικές παραμέτρους:

— συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών εκτιμώμενος ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας των δύο ετών που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της δέσμης συμβάσεων (76 %).

— αριθμός πρόσθετων πτήσεων εκτιμώμενος σε 60. Με βάση τον ανωτέρω συντελεστή πληρότητας αεροσκάφους και την ονομαστική χωρητικότητα του τύπου αεροσκαφών που χρησιμοποιεί η Ryanair (189 θέσεις για Boeing 737-800), η Επιτροπή υπολόγισε ότι ο αριθμός των πτήσεων που αντιστοιχεί στη δέσμευση της Ryanair για μεταφορά 17 000 επιβατών βάσει της σύμβασης αριθ. 7 ανέρχεται σε 60.

(637) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη δέσμη συμβάσεων είναι αρνητική. Για προληπτικούς λόγους, η Επιτροπή υπολόγισε επίσης την καθαρή παρούσα αξία για τη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ-ΙΔ (που υπογράφηκαν ταυτόχρονα) χρησιμοποιώντας τις ίδιες τροποποιημένες παραμέτρους όπως και για τη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ στο βασικό σενάριο. Η εν λόγω καθαρή παρούσα αξία ήταν επίσης αρνητική.

(638) Όπως και στην περίπτωση της δέσμης συμβάσεων 1-Α, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέσμη συμβάσεων 1-Α, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή θεώρησε, για την ανάλυση ευαισθησίας που διενήργησε, ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης δεν μπορούσε να αναμένει, όπως προτείνει η Γαλλία, 70 και 80 πτήσεις ετησίως για τα δύο έτη της σύμβασης ΙΓ (έναντι 60 και 60 στο βασικό σενάριο). Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, η καθαρή παρούσα αξία για τη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ εξακολουθεί να είναι αρνητική <sup>(174)</sup>.

<sup>(174)</sup> Για προληπτικούς λόγους, η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης την καθαρή παρούσα αξία μιας υποθετικής δέσμης συμβάσεων 7-ΙΓ-ΙΔ, προκειμένου να προλάβει οποιοδήποτε άκρως υποθετικό ερώτημα σχετικά με το αν η σύμβαση ΙΔ θα πρέπει να συμπεριληφθεί στη δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ (οποιοδήποτε τέτοιο ερώτημα είναι εξαιρετικά απίθανο, δεδομένων των λόγων που εξέθεσε λεπτομερώς η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 477 έως 480 για τη διάκριση των συμβάσεων 7-ΙΓ και ΙΔ). Ως εκ τούτου, προκύπτει ότι η ανακατασκευή της δέσμης συμβάσεων 7-ΙΓ-ΙΔ θα είχε ως αποτέλεσμα αρνητική καθαρή παρούσα αξία ύψους -371 000 EUR στο βασικό σενάριο και -145 000 EUR στο εναλλακτικό σενάριο.

## 1) Σύμβαση ΙΔ

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΔ

(639) Η Γαλλία πρότεινε ένα ανακατασκευασμένο επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση ΙΔ, βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 6. Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία και περιγράφονται ανωτέρω, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΔ παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

— Η συμφωνία ΙΔ τροποποιεί τη συμφωνία ΙΑ και στοχεύει επιπλέον ταξιδιώτες (πέραν εκείνων που αποτελούν στόχο της σύμβασης ΙΑ) από το Όσλο (Rygge). Καλύπτει τη συμπερίληψη στον νορβηγικό ιστότοπο της Ryanair συνδέσμου προς ιστότοπο που υπέδειξε η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ για 6 εβδομάδες ετησίως κατά το πρώτο έτος (3 εβδομάδες το δεύτερο έτος), καθώς και διαφημιστικού πλαισίου για τη La Rochelle στον νορβηγικό ιστότοπο της Ryanair για 4 μήνες ετησίως (3 μήνες το δεύτερο έτος) έναντι μόνο [...] EUR το πρώτο έτος και [...] EUR το δεύτερο έτος, ή [...] EUR κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Η συμφωνία ΙΔ δεν περιλαμβάνει πρόσθετες δεσμεύσεις για την κίνηση.

— Για τα έτη 2011 και 2012, η Γαλλία χρησιμοποίησε συντελεστές πληρότητας 80 % και 82 %, οι οποίοι δεν βασίζονται σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση. Ωστόσο, ένας συνετός επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.

— Η Γαλλία θεώρησε ότι η συμφωνία ΙΔ μπορούσε να οδηγήσει σε πολύ σημαντική αύξηση των πρόσθετων πτήσεων ανά έτος (400), ή 800 κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω σύμβασης είναι εξαιρετικά περιορισμένο. Οι υπηρεσίες που περιγράφονται ανωτέρω είναι πολύ περιορισμένες ως προς τη διάρκεια, τον όγκο (περιορισμένη προβολή ενός συνδέσμου και ενός διαφημιστικού πλαισίου στον ιδιαίτερα πυκνό ιστότοπο της Ryanair, της οποίας η συνολική αποτελεσματικότητα αμφισβητείται από την Επιτροπή, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 524), καθώς και την αμοιβή που καταβάλλεται στη Ryanair/AMS. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αμφισβητεί ότι η εν λόγω σύμβαση μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης, η οποία θα δικαιολογούσε αύξηση των πτήσεων της Ryanair κατά 800. Επιπλέον, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να στηρίζει την υπόθεση αυτή.

(640) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΔ, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΔ

(641) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση ΙΒ. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη ειδική παράμετρο:

— Καμία πρόσθετη πτήση. Κανένας συνετός επενδυτής δεν θα ανέμενε αύξηση της κίνησης στα δρομολόγια της Ryanair αποκλειστικά βάσει αυτής της τροποποιημένης σύμβασης, η οποία δεν περιλαμβάνει καμία δέσμευση εκ μέρους της Ryanair για αύξηση του αριθμού των πτήσεων. Η θέση αυτή επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ πλήρωνε για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης σε αυτό το δρομολόγιο (στο πλαίσιο της σύμβασης ΙΑ) μόνο βάσει των αντίστοιχων δεσμεύσεων της Ryanair για την κίνηση στο πλαίσιο της σύμβασης αριθ. 6. Ωστόσο, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει αντίστοιχη επίσημη ή ανεπίσημη δέσμευση της Ryanair για αύξηση της αρχικής κίνησης κατά τη σύμβαση ΙΔ, ή μελέτη αγοράς που να αποδεικνύει την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ, αφενός, του είδους των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που καλύπτονται από την τροποποιηθείσα σύμβαση και, αφετέρου, της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης. Η σύμβαση εμπορικής προώθησης ΙΔ δεν περιλαμβάνει καμία δέσμευση για την κίνηση από την πλευρά της Ryanair.

— Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση ΙΔ στον πίνακα 18, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη σύμβαση είναι αρνητική.

— Όπως και στην περίπτωση των άλλων δεσμών συμβάσεων, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέση συμβάσεων 1-Α, με εξαίρεση την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά έτος. Για την τελευταία αυτή παράμετρο, η οποία προσαρμόστηκε χωριστά για κάθε ανακατασκευή επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο εναλλακτικό σενάριο, ένας φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε υποθετικά να αναμένει κίνηση ανάλογη προς το ύψος της συνεισφοράς για εμπορική προώθηση βάσει της κίνησης που περιλαμβανόταν στην αρχική σύμβαση ΙΑ. Με άλλα λόγια, εάν στη σύμβαση ΙΑ μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR αντιστοιχούσε σε δέσμευση για κίνηση ανερχόμενη σε

17 000 επιβάτες, μια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ύψους [...] EUR για το πρώτο έτος ([...] EUR για το δεύτερο έτος), σύμφωνα με τη σύμβαση ΣΤ, θα μπορούσε να οδηγήσει τον φορέα εκμετάλλευσης να αναμένει αριθμό επιβατών που αντιστοιχεί σε κίνηση  $17\,000 \cdot ([...] / [...])$  <sup>(175)</sup>, ή περίπου 30 πτήσεις <sup>(176)</sup> για το πρώτο έτος (20 πτήσεις το δεύτερο έτος με χρήση του ίδιου τύπου).

(642) Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο η καθαρή παρούσα αξία για τη σύμβαση ΙΔ εξακολουθεί να είναι αρνητική.

1) Συμβάσεις αριθ. 4 και 5

(643) Οι συμβάσεις αριθ. 4 και 5 είναι αυτοτελείς συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που δεν συνδέονται με καμία σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Δεν περιλαμβάνουν καμία αμοιβή καταβλητέα στη Ryanair/AMS.

(644) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 70, οι συντελεστές των αερολιμενικών τελών που περιλαμβάνονται στις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair (συμπεριλαμβανομένων των συμβάσεων αριθ. 4 και 5) αντιστοιχούν στις τιμές που εφαρμόζονται σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με τη γενική κλίμακα τιμών που εγκρίθηκε από την Cooesco. Κατά συνέπεια, οι συμβάσεις αυτές δεν παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Ryanair/AMS.

α) Ανάλυση της σύμβασης της 4ης Ιουλίου 2008 με την Jet2

— Μεθοδολογική προσέγγιση

(645) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 117 και 119, η σύμβαση μεταξύ του ΕΒΕ και της Jet2 περιλαμβάνει τόσο ρήτρες που καλύπτουν τα αερολιμενικά τέλη όσο και ρήτρες σχετικά με τις τιμές των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Ως εκ τούτου, η μεθοδολογική προσέγγιση που περιγράφεται για τις συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ του ΕΒΕ και της Ryanair εφαρμόζεται και στην ανάλυση της αποδοτικότητας της σύμβασης μεταξύ του ΕΒΕ και της Jet2, με εξαίρεση τα στοιχεία που περιγράφονται λεπτομερώς στις αιτιολογικές σκέψεις 646 έως 653.

(646) Όσον αφορά τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, σε αντίθεση με τις συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS, η Αερολιμενική Υπηρεσία του ΕΒΕ δεν βασίζει την ανακατασκευή της σε πρόσθετα έσοδα βάσει του παρατηρηθέντος μέσου όρου εσόδων ανά επιβάτη, αλλά στις εξής προμήθειες ανά επιβάτη:

— 0,57 EUR για εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων

— 0,47 EUR για καύσιμα

— 0,97 EUR για στάθμευση

— 0,10 EUR για καταστήματα από το 2009

— ή, λαμβανομένου υπόψη του πληθωρισμού, πρόσθετα μοναδιαία έσοδα ύψους 2,01 EUR το πρώτο έτος, 2,14 EUR το δεύτερο έτος και 2,17 EUR το τρίτο έτος.

(647) Όσον αφορά τις λειτουργικές δαπάνες, η Γαλλία υπέβαλε εκτίμηση που υπολογίστηκε ως το άθροισμα των δαπανών προσωπικού και άλλων μεταβλητών δαπανών ως πάγιων ποσών, στα οποία εφαρμόζεται εμφανής πληθωρισμός 2 % κατά το τελευταίο έτος της σύμβασης. Η Γαλλία δεν αιτιολόγησε αυτές τις δαπάνες. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το μέσο κόστος ανά επιβάτη, υπολογιζόμενο βάσει των στοιχείων που υπέβαλε η Γαλλία, ανέρχεται σε 0,37-0,38 EUR κατά τη διάρκεια των 3 ετών, ποσοστό ελαφρώς υψηλότερο από αυτό που χρησιμοποιήθηκε για τις συμβάσεις με τη Ryanair και την AMS. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, όπως συμβαίνει και με το κόστος που χρησιμοποίησε η Γαλλία για ανακατασκευές (0,27 EUR), το πρόσθετο κόστος που χρησιμοποιήθηκε για τη σύμβαση που συνήφθη με την Jet2 είναι προδήλως υποτιμημένο σε μεγάλο βαθμό (βλ. σχετικά αιτιολογικές σκέψεις 571 και 573).

— Ανακατασκευή από τη Γαλλία του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008

(648) Η Γαλλία πρότεινε την ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008. Εκτός από τα μεθοδολογικά σφάλματα που είναι κοινά σε όλες τις ανακατασκευές που πραγματοποιήθηκαν από τη Γαλλία για τις συμβάσεις Ryanair/AMS (τα οποία αναπαράγονται για τη σύμβαση με την Jet2), όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 582, η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου της σύμβασης της 4ης Ιουλίου 2008 παρουσιάζει άλλα συγκεκριμένα μεθοδολογικά προβλήματα:

<sup>(175)</sup> Πρόκειται για το μερίδιο της αναμενόμενης κίνησης για το Όσλο Rygge επί της συνολικής κίνησης που προβλέπεται βάσει της σύμβασης αριθ. 6, η οποία αποδίδεται στην αμοιβή των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που καθορίζεται ετησίως βάσει της σύμβασης ΙΑ (986 200 EUR).

<sup>(176)</sup> Υποθέτοντας συντελεστή πληρότητας 85 % που τεκμηριώθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 576. Αριθμός πτήσεων στρογγυλοποιημένος προς τα πάνω στην πλησιέστερη δεκάδα.

— Η Γαλλία εκτίμησε τον στόχο της κίνησης που χρησιμοποιήθηκε κατά την ανακατασκευή για τα έτη 2008, 2009 και 2010 σε 7 874, 12 189 και 12 361 επιβάτες αντίστοιχα. Η αντίστοιχη ετήσια αμοιβή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης εκτιμήθηκε σε [...] EUR, [...] EUR και [...] EUR. Ωστόσο, η σύμβαση με την Jet2 περιλάμβανε δέσμευση για μόλις 2 000 επιβάτες ανά δρομολόγιο εκτελούμενο ανά περίοδο (Εδιμβούργο και Λιντς) μόνο για το πρώτο έτος, που αντιστοιχεί σε 4 000 επιβάτες και όχι σε 7 874 επιβάτες, όπως πρότεινε η Γαλλία. Για το δεύτερο και το τρίτο έτος, η σύμβαση δεν περιείχε καμία σταθερή δέσμευση της Jet2 όσον αφορά την κίνηση ή την αμοιβή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης (η σύμβαση προέβλεπε απλώς μεταγενέστερη επαναδιαπραγμάτευση ανάλογα με τα προγράμματα πτήσεων που θα εγκρίνονταν τελικά). Συνεπώς, η συμπερίληψη στην ανακατασκευή που πρότεινε η Γαλλία των ανωτέρω προβλέψεων για την κίνηση και την αμοιβή εμπορικής προώθησης για το δεύτερο και το τρίτο έτος προϋποθέτει ότι το EBE-Αερολιμένας διέθετε αξιόπιστες εκτιμήσεις της κίνησης. Ωστόσο, η Γαλλία δεν προσκόμισε κανένα έγγραφο που να αποδεικνύει ότι, κατά τον χρόνο υπογραφής της συμφωνίας, η Jet2 είχε αναλάβει επίσημες ή ανεπίσημες δεσμεύσεις στις οποίες το EBE-Αερολιμένας θα μπορούσε να βασιστεί για να σχηματίσει σαφή ιδέα των δεσμεύσεων της Jet2 για την κίνηση με αναχώρηση από τον αερολιμένα La Rochelle μετά το πρώτο έτος.

— Για τα 3 έτη η Γαλλία χρησιμοποίησε συντελεστές πληρότητας 70 %, 71 % και 72 % αντίστοιχα, οι οποίοι δεν βασίζονται σε καμία λεπτομερή οικονομική αιτιολόγηση, δεδομένου μάλιστα ότι για την καταβολή της αμοιβής για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης κατά το πρώτο έτος η σύμβαση θέτει ως προϋπόθεση τον πολύ χαμηλότερο συντελεστή πληρότητας της τάξης του 60 %. Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα υιοθετούσε μια μέθοδο για την εκτίμηση των μελλοντικών υποθέσεων κίνησης.

(649) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακατασκευή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008, όπως παρασχέθηκε από τη Γαλλία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Ανακατασκευή από την Επιτροπή του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008

(650) Η Επιτροπή ανακατασκεύασε το επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008. Για τον σκοπό αυτό, εκτός από τις διορθωμένες παραμέτρους που εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις, η Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη ειδική παράμετρο:

— η επιβατική κίνηση εκτιμάται σε 4 000 επιβάτες για το πρώτο έτος και σε μηδέν για τα δύο τελευταία έτη. Όπως προαναφέρθηκε, κανένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θα ανέμενε στόχους όσον αφορά την κίνηση χωρίς κάποια δέσμευση, έστω και ανεπίσημη, της αεροπορικής εταιρείας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή περιόρισε την αξιολόγησή της στο πρώτο έτος·

— συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών εκτιμώμενος ως ο μέσος όρος των συντελεστών πληρότητας για την κίνηση στα δρομολόγια της Ryanair κατά τα δύο έτη που προηγήθηκαν του έτους υπογραφής της σύμβασης (73 %)· ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε να βασιστεί τις εκτιμήσεις του στον πραγματικό συντελεστή πληρότητας μιας αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί διάφορα δρομολόγια από τον αερολιμένα της La Rochelle. Ο συντελεστής πληρότητας που χρησιμοποίησε η Επιτροπή είναι στην πραγματικότητα υψηλότερος από τον συντελεστή που πρότεινε η Γαλλία και πιθανώς υψηλότερος από αυτόν που θα μπορούσε να αναμένει ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης για ένα νέο δρομολόγιο και μια νέα αεροπορική εταιρεία λιγότερο γνωστή από τη Ryanair, η οποία δραστηριοποιείτο ήδη εδώ και αρκετά χρόνια στον αερολιμένα·

— χρήση πρόσθετων μοναδιαίων εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ίσων με εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για τη Ryanair (2,35 EUR το 2008, 2,40 EUR το 2009 και 2,45 EUR το 2010). Αυτή η συνετή υπόθεση υιοθετεί την πιο λογική προσέγγιση της παραδοχής ότι όλοι οι επιβάτες έχουν την ίδια αγοραστική συμπεριφορά (ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη αεροπορική εταιρεία).

(651) Όπως φαίνεται από το αποτέλεσμα της ανακατασκευής του επιχειρηματικού σχεδίου για τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008 στον πίνακα 19, η καθαρή παρούσα αξία γι' αυτή τη σύμβαση είναι αρνητική.

(652) Όπως και στην περίπτωση των άλλων συμβάσεων, η Επιτροπή έκρινε επίσης συνετό να διενεργήσει ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να ελέγξει την αξιοπιστία του βασικού σεναρίου της ανακατασκευής. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή επανέλαβε τις τροποποιήσεις των παραμέτρων που εφαρμόστηκαν στη δέση συμβάσεων 1-Α που συνήφθησαν με τη Ryanair, με εξαίρεση τις ακόλουθες παραμέτρους:

— όσον αφορά τον αριθμό των πτήσεων ανά έτος, ένας φορέας εκμετάλλευσης θα μπορούσε να έχει υιοθετήσει την υποθετική παραδοχή ότι η Jet2 θα εκτελούσε δύο δρομολόγια κατά το πρώτο έτος και κατά το δεύτερο και τρίτο έτος·

- για τον συντελεστή πληρότητας, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τους παράγοντες που πρότεινε η Γαλλία, όπως αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 648·
- για τα αερολιμενικά τέλη, η Επιτροπή εφάρμοσε τις συμφωνηθείσες εκπτώσεις·
- όσον αφορά την αμοιβή για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης, η Επιτροπή έλαβε ποσό ύψους [...] EUR για τα 3 έτη που καλύπτει η σύμβαση, με την παραδοχή ότι τα δύο δρομολόγια θα διατηρούνταν καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

(653) Σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, από τον πίνακα 19 προκύπτει ότι η καθαρή παρούσα αξία της ανακατασκευασμένης σύμβασης της 4ης Ιουλίου 2008 είναι ελαφρά θετική (3 511 EUR). Λαμβάνοντας υπόψη τον εξαιρετικά αισιόδοξο χαρακτήρα των παραδοχών (ιδίως τη μείωση κατά 50 % των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών και την αύξηση κατά 20 % των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες) και το πολύ ελαφρά θετικό ποσό της καθαρής παρούσας αξίας που ανακατασκευάστηκε σε αυτό το εναλλακτικό σενάριο, η Επιτροπή θεωρεί πολύ απίθανο ένας συνετός φορέας εκμετάλλευσης να είχε επιλέξει να υπογράψει τη σύμβαση της 4ης Ιουλίου 2008 με την Jet2, δεδομένης της αρνητικής καθαρής παρούσας αξίας στο βασικό σενάριο.

Πίνακας 19

#### Καθαρή παρούσα αξία της σύμβασης της 4ης Ιουλίου 2008 που υπεγράφη με την Jet2

(σε χιλιάδες EUR)

| Δέσμη συμβάσεων εμπορικής προώθησης | Καθαρή παρούσα αξία |                              |                                   |
|-------------------------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | Σενάριο Γαλλίας     | Βασικό σενάριο της Επιτροπής | Εναλλακτικό σενάριο της Επιτροπής |
| Jet2                                | [0· 100]            | [- 100· 0]                   | [0· 100]                          |

α) Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη πλεονεκτήματος

(654) Από την ανάλυση που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 580 έως 653, και ιδίως από τους πίνακες 18 και 19, προκύπτει ότι όλες οι συμβάσεις βάσει των οποίων καταβλήθηκε αμοιβή στη Ryanair/AMS και στην Jet2 για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης έχουν αρνητική καθαρή παρούσα αξία <sup>(177)</sup>. Από την αιτιολογική σκέψη 531 προκύπτει ότι καθεμία από τις εν λόγω συμβάσεις παρέχει πλεονέκτημα είτε στη Ryanair/AMS είτε στην Jet2. Αντιθέτως, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 644, οι συμβάσεις αριθ. 4 και 5 δεν παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στη Ryanair/AMS.

#### 7.2.1.6. Επιλεκτικός χαρακτήρας του πλεονεκτήματος που χορηγήθηκε στις Ryanair/AMS και Jet2

(655) Με εξαίρεση τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4 και 5 με τη Ryanair, οι συμβάσεις ή οι δέσμες συμβάσεων που έχει συνάψει το ΕΒΕ με τη Ryanair/AMS και την Jet2 προβλέπουν την καταβολή αμοιβής στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρέχουν. Η αμοιβή για τις εν λόγω υπηρεσίες εμπορικής προώθησης αποτελεί ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της σχέσης μεταξύ του αερολιμένα και των εν λόγω αεροπορικών εταιρειών, όπως προκύπτει από τις άμεσες διαπραγματεύσεις μεταξύ του ΕΒΕ και κάθε ενδιαφερόμενης αεροπορικής εταιρείας, και όχι από τις τιμές που ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Οι συμβάσεις περιέχουν όρους που συμφωνήθηκαν ειδικά μεταξύ του αερολιμένα της La Rochelle και των Ryanair/AMS και Jet2 και, ως εκ τούτου, είναι επιλεκτικές.

(656) Όσον αφορά τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4 και 5 που συνήφθησαν με τη Ryanair, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 644, δεν παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Ryanair/AMS, δεδομένου ότι τα αεροναυτικά τέλη που περιέχονται σε αυτές αντιστοιχούν στις τιμές που ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με τη γενική κλίμακα τιμών που εγκρίθηκε από την Cooceco.

<sup>(177)</sup> Οι συμβάσεις ή δέσμες συμβάσεων που καλύπτουν πολλά έτη έχουν επίσης αρνητική καθαρή παρούσα αξία για κάθε έτος της σύμβασης.

#### 7.2.1.7. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών

- (657) Εάν η ενίσχυση που χορηγεί ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση ορισμένων επιχειρήσεων έναντι άλλων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στην εσωτερική αγορά, θεωρείται ότι η εσωτερική αγορά επηρεάζεται από την ενίσχυση. Κατά πάγια νομολογία <sup>(178)</sup>, για να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (658) Από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων για την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1993 <sup>(179)</sup>, τίποτα δεν εμποδίζει τις αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης να εκτελούν πτήσεις σε δρομολόγια στο εσωτερικό της Ένωσης και να επωφελούνται από την άδεια απεριόριστων εσωτερικών μεταφορών.
- (659) Ως εκ τούτου, τα πλεονεκτήματα (η ύπαρξη των οποίων διαπιστώθηκε ανωτέρω) που αποκόμισαν οι αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των διαφόρων συμβάσεων που καλύπτονται από την παρούσα έρευνα ενίσχυσαν τη θέση τους έναντι όλων των άλλων αερομεταφορέων της ΕΕ που πράγματι ανταγωνίζονται ή μπορεί να ανταγωνιστούν τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες για τα δρομολόγια που εκτελούν. Συνεπώς, έχουν νοθεύσει ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και επηρέασαν τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης.

#### 7.2.1.8. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης

- (660) Με εξαίρεση τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4 και 5 που συνήφθησαν με τη Ryanair, όλα τα μέτρα που αντιπροσωπεύονται από τις δέσμες συμβάσεων και τις τροποποιήσεις τους που συνήφθησαν με τη Ryanair/AMS (βλ. πίνακα 14) και την Jet2 πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, συνιστούν κρατική ενίσχυση.

#### 7.2.2. Παράνομος χαρακτήρας της κρατικής ενίσχυσης

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

#### 7.2.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά

- (662) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία <sup>(180)</sup>, εναπόκειται στη Γαλλία να αναφέρει επί ποιας νομικής βάσης η εν λόγω ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά και να αποδείξει ότι πληρούνταν οι προϋποθέσεις συμβατότητας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κάλεσε τη Γαλλία, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και σε αίτηση παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών, να αναφέρει πιθανές νομικές βάσεις συμβατότητας και να αποδείξει ότι πληρούνταν οι ισχύουσες προϋποθέσεις συμβατότητας, ιδίως σε περίπτωση που η εν λόγω ενίσχυση θεωρηθεί ως ενίσχυση για την έναρξη νέων δρομολογίων. Ωστόσο, η Γαλλία δεν πρότεινε καμία βάση για τη συμβατότητα ούτε προέβαλε επιχειρήματα που να δικαιολογούν το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, η Γαλλία ουδέποτε ισχυρίστηκε ότι τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούσαν συμβιβάσιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών. Επιπλέον, κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν προσπάθησε να αποδείξει το συμβιβάσιμο αυτών των μέτρων με την εσωτερική αγορά.
- (663) Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο, για λόγους πληρότητας, να εξετάσει σε ποιο βαθμό η ενίσχυση αυτή θα μπορούσαν να θεωρηθεί συμβιβάσιμη λόγω της ενδεχόμενης συμβολής τους στο άνοιγμα νέων δρομολογίων ή νέων συχνοτήτων.
- (664) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω ενίσχυση συνδεόταν με την έναρξη νέων αεροπορικών δρομολογίων, την αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων δρομολογίων ή για τη διατήρηση δρομολογίων που διαφορετικά θα μπορούσαν να διακοπούν. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να συνιστά ενίσχυση λειτουργίας για την προώθηση της εναέριας κυκλοφορίας με αναχώρηση από περιφερειακό αερολιμένα. Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας σπάνια θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά, καθώς στρεβλώνουν συνήθως τους όρους του ανταγωνισμού στους τομείς στους οποίους χορηγούνται.

<sup>(178)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 1998, Het Vlaamse Gewest (Περιφέρεια Φλάνδρας) κατά Επιτροπής, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

<sup>(179)</sup> Κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 του Συμβουλίου (ΕΕ L 240 της 24.8.1992).

<sup>(180)</sup> Βλ. απόφαση της 28ης Απριλίου 1993, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, σκέψη 20.

## 7.2.3.1. Μέτρα που ελήφθησαν πριν να τεθούν σε ισχύ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005

- (665) Ορισμένα από τα επίμαχα μέτρα (δέσμη συμβάσεων 1-A και σύμβαση B) χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση, στις 9 Δεκεμβρίου 2005, των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 <sup>(181)</sup>. Όσον αφορά το συμβιβασμό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή, το σημείο 85 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 καθώς και το σημείο 174 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 παραπέμπουν στους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.
- (666) Πριν από την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, η Επιτροπή είχε εκδώσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 <sup>(182)</sup>. Ωστόσο, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν εξέταζαν ειδικά το ζήτημα των ενισχύσεων λειτουργίας για την προώθηση των αερομεταφορών από περιφερειακούς αερολιμένες. Το ζήτημα αυτό ανέκυψε σταδιακά με το φαινόμενο της προοδευτικής συμφόρησης ορισμένων μεγάλων ευρωπαϊκών αερολιμένων και την εμφάνιση των εταιρειών χαμηλού κόστους, που το 1994 δεν υπήρχαν ακόμη. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα υπόθεση. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει τη συμβατότητα των εν λόγω ενισχύσεων απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (667) Σε αυτό το πλαίσιο, πρέπει να επισημανθεί ότι η αξιολόγηση από την Επιτροπή του συγκεκριμένου τύπου κρατικών ενισχύσεων έχει εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου, παρότι ορισμένα στοιχεία έχουν παραμείνει αμετάβλητα. Αυτά απορρέουν από τις γενικές αρχές που διέπουν το συμβιβασμό των ενισχύσεων σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη της Συνθήκης.
- (668) Αναλόγως, στην απόφαση σχετικά με τον αερολιμένα του Μάντσεστερ του Ιουνίου 1999 <sup>(183)</sup>, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εκπτώσεις στις χρεώσεις των αερολιμενικών τελών που χορηγούνταν κατά τρόπο που δεν δημιουργούσε διακρίσεις και για περιορισμένο χρονικό διάστημα με σκοπό την προώθηση νέων δρομολογίων ήταν συμβατά με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.
- (669) Στη συνέχεια, στην απόφαση 2004/393/EK για τον αερολιμένα του Charleroi <sup>(184)</sup>, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι «οι λειτουργικές ενισχύσεις που προορίζονται για τη στήριξη της έναρξης νέων αεροπορικών δρομολογίων ή για την αύξηση της συχνότητας ορισμένων δρομολογίων είναι δυνατό να αποτελούν αναγκαίο μέσο για την ανάπτυξη μικρών περιφερειακών αερολιμένων. Οι λειτουργικές ενισχύσεις είναι δυνατό να πείσουν πραγματικά τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να αναλάβουν τον κίνδυνο της επένδυσης σε νέα δρομολόγια. Ωστόσο, προκειμένου οι εν λόγω ενισχύσεις να κηρυχθούν συμβατές βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της Συνθήκης, πρέπει να καθορισθεί κατά πόσον οι ενισχύσεις είναι αναγκαίες και αναλογικές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό και κατά πόσον δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον» <sup>(185)</sup>. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προσδιόρισε ορισμένες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου η εν λόγω ενίσχυση λειτουργίας να χαρακτηριστεί συμβατή, και ιδίως τα ακόλουθα:
- η ενίσχυση πρέπει να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη ενός περιφερειακού αερολιμένα μέσω της καθαρής αύξησης της κίνησης σε νέα δρομολόγια <sup>(186)</sup>,
  - η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία υπό την έννοια ότι δεν χορηγείται για δρομολόγιο το οποίο εξυπηρετείται ήδη από την ίδια ή άλλη αεροπορική εταιρεία ή για παρόμοιο δρομολόγιο <sup>(187)</sup>,
  - η ενίσχυση πρέπει να έχει χαρακτήρα κινήτρου υπό την έννοια ότι πρέπει να συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας δραστηριότητας η οποία, μετά από ορισμένο χρονικό διάστημα, είναι πιθανό να καταστεί αποδοτική, κάτι που σημαίνει ότι η χρονική διάρκεια της ενίσχυσης πρέπει είναι περιορισμένη <sup>(188)</sup>,
  - η ενίσχυση πρέπει να είναι αναλογική, δηλαδή το ποσό πρέπει να συνδέεται με την καθαρή αύξηση της κίνησης <sup>(189)</sup>,
  - η ενίσχυση πρέπει να έχει χορηγηθεί με διαφανή τρόπο, χωρίς να δημιουργούνται διακρίσεις και δεν πρέπει να συνδυάζεται με άλλους τύπους ενισχύσεων.

<sup>(181)</sup> Βλ. σημείο 3.2.2.1.

<sup>(182)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

<sup>(183)</sup> Απόφαση της 26ης Μαΐου 1999 σχετικά με την κρατική ενίσχυση NN 109/98 — Αερολιμένας Μάντσεστερ (ΕΕ C 65 της 13.3.2004).

<sup>(184)</sup> Απόφαση 2004/393/EK της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλωνίας και την Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (ΕΕ L 137 της 30.4.2004, σ. 1). Η απόφαση ακυρώθηκε με την απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Ryanair Ltd κατά Επιτροπής, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Ωστόσο, απεικονίζει την εξέλιξη της προσέγγισης της Επιτροπής όσον αφορά την αξιολόγηση αυτού του είδους ενισχύσεων.

<sup>(185)</sup> Βλ. απόφαση 2004/393/EK της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 279.

<sup>(186)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 283 έως 297.

<sup>(187)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 288 έως 309.

<sup>(188)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 311 έως 317.

<sup>(189)</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 318 έως 325.

- (670) Εξάλλου, στο σημείο 234 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι σκόπευε να εξετάσει τη συμβατότητα των εν λόγω ενισχύσεων με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και ούτε η Γαλλία ούτε κανένας άλλος τρίτος ενδιαφερόμενος δεν αντιτάχθηκε σε αυτήν την προσέγγιση.
- (671) Οι κρατικές ενισχύσεις υπέρ αεροπορικών εταιρειών, όπως και κάθε άλλη κρατική ενίσχυση, πρέπει να είναι αναγκαίες για την προώθηση της ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας και αναλογικές προς τον στόχο αυτό προκειμένου να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (672) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην παρούσα υπόθεση, το συμβιβασμό της δέσμης συμβάσεων 1-Α και της σύμβασης Β θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των προαναφερθεισών γενικών αρχών.
- (673) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εξετάσει το συμβιβασμό των εν λόγω μέτρων υπό το πρίσμα των ανωτέρω κριτηρίων και της νομολογίας <sup>(190)</sup>.

— Συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη ενός μικρού περιφερειακού αερολιμένα μέσω της καθαρής αύξησης της κίνησης σε νέα δρομολόγια

- (674) Η δέση συμβάσεων 1-Α και η σύμβαση Β συνδέονται με την έναρξη νέου δρομολογίου και τη διατήρηση του υφιστάμενου δρομολογίου προς τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο. Συνέβαλαν, συνεπώς, σε μια καθαρή αύξηση της κίνησης με αφετηρία το αεροδρόμιο της La Rochelle, έχοντας ως παράλληλο στόχο να συμβάλουν στη διατήρηση της υφιστάμενης σύνδεσης με τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο.

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

- (675) Η δέση συμβάσεων 1-Α και η σύμβαση Β κάλυπταν όχι μόνο την έναρξη νέων δρομολογίων, αλλά και τη συνέχιση του υφιστάμενου δρομολογίου προς τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι στις 10 Απριλίου 2003 η Ryanair αγόρασε την Buzz, η οποία εκτελούσε το εν λόγω δρομολόγιο από την 1η Απριλίου 2001 βάσει της σύμβασης της 8ης Νοεμβρίου 2002 που αναφέρεται στο σημείο 3.2.2.3. Επιπλέον, η σύμβαση Β κάλυπτε το ίδιο δρομολόγιο με προορισμό τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο, το οποίο εκτελούσε ήδη η Ryanair βάσει της δέσμης συμβάσεων 1-Α. Ως εκ τούτου, η δέση συμβάσεων 1-Α και η σύμβαση Β δεν πληρούν το κριτήριο σύμφωνα με το οποίο το μέτρο δεν πρέπει να αφορά ένα ήδη εκτελούμενο δρομολόγιο ή παρόμοιο δρομολόγιο.

— Τα μέτρα υπόκεινται σε χρονικό περιορισμό και αφορούν δυνητικά κερδοφόρα δρομολόγια

- (676) Όταν η Buzz ξεκίνησε το δρομολόγιο La Rochelle-Λονδίνο Stansted το 2001, καμία αεροπορική εταιρεία δεν εκτελούσε το δρομολόγιο αυτό. Κατά τον χρόνο υπογραφής της δέσμης συμβάσεων 1-Α, η Buzz εκτελούσε το δρομολόγιο για σχεδόν 2 έτη βάσει της σύμβασης της 8ης Νοεμβρίου 2002, αλλά η σύμβαση αυτή δεν περιλάμβανε καμία αμοιβή για εμπορική προώθηση. Αντιθέτως, οι συμβάσεις που ακολούθησαν μετά τη δέση συμβάσεων 1-Α και καθόριζαν τους όρους εκτέλεσης του εν λόγω δρομολογίου, δηλαδή η σύμβαση Β (με ημερομηνία λήξης στα τέλη Απριλίου 2006), η δέση συμβάσεων 2-3-Γ-Δ (με ημερομηνία λήξης το 2009), η δέση συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι (με ημερομηνία λήξης στα τέλη του 2011) και η δέση συμβάσεων 6-ΙΑ (με ημερομηνία λήξης στα τέλη Μαρτίου 2013) περιλάμβαναν στο σύνολό τους αντιστάθμιση (υπό μορφή πληρωμών για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης) προς τη Ryanair/AMS. Ως εκ τούτου, το εν λόγω δρομολόγιο χρηματοδοτήθηκε για 10 έτη μετά τη λήξη της δέσμης συμβάσεων 1-Α και 7 έτη μετά τη λήξη της σύμβασης Β. Αυτή η πρόσθετη διάρκεια έχει ιδιαίτερη σημασία. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης την απουσία άλλων αεροπορικών εταιρειών σε αυτό το δρομολόγιο.
- (677) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Γαλλία δεν υπέβαλε καμία μελέτη βιωσιμότητας για τα διάφορα δρομολόγια και τις συχνότητες που καλύπτονται από τη δέση συμβάσεων 1-Α και τη σύμβαση Β. Συνεπώς, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, φαίνεται ότι, για τις αρχές που χορήγησαν την εν λόγω ενίσχυση, δεν υπήρχε σαφής προοπτική να καταστούν αυτές οι γραμμές και οι συχνότητες βιώσιμες χωρίς ενίσχυση βραχυπρόθεσμα ή λιγότερο βραχυπρόθεσμα. Πρέπει να επισημανθεί επιπλέον ότι η δέση συμβάσεων 1-Α και η σύμβαση Α αφορούσαν διάφορα δρομολόγια ορισμένα από τα οποία δεν είχαν ακόμη προσδιοριστεί κατά τη σύναψη των συμβάσεων, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι οι αρμόδιες αρχές δεν διέθεταν κανένα στοιχείο ικανό να τους εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα αυτών των δρομολογίων και των συχνотητων.

<sup>(190)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Δημοκρατία της Αυστρίας κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψη 20.

(678) Η Επιτροπή τονίζει, τέλος, ότι οι υποβληθείσες από τις γαλλικές αρχές πληροφορίες σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις της ύπαρξης των εκτελούμενων από τη Ryanair δρομολογίων αναλύουν τα χαρακτηριστικά των πελατών της Ryanair και τον αντίκτυπο που αυτοί μπορεί να έχουν στην ανάπτυξη της περιοχής, αλλά δεν περιέχουν προβλέψεις για τη μελλοντική βιωσιμότητα αυτών των δρομολογίων ή άλλων δρομολογίων τα οποία θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί η Ryanair στο μέλλον.

(679) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δέσμη συμβάσεων 1-Α και η σύμβαση Β δεν πληρούν την προϋπόθεση με βάση την οποία τα μέτρα πρέπει να είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας και να αφορούν δρομολόγια τα οποία είναι πιθανό να καταστούν αποδοτικά.

— Το ποσό της ενίσχυσης συνδέεται με καθαρή αύξηση της κίνησης

(680) Τα ποσά των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο της δέσμης συμβάσεων 1-Α και της σύμβασης Β δεν συνδέονται με αύξηση της κίνησης, δεδομένου ότι, μολονότι καλύπτουν την έναρξη νέων δρομολογίων, η έναρξη είναι υποθετική και το κύριο αντικείμενο της σύμβασης είναι η συνέχιση της εκτέλεσης του υφιστάμενου δρομολογίου προς τον αερολιμένα Stansted στο Λονδίνο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η δέσμη συμβάσεων 1-Α και η σύμβαση Β δεν πληρούν το κριτήριο της σύνδεσης μεταξύ του ποσού της ενίσχυσης και μιας καθαρής αύξησης της κίνησης.

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

(681) Σύμφωνα με τη Γαλλία, το ΕΒΕ είχε διεξαγάγει στο παρελθόν έρευνα σχετικά με τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που προσφέρονταν στους ιστοτόπους διαφόρων εταιρειών, η οποία είχε ως αποτέλεσμα να αποφασίσει ότι το είδος της υπηρεσίας που πρόσφερε η AMS ήταν το πλέον κατάλληλο για τις ανάγκες και τη στρατηγική του. Το ΕΒΕ διαπίστωσε ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες εκτός της Ryanair, οι οποίες αντιπροσωπεύουν μειοψηφικό μερίδιο της κίνησης στον αερολιμένα La Rochelle, δεν ήταν σε θέση να παράσχουν έγκυρο υποκατάστατο του ιστοτόπου της Ryanair, του κύριου αερομεταφορέα του αερολιμένα.

(682) Ως εκ τούτου, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει της δέσμης συμβάσεων 1-Α και της σύμβασης Β αποτέλεσαν αντικείμενο διμερούς διαπραγμάτευσης, με αδιαφανή τρόπο και χωρίς καμία διαδικασία που να διασφαλίζει ότι δεν θα υπάρξει μεροληψία, όπως μια δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών. Οι εν λόγω ενισχύσεις δεν πληρούν, επομένως, το κριτήριο της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

(683) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει της δέσμης συμβάσεων 1-Α και της σύμβασης Β δεν μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά.

#### 7.2.3.2. Μέτρα που ελήφθησαν αφού τέθηκαν σε ισχύ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005

(684) Δεδομένου ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 προβλέπουν το πλαίσιο αναφοράς που εφαρμόζεται από την έναρξη ισχύος τους έως την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 θα πρέπει να εφαρμοστούν στα άλλα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης. Η Επιτροπή οφείλει να τηρεί τις κατευθυντήριες γραμμές που εκδίδει, εκτός αν είναι αντίθετες προς τη Συνθήκη, πράγμα το οποίο ούτε η Γαλλία ούτε η Ryanair ούτε η Jet2 υποστήριξαν ή απεδείξαν.

(685) Η Επιτροπή θεωρεί, συνεπώς, ότι η συμβατότητα των ακόλουθων μέτρων κρατικής ενίσχυσης πρέπει να εξεταστεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και τη νομολογία <sup>(191)</sup>:

- δέσμη συμβάσεων 2-3-Γ-Δ,
- σύμβαση Ε,
- σύμβαση ΣΤ,
- δέσμη συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι,
- δέσμη συμβάσεων 6-ΙΑ,
- σύμβαση ΙΒ,
- δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ,
- σύμβαση ΙΔ,
- η σύμβαση που συνήφθη με την Jet2 στις 4 Ιουλίου 2008.

<sup>(191)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Δημοκρατία της Αυστρίας κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψη 20.

- (686) Οι κρατικές ενισχύσεις υπέρ αεροπορικών εταιρειών, όπως και κάθε άλλη κρατική ενίσχυση, πρέπει να είναι αναγκαίες για την προώθηση της ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας και αναλογικές προς τον στόχο αυτό προκειμένου να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή θα εξετάσει, συνεπώς, αν τηρούνται τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, πέραν των προαναφερθέντων κριτηρίων των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.
- (687) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 ορίζουν, πρώτον, ότι βάσει των ανακοινώσεων της Επιτροπής ή άλλων διατάξεων για τις περιφερειακές ενισχύσεις, οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες (όπως οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών) μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά μόνον κατ' εξαίρεση και με αυστηρούς όρους, στις μειονεκτούσες περιοχές της Ευρώπης, δηλαδή σε περιοχές που εμπίπτουν στην εξαίρεση του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΣΛΕΕ, σε εξόχως απόκεντρες περιφέρειες και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού <sup>(192)</sup>. Εφόσον ο αερολιμένας της La Rochelle δεν βρίσκεται σε τέτοια περιοχή, δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί αυτή η παρέκκλιση.
- (688) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 αναφέρουν στη συνέχεια ότι οι αερολιμένες μικρού μεγέθους συχνά δεν διαθέτουν όγκο επιβατών που να τους επιτρέπει να φθάσουν το κρίσιμο μέγεθος και το κατώτερο όριο απόδοσης και, ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι πάντοτε προετοιμασμένες, χωρίς κατάλληλα κίνητρα, να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο έναρξης δρομολογίων από άγνωστους και μη δοκιμασμένους αερολιμένες. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005, η Επιτροπή αποδέχεται την προσωρινή χορήγηση δημοσίων ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρείες υπό ορισμένους όρους, εφόσον αυτό αποτελεί κίνητρο για την έναρξη νέων γραμμών ή νέων συχνοτήτων με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες και για την προσέλκυση όγκου επιβατών που θα επιτρέψει στη συνέχεια στους αερολιμένες αυτούς να επιτύχουν το κατώτατο όριο αποδοτικότητας σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα <sup>(193)</sup>.
- (689) Οι ειδικοί όροι συμβατότητας παρατίθενται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν πληρούνται αρκετά από τα κριτήρια αυτά, και συγκεκριμένα:
- *Μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και προοδευτική μείωση της ενίσχυσης (κριτήριο δ), έλλειψη επιχειρηματικού σχεδίου (κριτήριο θ) και διάρκεια και ένταση (κριτήριο στ)*
- (690) Κανένα από τα μέτρα δεν ήταν διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε να διασφαλιστεί ότι η ενίσχυση ήταν προοδευτικά μειούμενη και περιοριζόταν σε ένα ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών, οι οποίες δεν αναφέρονται στις σχετικές συμβάσεις ή, εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, σε οποιοδήποτε άλλο έγγραφο που είχε στη διάθεσή του το ΕΒΕ κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων.
- (691) Επιπλέον, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υποβλήθηκε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο που να επιτρέπει την αξιολόγηση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των μέτρων. Κατά συνέπεια, ελλείψει κάθε άλλου στοιχείου που να συνηγορεί υπέρ του αντιθέτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν χορηγήθηκε για δρομολόγια που θα μπορούσαν να καταστούν βιώσιμα χωρίς την ενίσχυση. Επιπλέον, τα διαδοχικά μέτρα ενίσχυσης υπέρ των δρομολογίων προς το Λονδίνο-Stansted και τις Βρυξέλλες-Charleroi (από το 2003), το Δουβλίνο (από το 2006), το Όσλο (από το 2010) και το Πόρτο (από το 2011) υποδηλώνουν ότι η Ryanair δεν θα εκτελούσε αυτά τα δρομολόγια εάν έπαυαν να επιδοτούνται.
- (692) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένα από τα επίμαχα μέτρα δεν πληροί τα προαναφερθέντα κριτήρια.
- *Σχέση με νέα δρομολόγια ή πρόσθετες συχνότητες σε υφιστάμενες γραμμές [κριτήριο γ)]:*
- (693) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι επίμαχες συμβάσεις συνήφθησαν σε ορισμένες περιπτώσεις με σκοπό την έναρξη νέων δρομολογίων, αλλά κυρίως προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση της εκτέλεσης υφιστάμενων δρομολογίων:
- Όσον αφορά τη σύμβαση Γ, η αιτιολογική σκέψη 89 αναφέρει ότι απλώς δεσμεύει τη Ryanair να εκτελεί ένα δρομολόγιο μεταξύ της La Rochelle και του Λονδίνου Stansted με ελάχιστο αριθμό 95 000 επιβατών ετησίως. Ωστόσο, από τις αιτιολογικές σκέψεις 82 και 85 προκύπτει ότι οι συμβάσεις Α και Β κάλυπταν ήδη ένα καθημερινό δρομολόγιο μεταξύ Λονδίνου Stansted και La Rochelle. Στην εκτίμηση της κίνησης για τη δέση συμβάσεων 1-Α και τη σύμβαση Β, η Επιτροπή υπολόγισε ότι η ετήσια επιβατική κίνηση σε αυτό το δρομολόγιο δεν θα υπερέβαινε ποτέ τους 86 000 επιβάτες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα αυτά πληρούν το κριτήριο γ).
- Όσον αφορά τη σύμβαση Δ, η αιτιολογική σκέψη 92 αναφέρει ότι δεσμεύει τη Ryanair να εκτελεί ένα (νέο) δρομολόγιο μεταξύ La Rochelle και Δουβλίνου με ελάχιστο αριθμό 45 000 επιβατών ετησίως. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό πληροί το κριτήριο γ).

<sup>(192)</sup> Σημείο 27 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

<sup>(193)</sup> Σημεία 71 και 74 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005.

- Όσον αφορά τη σύμβαση Ζ, η αιτιολογική σκέψη 96 αναφέρει ότι δεσμεύει τη Ryanair να εκτελεί ένα δρομολόγιο μεταξύ La Rochelle και Δουβλίνου με ελάχιστο αριθμό 53 000 επιβατών ετησίως, κάτι που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 8 000 επιβάτες σε σύγκριση με τη σύμβαση Δ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό πληροί το κριτήριο γ).
- Όσον αφορά τη σύμβαση Η, η αιτιολογική σκέψη 99 αναφέρει ότι δεσμεύει τη Ryanair να εκτελεί ένα νέο δρομολόγιο μεταξύ La Rochelle και Βρυξελλών-Charleroi με ελάχιστο αριθμό 9 000 επιβατών ετησίως το πρώτο έτος και 16 000 επιβάτες τα επόμενα έτη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό πληροί το κριτήριο γ).
- Όσον αφορά τη σύμβαση Θ, η αιτιολογική σκέψη 102 αναφέρει ότι δεσμεύει τη Ryanair να εκτελεί ένα δρομολόγιο μεταξύ La Rochelle και Δουβλίνου με ελάχιστο αριθμό 17 000 επιβατών ετησίως. Ωστόσο, βάσει της προηγούμενης σύμβασης Δ, η Ryanair εκτελούσε ήδη αυτό το δρομολόγιο με υψηλότερο στόχο κίνησης (45 000 επιβάτες ετησίως). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό δεν πληροί το κριτήριο γ).
- Βάσει της σύμβασης ΙΑ, η Ryanair δεσμεύθηκε, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 106, να εκτελέσει νέο δρομολόγιο προς τη Νορβηγία. Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 78 ανωτέρω, στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 6, για την οποία η Επιτροπή θεωρεί ότι αποτελεί ενιαίο μέτρο μαζί με τη σύμβαση ΙΑ [βλ. σημείο 7.2.1.5 στοιχείο β) παράγραφος 4], η Ryanair δεν ανέλαβε καμία δέσμευση όσον αφορά τη συχνότητα, αλλά ανέλαβε τις ακόλουθες δεσμεύσεις για την κίνηση: 53 000 επιβάτες προς το Λονδίνο Stansted, 17 000 επιβάτες προς το Δουβλίνο, 17 000 επιβάτες προς τις Βρυξέλλες-Charleroi και 17 000 επιβάτες προς το Όσλο-Rygge. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι δεσμεύσεις αυτές είναι σταθερές για το δρομολόγιο του Δουβλίνου, ελαφρώς υψηλότερες για το δρομολόγιο των Βρυξελλών-Charleroi (1 000 επιβάτες ή περίπου + 6 %), αλλά πολύ χαμηλότερες για το δρομολόγιο του Λονδίνου-Stansted (- 28 000 επιβάτες σε σύγκριση με τον στόχο των 95 000 επιβατών που καθοριζόταν στη σύμβαση Γ, δηλαδή μείωση κατά 30 %). Η συμπερίληψη νέου δρομολογίου προς τη Νορβηγία με επιβατική κίνηση 17 000 επιβατών δεν αντισταθμίζει τη συνολική μείωση της κίνησης βάσει της σύμβασης ΙΑ (- 10 000 επιβάτες <sup>(194)</sup>). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό δεν πληροί το κριτήριο γ).
- Βάσει της σύμβασης ΙΒ, η Ryanair δεσμεύθηκε, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 110, να εκτελέσει ένα νέο δρομολόγιο προς το Κορκ. Ωστόσο, η Ryanair δεν ανέλαβε καμία δέσμευση όσον αφορά την επιβατική κίνηση ή τη συχνότητα των πτήσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό δεν πληροί το κριτήριο γ).
- Οι συμβάσεις Ε, ΣΤ, Ι, ΙΓ και ΙΔ δεν περιλαμβάνουν δεσμεύσεις σχετικά με την κίνηση ή τη συχνότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα αυτά δεν πληρούν το κριτήριο γ).

(694) Επομένως, το κριτήριο γ) πληρούται μόνον από τις συμβάσεις Γ, Δ, Ζ και Η.

— Αποζημίωση του πρόσθετου κόστους της έναρξης νέων γραμμών [κριτήριο ε)] <sup>(195)</sup>

(695) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για καθένα από τα επίμαχα μέτρα, το κριτήριο αυτό δεν πληρούται. Τα ποσά που κατέβαλε το ΕΒΕ δεν αποσκοπούσαν να καλύψουν ένα μέρος του πρόσθετου κόστους της έναρξης νέων γραμμών, για το οποίο, εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, η Ryanair/AMS ή η Jet2 δεν εκπόνησαν ούτε υπέβαλαν στο ΕΒΕ εκτιμήσεις.

— Συσχετισμός με την ανάπτυξη της γραμμής [κριτήριο ζ)] <sup>(196)</sup>

(696) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν με τη Ryanair και την Jet2 δεν αποσκοπούν στην αύξηση του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτές τις δύο αεροπορικές εταιρείες. Είναι αλήθεια ότι ορισμένες από τις συμβάσεις αυτές συμπίπτουν με την έναρξη ορισμένων δρομολογίων και ορισμένες περιλαμβάνουν δεσμεύσεις όσον αφορά τη συχνότητα ή τον αριθμό επιβατών, όπως αναφέρονται στα σημεία 3.2.2.1 και 3.2.2.2. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι δεσμεύσεις αυτές δεν μεταβάλλονται καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης και ότι δεν

<sup>(194)</sup> Η συνολική διακύμανση της δέσμευσης για την επιβατική κίνηση που προκύπτει από τη σύμβαση ΙΑ, η οποία υπολογίζεται με βάση την επιμέρους διακύμανση της κίνησης σε κάθε δρομολόγιο, ανέρχεται ως εκ τούτου σε:  $0+1\ 000-280\ 000+17\ 000=-10\ 000$  επιβάτες.

<sup>(195)</sup> Το ύψος της ενίσχυσης πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το πρόσθετο κόστος της έναρξης νέων γραμμών που αφορά την έναρξη της νέας γραμμής ή τη συχνότητά της, το οποίο ο αερομεταφορέας δεν θα μπορούσε να αναλάβει υπό κανονικούς ρυθμούς.

<sup>(196)</sup> Η καταβολή της ενίσχυσης πρέπει να συνδέεται με την πραγματική αύξηση του αριθμού μεταφερόμενων επιβατών.

υπάρχει πραγματικό καθεστώς παροχής κινήτρων για την αύξηση της επιβατικής κίνησης αντίστοιχο με εκείνο σε παρόμοιες περιπτώσεις που εξέτασε πρόσφατα η Επιτροπή<sup>(197)</sup>. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει έκπτωση ή κύρωση που να συνδέεται με την πραγματική αύξηση της κίνησης. Συνεπώς, τα ποσά ενίσχυσης που καταβάλλονται στις αεροπορικές εταιρείες δεν συνδέονται με την πραγματική ανάπτυξη των δρομολογίων. Έτσι, η Επιτροπή θεωρεί ότι κανένα από τα εξεταζόμενα μέτρα δεν πληροί αυτό το κριτήριο.

— Χορήγηση χωρίς διακρίσεις [κριτήριο η)]<sup>(198)</sup>:

(697) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην προκειμένη περίπτωση, οι συμβάσεις αποτέλεσαν αντικείμενο απευθείας διαπραγμάτευσης με τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες και δεν υπήρξε δημοσιότητα. Πρόκειται, συνεπώς, για ανάθεση χωρίς διαγωνισμό, ενώ και άλλες αεροπορικές εταιρείες που θα ενδιαφέρονταν ενδεχομένως θα μπορούσαν να υποβάλουν υποψηφιότητα για την εκμετάλλευση των σχετικών δρομολογίων, με τους ίδιους όρους, ώστε να λάβουν την ενίσχυση εκκίνησης.

(698) Επομένως, το κριτήριο που προβλέπεται στο στοιχείο η) δεν πληρούται.

(699) Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι καμία από τις παράνομες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις Ryanair/AMS και Jet2 μέσω των συμβάσεων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης δεν πληροί όλα τα κριτήρια που ορίζουν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Συνεπώς, οι ενισχύσεις που προκύπτουν από τα ακόλουθα μέτρα δεν συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά:

— δέσμη συμβάσεων 2-3-Γ-Δ,

— σύμβαση E,

— σύμβαση ΣΤ,

— δέσμη συμβάσεων Ζ-Η-Θ-Ι,

— δέσμη συμβάσεων 6-ΙΑ,

— σύμβαση ΙΒ,

— δέσμη συμβάσεων 7-ΙΓ,

— σύμβαση ΙΔ,

— η σύμβαση που συνήφθη με την Jet2 στις 4 Ιουλίου 2008.

## 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(700) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει, πρώτον, ότι οι επιδοτήσεις για καθήκοντα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της δημόσιας αρχής, οι οποίες καταβλήθηκαν στον αερολιμένα της La Rochelle, και η εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα μεταξύ 2006 και 2012 δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

(701) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η Γαλλία χορήγησε παράνομα επενδυτικές επιχορηγήσεις που καταβλήθηκαν μεταξύ 2001 και 2006 κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, αυτές οι επενδυτικές επιχορηγήσεις συνιστούν ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(702) Στη συνέχεια, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία έδωσε παράνομα σε εφαρμογή ορισμένα μέτρα ενίσχυσης λειτουργίας υπέρ του αερολιμένα της La Rochelle (υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του ΕΒΕ στον αερολιμένα της La Rochelle μεταξύ 2001 και 2005, επιστρεπτές προκαταβολές που έλαβε ο αερολιμένας της La Rochelle και επιδοτήσεις από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης που προορίζονταν να συμβάλουν σε μέτρα προώθησης του αερολιμένα της La Rochelle) κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, αυτά τα μέτρα ενίσχυσης λειτουργίας συνιστούν ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

<sup>(197)</sup> Για παράδειγμα, η σύμβαση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 99 της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα της Nîmes, όπως παρατίθεται στην υποσημείωση 12, περιλάμβανε «ένα καθεστώς παροχής κινήτρων για την αύξηση της επιβατικής κίνησης». Αφορούσε την καταβολή από το ΕΒΕ της Nîmes συνεισφοράς ύψους 5,50 EUR ανά επιβάτη (από τον 1ο έως τον 49 999ο επιβάτη), 6,50 EUR ανά επιβάτη (από τον 50 000ο έως τον 99 999ο επιβάτη) και 10 EUR (από τον 100 000ο έως τον 129 999ο επιβάτη). Περιλάμβανε επίσης κύρωση ύψους 5,65 EUR ανά επιβάτη που έπρεπε να καταβληθεί από τη Ryanair εάν ο στόχος κίνησης ήταν χαμηλότερος από 71 000 επιβάτες.

<sup>(198)</sup> Κάθε δημόσια οντότητα που προτίθεται να χορηγήσει σε μια εταιρεία, μέσω ενός αερολιμένα ή όχι, ενίσχυση για την έναρξη νέας γραμμής, οφείλει να δημοσιοποιεί την πρόθεσή της εντός προθεσμίας, ικανής να επιτρέψει σε όλες τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να προτείνουν δρομολόγια.

- (703) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, με εξαίρεση τις συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών αριθ. 4 και 5 με τη Ryanair, οι διάφορες συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν μεταξύ του ΕΒΕ και της Ryanair, της AMS και της Jet2, οι οποίες καλύπτονται από την επίσημη διαδικασία έρευνας, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.
- (704) Τέλος, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η απαλλαγή της Ryanair από τα τέλη φωτισμού διαδρόμου δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Ομοίως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αεροπορικές εταιρείες Flybe, Aer Arann, Buzz και easyJet δεν έλαβαν κρατική ενίσχυση για τις δραστηριότητές τους στον αερολιμένα της La Rochelle.

## 9. ΑΝΑΚΤΗΣΗ

- (705) Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, όταν η Επιτροπή κρίνει ότι η ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, πρέπει να διατάξει το οικείο κράτος μέλος να την ακυρώσει ή να την τροποποιήσει <sup>(199)</sup>.
- (706) Σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου <sup>(200)</sup>, «[σ]ε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο («απόφαση ανάκτησης»). Η Επιτροπή δεν απαιτεί ανάκτηση της ενίσχυσης εάν αυτό αντίκειται σε κάποια γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης». Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μια ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, η ανάκτηση αποσκοπεί στην αποκατάσταση της προτέρας κατάστασης <sup>(201)</sup>. Συναφώς, το Δικαστήριο θεωρεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν οι δικαιούχοι της ενίσχυσης έχουν επιστρέψει τα ποσά που χορηγήθηκαν παράνομα με την ενίσχυση, χάνοντας ως εκ τούτου το πλεονέκτημα από το οποίο είχαν επωφεληθεί έναντι των ανταγωνιστών τους. Με τον τρόπο αυτό, αποκαθίσταται η κατάσταση που επικρατούσε πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης <sup>(202)</sup>.
- (707) Στην παρούσα υπόθεση, φαίνεται ότι δεν υπάρχει γενική αρχή βάσει της οποίας το ενωσιακό δίκαιο να απαγορεύει την ανάκτηση της παράνομης και ασυμβίβαστης ενίσχυσης που αναφέρεται στην παρούσα απόφαση. Ειδικότερα, ούτε η Γαλλία ούτε τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη υπέβαλαν κάποιο συναφές επιχείρημα.
- (708) Η Γαλλία οφείλει, συνεπώς, να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει από τη Ryanair, την AMS και την Jet2 τις παρανόμως χορηγηθείσες ενισχύσεις μέσω των επίμαχων συμβάσεων.
- (709) Στον πίνακα 20 κατωτέρω παρατίθενται τα ποσά που καταβλήθηκαν σύμφωνα με τη Γαλλία από το ΕΒΕ στη Ryanair/AMS έως το 2011 για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης.

Πίνακας 20

### Ποσά που καταβλήθηκαν στη Ryanair/AMS και την Jet2 μεταξύ 2003 και 2013

| Έτος        | 2003 | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  |
|-------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ryanair/AMS |      | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Jet2        |      |       |       |       |       |       | [...] |       | [...] | [...] | [...] |

- (710) Στον πίνακα 20 παρατίθενται μόνο τα συνολικά ποσά για τις πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν κάθε έτος στο πλαίσιο των διαφόρων συμβάσεων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Ωστόσο, η Γαλλία δεν προσκόμισε πίνακα από τον οποίο να προκύπτει σχέση μεταξύ των ποσών που καθορίζονται στις συμβάσεις και των ποσών που πράγματι καταβλήθηκαν ετησίως στο πλαίσιο κάθε σύμβασης.

<sup>(199)</sup> Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, σκέψη 13.

<sup>(200)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

<sup>(201)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-278/92, C-279/92 και C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, σκέψη 75.

<sup>(202)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

(711) Ως εκ τούτου, τα προς ανάκτηση ποσά των ενισχύσεων πρέπει να προσδιοριστούν ως εξής:

- Το προς ανάκτηση ποσό πρέπει να υπολογιστεί για καθένα από τα ασυμβίβαστα μέτρα ενίσχυσης που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 699. Για κάθε εξεταζόμενο μέτρο, το ποσό της ενίσχυσης αντιστοιχεί στην καθαρή παρούσα αξία κάθε μέτρου, η οποία υπολογίζεται ως το άθροισμα των προεξοφλημένων πρόσθετων ταμειακών ροών ανά έτος σύμφωνα με τον πίνακα 15.
- Δεδομένου ότι η Γαλλία δεν υπέβαλε αξιόπιστη ανακατασκευή της καθαρής παρούσας αξίας για καθένα από τα μέτρα, η ανακατασκευή που προτείνει η Επιτροπή (βάσει του βασικού σεναρίου) θα πρέπει να χρησιμεύσει ως βάση για τον υπολογισμό του ποσού της προς ανάκτηση ενίσχυσης.

(712) Για να αποτυπωθεί το πραγματικό πλεονέκτημα που αποκόμισε η αεροπορική εταιρεία και οι θυγατρικές της βάσει των συμβάσεων, η Γαλλία πρέπει να προσαρμόσει τα ποσά που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 711 ως εξής:

- Η Γαλλία μπορεί να προσαρμόσει το ποσό των πρόσθετων αεροναυτικών δαπανών που λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία των πληρωμών που όντως πραγματοποιήθηκαν, τα οποία η Γαλλία θα πρέπει να υποβάλει.
- Η Γαλλία πρέπει να λάβει υπόψη τυχόν διαφορά μεταξύ των πληρωμών που όντως πραγματοποίησε η αεροπορική εταιρεία στο πλαίσιο των συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών, όπως διαπιστώθηκαν εκ των υστέρων, και των προγραμματισμένων (εκ των προτέρων) ροών που αντιστοιχούν σε αυτά τα στοιχεία εσόδων. Οι προσαρμογές αυτές πρέπει να βασίζονται σε αποδεικτικά στοιχεία των πληρωμών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν, τα οποία θα πρέπει να υποβάλει η Γαλλία.
- Η Γαλλία πρέπει να λάβει υπόψη τυχόν διαφορά μεταξύ των πληρωμών για εμπορική προώθηση που πράγματι καταβλήθηκαν στην αεροπορική εταιρεία ή στις θυγατρικές της στο πλαίσιο της σύμβασης υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, όπως διαπιστώθηκε εκ των υστέρων, και των αντίστοιχων προγραμματισμένων (εκ των προτέρων) δαπανών για εμπορική προώθηση. Οι προσαρμογές αυτές πρέπει να βασίζονται σε αποδεικτικά στοιχεία των πληρωμών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν, τα οποία θα πρέπει να υποβάλει η Γαλλία.
- Η Γαλλία πρέπει να λάβει υπόψη τη διαφορά μεταξύ της προβλεπόμενης (εκ των προτέρων) διάρκειας των διαφόρων συμβάσεων (συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εμπορικής προώθησης) και της πραγματικής διάρκειάς τους. Στην περίπτωση πρόωρης καταγγελίας ορισμένων από τις συμβάσεις, η αεροπορική εταιρεία δεν έλαβε καταρχήν καμία πληρωμή βάσει των εν λόγω συμβάσεων και δεν ωφελήθηκε από την πρόσβαση στις υποδομές του αερολιμένα και στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης βάσει των εν λόγω συμβάσεων. Οι προσαρμογές αυτές πρέπει να βασίζονται σε αποδεικτικά στοιχεία των πληρωμών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν, τα οποία θα πρέπει να υποβάλει η Γαλλία.

(713) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 451, η Επιτροπή θεωρεί ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η Ryanair και η AMS αποτελούν μία ενιαία οικονομική οντότητα και ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν μαζί πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν μία ενιαία πράξη μεταξύ αυτής της οντότητας και του EBE. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ryanair και η AMS ευθύνονται από κοινού για την επιστροφή των ενισχύσεων που έλαβαν βάσει των συμβάσεων που συνήφθησαν μεταξύ 2003 και 2011 (πριν από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 4, δηλαδή 8 Φεβρουαρίου 2012). Αντιθέτως, μόνο η Ryanair υποχρεούται να επιστρέψει τις ενισχύσεις βάσει της δέσμης συμβάσεων 1-A και της σύμβασης B, δεδομένου ότι συνήφθησαν απευθείας μεταξύ του EBE και της Ryanair χωρίς τη συμμετοχή της AMS.

(714) Η ενίσχυση που πρέπει να ανακτηθεί από την Jet2 πρέπει να ακολουθεί τις μεθοδολογικές αρχές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 711 έως 713. Δεδομένου ότι το ποσό της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθεί από την Jet2 δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 200 000 EUR, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο το ποσό της ενίσχυσης να είναι χαμηλότερο από το όριο απαλλαγής που προβλέπεται στον κανονισμό για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας <sup>(203)</sup>. Ωστόσο, ούτε οι γαλλικές αρχές ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίστηκαν, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, ότι ο εν λόγω κανονισμός ενδέχεται να έχει εφαρμογή.

(715) Οι γαλλικές αρχές πρέπει να ανακτήσουν τα προαναφερόμενα ποσά εντός 4 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

<sup>(203)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 352 της 24.12.2013, σ. 1).

- (716) Οι γαλλικές αρχές οφείλουν επίσης να προσθέσουν στο ποσό των ενισχύσεων το ποσό των τόκων ανάκτησης που πρέπει να υπολογιστούν από την ημερομηνία κατά την οποία οι εν λόγω ενισχύσεις τέθηκαν στη διάθεση της επιχείρησης, δηλαδή σε κάθε ημερομηνία πραγματικής καταβολής των ενισχύσεων και μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους <sup>(204)</sup>, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2282 <sup>(205)</sup>. Δεδομένου ότι, στην προκειμένη περίπτωση, οι ροές που συνθέτουν αυτές τις ενισχύσεις είναι πολύπλοκες και σημειώθηκαν σε διάφορες ημερομηνίες κατά τη διάρκεια του έτους, ακόμη και αδιαλείπτως για ορισμένες κατηγορίες εσόδων, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αποδεκτό για τον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης να θεωρηθεί ως χρόνος καταβολής των εν λόγω ενισχύσεων το τέλος του έτους, δηλαδή η 31η Δεκεμβρίου κάθε σχετικού έτους.
- (717) Κατά πάγια νομολογία, όταν ένα κράτος μέλος συναντά δυσχέρειες που δεν είχαν προβλεφθεί και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν ή αντιλαμβάνεται ότι θα υπάρξουν συνέπειες που δεν είχε υπολογίσει η Επιτροπή, οφείλει να θέσει τα προβλήματα αυτά στην κρίση της Επιτροπής, προτείνοντας κατάλληλες τροποποιήσεις προκειμένου να τις αξιολογήσει η Επιτροπή. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή και το κράτος μέλος οφείλουν να συνεργαστούν καλόπιστα για να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες, με παράλληλη πλήρη τήρηση των διατάξεων της ΣΛΕΕ <sup>(206)</sup>.
- (718) Η Επιτροπή καλεί τη Γαλλία να της γνωστοποιήσει κάθε δυσκολία που ενδέχεται να αντιμετωπίσει κατά την εκτέλεση της παρούσας απόφασης,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

1. Οι επιστρεπτές προκαταβολές που χορηγήθηκαν από τη γενική υπηρεσία του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle στην Αερολιμενική Υπηρεσία του από το 2001 έως το 2012 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Η υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν από τη γενική υπηρεσία του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle στην Αερολιμενική Υπηρεσία του από το 2001 έως το 2005 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
3. Οι οικονομικές συνεισφορές που χορηγήθηκαν από το διοικητικό διαμέρισμα Charente-Maritime, την Communauté d'Agglomération de La Rochelle και την περιφέρεια Poitou-Charentes στον αερολιμένα La Rochelle για έργα προώθησης που εκτελέστηκαν από τον αερολιμένα La Rochelle συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
4. Οι επενδυτικές επιχορηγήσεις που χορηγήθηκαν από το Γενικό Συμβούλιο της Charente-Maritime, το Περιφερειακό Συμβούλιο Poitou-Charentes, την Communauté d'agglomération de La Rochelle και το ΕΤΠΑ μεταξύ 2001 και 2005 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
5. Η αμοιβή για τις υπηρεσίες που παρέχονταν στον αερολιμένα Rochefort/Saint-Agnant από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της La Rochelle δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

<sup>(204)</sup> Βλ. άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού 2015/1589 (αναφέρεται στην υποσημείωση 175).

<sup>(205)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21 Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1), και κανονισμός (ΕΕ) 2015/2282 της Επιτροπής, της 27 Νοεμβρίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με τα έντυπα κοινοποίησης και τα δελτία πληροφοριών (ΕΕ L 325 της 10.12.2015, σ. 1).

<sup>(206)</sup> Βλ. για παράδειγμα την απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 1989, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, σκέψη 9, και την απόφαση της 4ης Απριλίου 1995, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, σκέψη 17.

6. Η εικαζόμενη υποτιμολόγηση των υπηρεσιών που παρείχε η Γενική Υπηρεσία του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle στην αερολιμενική υπηρεσία του από το 2006 έως το 2012 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7. Οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν από το FIATA για την κάλυψη καθηκόντων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της δημόσιας αρχής και εκτελούνταν από τον αερολιμένα La Rochelle δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

8. Οι κρατικές ενισχύσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 4 είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## Άρθρο 2

1. Οι συμβάσεις αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair, αντίστοιχα, την 1η Φεβρουαρίου 2007 και στις 13 Ιανουαρίου 2010, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Aer Arann για τη γραμμή του Κορκ (Ιρλανδία) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Flybe στις 18 Μαρτίου 2009 για τη γραμμή της Γλασκώβης (Σκωτία) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Τα μέτρα προώθησης και οι δαπάνες επικοινωνίας που αφορούν την αεροπορική εταιρεία Buzz και αναφέρονται στην έκθεση του ΕΣ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5. Οι εικαζόμενες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρασχέθηκαν από την easyJet και αναφέρονται στην έκθεση του ΕΣ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## Άρθρο 3

1. Τα ακόλουθα μέτρα, τα οποία ενέχουν στοιχεία κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν παράνομα από τη Γαλλία από κοινού υπέρ της Ryanair και της Airport Marketing Services, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά:

- α) η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 10 Δεκεμβρίου 2003 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair και η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη την 1η Δεκεμβρίου 2003 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair·
- β) η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη την 1η Ιανουαρίου 2004 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair·
- γ) η σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη την 1η Μαΐου 2006 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair και η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη την 1η Απριλίου 2006 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·
- δ) η τροποποίηση που υπεγράφη την 1η Ιουνίου 2007 στη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη την 1η Απριλίου 2006 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·
- ε) η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που υπεγράφη στις 21 Σεπτεμβρίου 2007 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·
- στ) οι συμβάσεις υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθησαν στις 17 Σεπτεμβρίου 2009 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·

- ζ) η τροποποίηση που υπεγράφη την 1η Φεβρουαρίου 2010 στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 13 Ιανουαρίου 2010 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair και η σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη στις 25 Φεβρουαρίου 2010 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·
- η) η τροποποίηση που υπεγράφη στις 23 Ιουνίου 2010 στη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη στις 25 Φεβρουαρίου 2010 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·
- θ) η τροποποίηση που υπεγράφη στις 28 Ιανουαρίου 2011 στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 13 Ιανουαρίου 2010 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Ryanair και η τροποποίηση που υπεγράφη στις 11 Φεβρουαρίου 2011 στη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη στις 25 Φεβρουαρίου 2010 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services·
- ι) η τροποποίηση που υπεγράφη στις 11 Φεβρουαρίου 2011 στη σύμβαση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που συνήφθη στις 25 Φεβρουαρίου 2010 μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της La Rochelle και της Airport Marketing Services.
2. Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε παράνομα από τη Γαλλία υπέρ της Jet2, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει της σύμβασης αερολιμενικών υπηρεσιών και εμπορικής προώθησης, η οποία συνήφθη στις 4 Ιουλίου 2008 από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της La Rochelle με την Jet2, είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

#### Άρθρο 4

1. Η Γαλλία υποχρεούται να ανακτήσει από τους δικαιούχους τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3. Η Ryanair και η Airport Marketing Services είναι εις ολόκληρον υπεύθυνες για την επιστροφή των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.
2. Τα προς ανάκτηση ποσά παράγουν τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι την ημερομηνία της πραγματικής ανάκτησής τους.
3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008, με τον οποίον τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004.
4. Η Γαλλία ακυρώνει όλες τις εκκρεμούσες πληρωμές της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

#### Άρθρο 5

1. Η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 είναι άμεση και πραγματική.
2. Η Γαλλία μεριμνά για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

#### Άρθρο 6

1. Εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης η Γαλλία διαβιβάζει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) τα ποσά της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθούν κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4·
- β) τον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης·
- γ) αναλυτική περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και εκείνων που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·
- δ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν τις ενισχύσεις.
2. Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή για την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν σύμφωνα με την παρούσα απόφαση μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά το ποσό της ενίσχυσης και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

*Άρθρο 7*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 26 Ιουλίου 2022.

Για την Επιτροπή  
Margrethe VESTAGER  
Μέλος της Επιτροπής

---