

# Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

C 99



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

57ο έτος

4 Απριλίου 2014

Περιεχόμενα

## II Ανακοινώσεις

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

|              |                                                                                                                                     |   |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 2014/C 99/01 | Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.7171 — Varo Energy / Bayernoil Package) <sup>(1)</sup> ..... | 1 |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|

## IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

|              |                                                                                                                              |   |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 2014/C 99/02 | Ισοτιμίες του ευρώ .....                                                                                                     | 2 |
| 2014/C 99/03 | Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ..... | 3 |

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

|              |                                                                                                                                                                                                                               |    |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2014/C 99/04 | Ανακοίνωση από την κυβέρνηση της Μάλτας με βάση την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων ..... | 35 |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

EL

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## V Γνωστοποιήσεις

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

#### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2014/C 99/05

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)  
— Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία <sup>(1)</sup> .....

36

---

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε κοινοποιηθείσα συγκέντρωση  
(Υπόθεση COMP/M.7171 — Varo Energy / Bayernoil Package)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/C 99/01)

Στις 28 Μαρτίου 2014 η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να τη χαρακτηρίσει συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα αγγλικά και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου της Επιτροπής για τον ανταγωνισμό (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια,
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32014M7171. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

---

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

## IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ  
ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

3 Απριλίου 2014

(2014/C 99/02)

1 ευρώ =

| Νομισματική μονάδα |                    | Ισοτιμία | Νομισματική μονάδα |                          | Ισοτιμία  |
|--------------------|--------------------|----------|--------------------|--------------------------|-----------|
| USD                | δολάριο ΗΠΑ        | 1,3771   | CAD                | δολάριο Καναδά           | 1,5172    |
| JPY                | ιαπωνικό γιεν      | 143,12   | HKD                | δολάριο Χονγκ Κονγκ      | 10,6826   |
| DKK                | δανική κορόνα      | 7,4648   | NZD                | δολάριο Νέας Ζηλανδίας   | 1,6149    |
| GBP                | λίρα στερλίνα      | 0,82970  | SGD                | δολάριο Σιγκαπούρης      | 1,7395    |
| SEK                | σουηδική κορόνα    | 8,9554   | KRW                | σούν Νότιας Κορέας       | 1 456,88  |
| CHF                | ελβετικό φράγκο    | 1,2209   | ZAR                | νοτιοαφρικανικό ραντ     | 14,6628   |
| ISK                | ισλανδική κορόνα   |          | CNY                | κινεζικό ρενμινπί γιουάν | 8,5537    |
| NOK                | νορβηγική κορόνα   | 8,2300   | HRK                | κροατική κούνα           | 7,6480    |
| BGN                | βουλγαρικό λεβ     | 1,9558   | IDR                | ρουπία Ινδονησίας        | 15 582,21 |
| CZK                | τσεχική κορόνα     | 27,432   | MYR                | μαλαισιανό ρινγκίτ       | 4,5223    |
| HUF                | ουγγρικό φιορίνι   | 307,21   | PHP                | πέσο Φιλιππινών          | 62,021    |
| LTL                | λιθουανικό λίτας   | 3,4528   | RUB                | ρωσικό ρούβλι            | 48,9370   |
| PLN                | πολωνικό ζλότι     | 4,1727   | THB                | ταϊλανδικό μπατ          | 44,726    |
| RON                | ρουμανικό λέου     | 4,4753   | BRL                | ρεάλ Βραζιλίας           | 3,1356    |
| TRY                | τουρκική λίρα      | 2,9493   | MXN                | πέσο Μεξικού             | 18,0593   |
| AUD                | δολάριο Αυστραλίας | 1,4912   | INR                | ινδική ρουπία            | 82,8670   |

<sup>(1)</sup> Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****Κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες**

(2014/C 99/03)

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|        |                                                                                                                  |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.     | Εισαγωγή: πολιτική κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των αερομεταφορών                                              | 3  |
| 2.     | Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί                                                                                      | 7  |
| 2.1.   | Πεδίο εφαρμογής                                                                                                  | 7  |
| 2.2.   | Ορισμοί                                                                                                          | 8  |
| 3.     | Υπαρξη κρατικών ενισχύσεων κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της συνθήκης                              | 10 |
| 3.1.   | Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας                                                    | 10 |
| 3.2.   | Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός στο κράτος                                                                 | 12 |
| 3.3.   | Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στο εμπόριο                                                            | 13 |
| 3.4.   | Δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων και η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς           | 13 |
| 3.5.   | Οικονομικές σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών                                                 | 14 |
| 3.5.1. | Σύγκριση με την αγοραία τιμή                                                                                     | 14 |
| 3.5.2. | Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας                                                                           | 15 |
| 4.     | Δημόσια χρηματοδότηση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος                                                  | 16 |
| 4.1.   | Ορισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών | 17 |
| 4.2.   | Συμβατότητα των ενισχύσεων υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας                             | 18 |
| 5.     | Συμβατότητα των ενισχύσεων σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης                         | 18 |
| 5.1.   | Ενισχύσεις σε αερολιμένες                                                                                        | 19 |
| 5.1.1. | Επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες                                                                            | 19 |
| 5.1.2. | Ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες                                                                            | 23 |
| 5.2.   | Ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών                                                  | 26 |
| 6.     | Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης                    | 27 |
| 7.     | Σώρευση                                                                                                          | 28 |
| 8.     | Τελικός διατάξεις                                                                                                | 28 |
| 8.1.   | Ετήσια υποβολή εκθέσεων                                                                                          | 28 |
| 8.2.   | Διαφάνεια                                                                                                        | 28 |
| 8.3.   | Παρακολούθηση                                                                                                    | 28 |
| 8.4.   | Αξιολόγηση                                                                                                       | 29 |
| 8.5.   | Ενδεδειγμένα μέτρα                                                                                               | 29 |
| 8.6.   | Εφαρμογή                                                                                                         | 29 |
| 8.7.   | Επανεξέταση                                                                                                      | 30 |

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

1. Οι αεροπορικές μεταφορές, συνδέοντας ανθρώπους και περιοχές, διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ολοκλήρωση και την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και στην αλληλεπίδρασή της με τον υπόλοιπο κόσμο. Οι αεροπορικές μεταφορές συνεισφέρουν σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, με πάνω από 15 εκατομμύρια μετακινήσεις εμπορικού χαρακτήρα ετησίως, 822 εκατομμύρια αφικνούμενους ή αναχωρούντες επιβάτες που εξυπηρετήθηκαν από τους αερολιμένες της Ένωσης το 2011, 150 αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, ένα δίκτυο που αποτελείται από περισσότερους από 460 αερολιμένες, καθώς και 60 φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Πηγές: Eurostat, Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA).

Η Ένωση επωφελείται από τη θέση που κατέχει ως παγκόσμιος αεροπορικός κόμβος, καθώς μόνο οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες συνεισφέρουν περισσότερα από 140 δισεκατομμύρια ευρώ στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της Ένωσης ετησίως. Ο τομέας των αερομεταφορών απασχολεί περίπου 2,3 εκατομμύρια ανθρώπους στην Ένωση <sup>(2)</sup>.

2. Η στρατηγική «Ευρώπη 2020» <sup>(3)</sup> («ΕΕ 2020») υπογραμμίζει τη σημασία των υποδομών μεταφορών στο πλαίσιο της στρατηγικής της Ένωσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη την επόμενη δεκαετία. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή τόνισε στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» <sup>(4)</sup> ότι η εσωτερική του εξωτερικού κόστους, η εξάλειψη των αδικαιολόγητων επιδοτήσεων, καθώς και ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της προσπάθειας για την εναρμόνιση των επιλογών της αγοράς με τις ανάγκες της βιωσιμότητας. Ο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών», υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της αποτελεσματικής χρήσης των πόρων. Στην πράξη, οι μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούν λιγότερη και καθαρότερη ενέργεια, να αξιοποιούν καλύτερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις τους στο κλίμα και στο περιβάλλον, ιδίως μάλιστα στους βασικούς φυσικούς πόρους όπως το νερό, το έδαφος και τα οικοσυστήματα.

3. Η σταδιακή ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς οδήγησε στην κατάργηση όλων των εμπορικών περιορισμών για τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις εντός της Ένωσης, π.χ. των περιορισμών σε σχέση με τα δρομολόγια ή τον αριθμό των πτήσεων και του καθορισμού των ναύλων. Από την ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών το 1997 <sup>(5)</sup>, ο κλάδος επεκτάθηκε όσο ποτέ άλλοτε, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Το γεγονός αυτό προλείανε επίσης το έδαφος για την εμφάνιση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, οι οποίοι λειτουργούν ακολουθώντας ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο που βασίζεται σε μικρά χρονικά διαστήματα μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων και πολύ αποτελεσματική χρήση του στόλου. Η εξέλιξη αυτή προκάλεσε ραγδαία αύξηση της κυκλοφορίας, καθώς οι μετακινήσεις μέσω αερομεταφορέων χαμηλού κόστους αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς από το 2005 και μετά. Το 2012, για πρώτη φορά, οι εταιρείες χαμηλού κόστους (44,8 %) υπερέβησαν το μερίδιο αγοράς των κατεστημένων αερομεταφορέων (42,4 %), τάση η οποία συνεχίστηκε το 2013 (45,94 % για τις εταιρείες χαμηλού κόστους και 40,42 % για τις κατεστημένες).

4. Παρότι οι αερολιμένες εξακολουθούν στο μεγαλύτερο ποσοστό τους να τελούν υπό δημόσια ιδιοκτησία και διαχείριση <sup>(6)</sup>, επί του παρόντος αυξάνεται συνεχώς η συμμετοχή ιδιωτικών επιχειρήσεων σε αερολιμένες σε ολόκληρη την Ένωση. Την τελευταία δεκαετία δημιουργήθηκαν νέες αγορές μέσω της μερικής ιδιωτικοποίησης ορισμένων αερολιμένων, καθώς και λόγω του ανταγωνισμού για τη διαχείριση αερολιμένων κρατικής ιδιοκτησίας, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών αερολιμένων.

5. Οι μικρότεροι αερολιμένες εμφανίζουν το μεγαλύτερο ποσοστό δημόσιας ιδιοκτησίας <sup>(7)</sup> και τις περισσότερες φορές βασίζονται σε κρατική στήριξη για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται βάσει εκτιμήσεων της αγοράς, και συγκεκριμένα βάσει υγιών εκ των προτέρων προοπτικών αποδοτικότητας, αλλά κατ' ουσίαν βάσει τοπικών ή περιφερειακών εκτιμήσεων. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, οι προοπτικές αποδοτικότητας των εμπορικών αερολιμένων εξακολουθούν να εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό <sup>(8)</sup> από το επίπεδο της ικανότητας διεκπεραίωσης, καθώς οι αερολιμένες που εξυπηρετούν λιγότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως αντιμετωπίζουν συνήθως δυσκολίες προκειμένου να καλύψουν τις λειτουργικές τους δαπάνες. Κατά συνέπεια, η συντριπτική πλειονότητα των περιφερειακών αερολιμένων επιδοτείται από τις δημόσιες αρχές σε τακτική βάση.

<sup>(2)</sup> Μελέτη σχετικά με τις επιπτώσεις της υλοποίησης της κοινής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ στις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών την περίοδο 1997/2010. Steer Davies Gleave για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών (MOVE). Τελική έκθεση, Αύγουστος 2012.

<sup>(3)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Ευρώπη 2020 - Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, COM(2010) 2020 τελικό, της 3ης Μαρτίου 2010.

<sup>(4)</sup> Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011)144.

<sup>(5)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1), κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8) και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15).

<sup>(6)</sup> Σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων της Ευρώπης, το 2010 το 77 % των αερολιμένων ανήκε πλήρως στο κράτος, ενώ το 9 % ήταν πλήρως ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Βλ. Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010 (Η ιδιοκτησία των αερολιμένων της Ευρώπης το 2010).

<sup>(7)</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι το γεγονός ότι οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας, παρότι το 2010 αντιστοιχούσαν στο 77 % του συνόλου των αερολιμένων, εξυπηρετούσαν μόλις το 52 % της συνολικής επιβατικής κίνησης.

<sup>(8)</sup> Όπως καταδείχθηκε το 2002 από τη μελέτη με τίτλο «Study on competition between airports and the application of State aid rules» (Μελέτη σχετικά με τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων και την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων) — Πανεπιστήμιο Cranfield, Ιούνιος 2002, και επιβεβαιώθηκε στη συνέχεια από εκθέσεις του κλάδου.

6. Ορισμένες περιοχές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν δυσκολίες λόγω της ανεπαρκούς προσβασιμότητάς τους από την υπόλοιπη Ένωση, ενώ μεγάλοι κόμβοι αντιμετωπίζουν αυξανόμενα επίπεδα συμφόρησης<sup>(9)</sup>. Συγχρόνως, η πυκνότητα των περιφερειακών αερολιμένων σε ορισμένες περιοχές της Ένωσης έχει οδηγήσει σε σημαντική πλεονάζουσα χωρητικότητα των αερολιμενικών υποδομών σε σχέση με την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες των αεροπορικών εταιρειών.

7. Το σύστημα τιμολόγησης στους περισσότερους αερολιμένες της Ένωσης σχεδιάζεται κατά παράδοση ως ένα δημοσιεύσιμο σύστημα αερολιμενικών τελών βάσει του αριθμού των επιβατών και του βάρους του αεροσκάφους<sup>(10)</sup>. Ωστόσο, οι εξελίξεις στην αγορά και η στενή συνεργασία μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών προετοίμασαν σταδιακά το έδαφος για ένα ευρύ φάσμα εμπορικών πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων μακροπρόθεσμων συμβάσεων με διαφοροποιημένα τιμολόγια και ενίοτε της παροχής σημαντικών κινήτρων και στήριξης για εμπορική προώθηση από τους αερολιμένες και/ή τις τοπικές αρχές προς τις αεροπορικές εταιρείες. Συγκεκριμένα, δημόσια κονδύλια που προορίζονται για τη στήριξη της λειτουργίας ενός αερολιμένα μπορεί να διοχετεύονται σε αεροπορικές εταιρείες για την προσέλκυση περισσότερης εμπορικής κίνησης, στρεβλώνοντας κατά τον τρόπο αυτόν τις αγορές αεροπορικών μεταφορών<sup>(11)</sup>.

8. Η Επιτροπή επισημαίνει στην ανακοίνωσή της σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις<sup>(12)</sup> ότι η πολιτική κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να εστιάζεται στη διευκόλυνση ενισχύσεων που είναι καλά σχεδιασμένες και στοχοθετημένες σε αδυναμίες της αγοράς και σε στόχους κοινού συμφέροντος της Ένωσης, καθώς και στην αποτροπή της σπατάλης δημόσιων πόρων. Τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων μπορούν πράγματι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να διορθώσουν ανεπάρκειες της αγοράς, συνεισφέροντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην αποτελεσματική λειτουργία των αγορών και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα. Επιπλέον, στις περιπτώσεις που οι αγορές παρέχουν θετικά αποτελέσματα τα οποία όμως δεν κρίνονται ικανοποιητικά από την άποψη της πολιτικής συνοχής, οι κρατικές ενισχύσεις είναι δυνατόν να συμβάλουν στην επίτευξη περισσότερο επιθυμητών και δίκαιων αποτελεσμάτων στην αγορά. Ωστόσο, οι κρατικές ενισχύσεις ενδέχεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις, όπως είναι η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων και η αλλοίωση των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον της Ένωσης. Συνεπώς, ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να προωθεί την ορθή χρήση των δημόσιων πόρων για πολιτικές με γνώμονα την ανάπτυξη, περιορίζοντας ταυτόχρονα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που υπονομεύουν τη διασφάλιση ίσων όρων στην εσωτερική αγορά, ιδίως αποτρέποντας την αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια ζώνη επιρροής και τη δημιουργία πλεονάζουσας χωρητικότητας.

9. Η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών εντάσσεται στις προσπάθειες που καταβάλλει η Επιτροπή με σκοπό τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των κλάδων των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών της Ένωσης<sup>(13)</sup>. Η διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων στην Ένωση είναι θεμελιώδους σημασίας για την επίτευξη των στόχων αυτών, καθώς και για ολόκληρη την εσωτερική αγορά. Ταυτόχρονα, οι περιφερειακοί αερολιμένες μπορούν να αποδειχθούν σημαντικοί τόσο για την τοπική ανάπτυξη όσο και για την προσβασιμότητα ορισμένων περιοχών, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη τις θετικές προβλέψεις κίνησης για τις αεροπορικές μεταφορές στην Ένωση.

10. Στο πλαίσιο του γενικού σχεδίου για τη δημιουργία ενιαίου εναέριου χώρου της Ένωσης και λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στην αγορά, η Επιτροπή ενέκρινε, το 2005, κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες<sup>(14)</sup> («κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές»). Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές καθόρισαν τους όρους υπό τους οποίους μπορούν να κηρυχθούν συμβιβασιμες με την εσωτερική αγορά ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Συμπλήρωσαν τις προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές<sup>(15)</sup>, που περιείχαν κυρίως διατάξεις σχετικά με την αναδιάρθρωση εθνικών αερομεταφορέων και τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς όφελος των πολιτών της Ένωσης.

<sup>(9)</sup> Προβλέπεται ότι 13 αερολιμένες στην Ένωση θα λειτουργούν με πλήρη χωρητικότητα οκτώ ώρες την ημέρα, κάθε ημέρα του έτους το 2030, εν συγκρίσει προς το 2007, όταν μόνο 5 αερολιμένες λειτουργούσαν με σχεδόν πλήρη ή πλήρη χωρητικότητα το 100 % του χρόνου (βλ. ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους αερολιμένες — αντιμετώπιση των προκλήσεων της χωρητικότητας και βελτίωση της ποιότητας για την προώθηση της ανάπτυξης, της συνδετικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας, της 1ης Δεκεμβρίου 2011, COM(2011) 823) («ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική για τους αερολιμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση»).

<sup>(10)</sup> Όπως καταδεικνύεται από τις πολιτικές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με τα τέλη για τους αερολιμένες και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (έγγραφο 9082), τελευταία αναθεώρηση τον Απρίλιο του 2012.

<sup>(11)</sup> Ιδίως στις περιπτώσεις όπου οι ενισχύσεις καθορίζονται βάσει εκ των υστέρων υπολογισμών (καλύπτοντας τυχόν ελλείμματα καθώς εμφανίζονται), οι αερολιμένες ενδέχεται να μην έχουν αρκετά κίνητρα να περιορίζουν το κόστος και να χρεώνουν αερολιμενικά τέλη που επαρκούν για την κάλυψη του κόστους.

<sup>(12)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, COM(2012) 209 final.

<sup>(13)</sup> Βλ. την ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους αερολιμένες.

<sup>(14)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

<sup>(15)</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).

11. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καταγράφουν τη νέα νομική και οικονομική κατάσταση όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών και διευκρινίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης, σε περίπτωση που όντως συνιστά κρατική ενίσχυση, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Η αξιολόγηση της Επιτροπής βασίζεται στην πείρα της και στην πρακτική που ακολουθεί κατά τη λήψη αποφάσεων, καθώς και στην ανάλυση των τρεχουσών συνθηκών της αγοράς στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών. Συνεπώς, η εν λόγω αξιολόγηση δεν επηρεάζει την προσέγγιση της Επιτροπής αναφορικά με άλλες υποδομές ή τομείς. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το γεγονός και μόνον ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα λαμβάνει ή έχει λάβει κρατική ενίσχυση δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι οι αεροπορικές εταιρείες που είναι πελάτες του εν λόγω φορέα είναι επίσης δικαιούχοι ενίσχυσης. Εάν οι όροι που προσφέρονται σε μια αεροπορική εταιρεία σε συγκεκριμένα αερολιμένα θα είχαν προσφερθεί από έναν φορέα εκμετάλλευσης ο οποίος ενεργεί με γνώμονα το κέρδος, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχεται πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρεία για τους σκοπούς των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

12. Οσάκις κρατική στήριξη συνιστά κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ορισμένες κατηγορίες ενισχύσεων προς περιφερειακούς αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τους εν λόγω αερολιμένες μπορούν να δικαιολογηθούν, ιδίως όταν αποσκοπούν στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και τη συνεισφορά στην τοπική προσβασιμότητα και την οικονομική ανάπτυξη. Εντούτοις, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού σε όλες τις οικείες αγορές και μπορούν να γίνονται αποδεκτές μόνο κρατικές ενισχύσεις που είναι αναλογικές και αναγκαίες για την επίτευξη στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

13. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας συνιστούν καταρχήν μια μορφή ενισχύσεων που στρεβλώνει σημαντικά τον ανταγωνισμό και μπορούν να εγκρίνονται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αερολιμένες και οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει κατά κανόνα να αναλαμβάνουν τις δικές τους λειτουργικές δαπάνες. Εντούτοις, η σταδιακή μετάβαση σε μια νέα πραγματικότητα της αγοράς, όπως περιγράφεται στα σημεία 3 έως 7, εξηγεί το γεγονός ότι περιφερειακοί αερολιμένες έλαβαν ευρεία στήριξη λειτουργίας από δημόσιες αρχές πριν από την έγκριση των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών. Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα, για μεταβατική περίοδο και προκειμένου να δοθεί στον κλάδο των αερομεταφορών η δυνατότητα να προσαρμοστεί στη νέα κατάσταση της αγοράς, ορισμένες κατηγορίες ενισχύσεων λειτουργίας προς αερολιμένες ενδεχομένως να εξακολουθούν να είναι δικαιολογημένες υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Όπως εξηγείται στο σημείο 5, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, τα διαθέσιμα δεδομένα και η συναίνεση του κλάδου υποδεικνύουν σχέση μεταξύ της οικονομικής κατάστασης ενός αερολιμένα και των επιπέδων κίνησης που παρουσιάζει, με τις χρηματοδοτικές ανάγκες να είναι συνήθως αναλογικά υψηλότερες στους μικρότερους αερολιμένες. Υπό το πρίσμα της συνεισφοράς των μικρότερων περιφερειακών αερολιμένων στην οικονομική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή της Ένωσης, θα πρέπει να δοθεί στους φορείς διαχείρισής τους περισσότερος χρόνος για να προσαρμοστούν στο νέο περιβάλλον της αγοράς, για παράδειγμα μέσω της σταδιακής αύξησης των αερολιμενικών τελών που χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες, μέσω της θέσπισης μέτρων εξορθολογισμού, μέσω διαφοροποίησης των επιχειρηματικών μοντέλων τους ή μέσω της προσέλκυσης νέων αεροπορικών εταιρειών και πελατών για την κάλυψη της αχρησιμοποίητης χωρητικότητάς τους.

14. Στο τέλος της μεταβατικής περιόδου, δεν θα πρέπει να χορηγούνται πλέον ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες, οι οποίοι θα πρέπει να χρηματοδοτούν τη λειτουργία τους με ίδιους πόρους. Μολονότι θα έπρεπε να εξακολουθεί να επιτρέπεται η παροχή αντιστάθμισης για μη καλυφθείσες δαπάνες λειτουργίας υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος για μικρούς αερολιμένες ή με στόχο τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών με ιδιαίτερες απαιτήσεις, οι αλλαγές στην αγορά τις οποίες προωθούν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αναμένεται να επιτρέπουν στους αερολιμένες να καλύπτουν τις δαπάνες τους όπως συμβαίνει σε οποιονδήποτε άλλον κλάδο.

15. Η ανάπτυξη νέας αεροπορικής κίνησης θα πρέπει, καταρχήν, να βασίζεται σε ορθή επιχειρηματική ανάλυση. Ωστόσο, χωρίς κατάλληλα κίνητρα, οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι πάντα έτοιμες να διακινδυνεύσουν την έναρξη νέων δρομολογίων με τόπο αναχώρησης άγνωστου και μη δοκιμασμένου μικρούς αερολιμένες. Επομένως, υπό ορισμένους όρους, επιτρέπεται να χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες ενισχύσεις εκκίνησης κατά τη διάρκεια αλλά ακόμη και μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου, εάν τούτο τους παρέχει το αναγκαίο κίνητρο για έναρξη νέων γραμμών από περιφερειακούς αερολιμένες, αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης μέσω της δημιουργίας σημείων πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης και δίνει ώθηση στην περιφερειακή ανάπτυξη. Καθώς οι απομακρυσμένες περιοχές επιβαρύνονται λόγω της δυσκολίας πρόσβασης σε αυτές, ισχύουν ελαστικότερα κριτήρια συμβατότητας όσον αφορά τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών από τις εν λόγω περιοχές.

16. Συνεπώς, η κατανομή χωρητικότητας αερολιμένα σε αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει σταδιακά να καταστεί αποδοτικότερη (δηλαδή, προσανατολισμένη στη ζήτηση), και η ανάγκη για δημόσια χρηματοδότηση των αερολιμένων θα πρέπει να περιοριστεί, καθώς θα αυξάνονται οι ιδιωτικές επενδύσεις. Παρόλα αυτά, εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι υφίστανται πραγματικές μεταφορικές ανάγκες και θετικές εξωτερικότητες για μια περιοχή, θα πρέπει να συνεχίσουν να γίνονται αποδεκτές επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες μετά τη μεταβατική περίοδο, με μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης που διασφαλίζουν ίσους όρους ανταγωνισμού σε ολόκληρη την Ένωση.

17. Δεδομένων των ανωτέρω, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εισάγουν μια νέα προσέγγιση στην αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων προς αερολιμένες:

- α) ενώ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές αφήνουν ανοικτό το ζήτημα των επενδυτικών ενισχύσεων, οι παρούσες αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν τις μέγιστες επιτρεπτές εντάσεις ενίσχυσης ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα
- β) ωστόσο, για μεγάλους αερολιμένες με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, οι επενδυτικές ενισχύσεις δεν θα πρέπει, καταρχήν, να χαρακτηρίζονται συμβίβασιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, εκτός εάν συντρέχουν λίαν εξαιρετικές περιστάσεις, όπως η μετεγκατάσταση υπάρχοντος αερολιμένα, όπου η αναγκαιότητα κρατικής παρέμβασης χαρακτηρίζεται από σαφή ανεπάρκεια της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τις εξαιρετικές περιστάσεις, το μέγεθος της επένδυσης και τις περιορισμένες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού
- γ) η μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης για τις επενδυτικές ενισχύσεις αυξάνεται κατά ποσοστό έως 20 % για τους αερολιμένες που εδρεύουν σε απομακρυσμένες περιοχές
- δ) για μεταβατική περίοδο δέκα ετών, οι ενισχύσεις λειτουργίας προς περιφερειακούς αερολιμένες μπορούν να θεωρούνται συμβίβασιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης ωστόσο, όσον αφορά τους αερολιμένες με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των 700 000 επιβατών, η Επιτροπή, μετά από περίοδο τεσσάρων ετών, θα επανεξετάσει τις προοπτικές αποδοτικότητας αυτής της κατηγορίας αερολιμένων προκειμένου να κρίνει κατά πόσον πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες σχετικά με την εκτίμηση του συμβιβασμού των ενισχύσεων λειτουργίας υπέρ των εν λόγω αερολιμένων με την εσωτερική αγορά.

18. Επιπλέον, οι όροι συμβατότητας για τις ενισχύσεις εκκίνησης σε αεροπορικές εταιρείες έχουν εξορθολογιστεί και προσαρμόστη στις πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά.

19. Η Επιτροπή θα εφαρμόζει ισόρροπη προσέγγιση, η οποία είναι ουδέτερη έναντι των διάφορων επιχειρηματικών μοντέλων των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών και λαμβάνει υπόψη τις προοπτικές ανάπτυξης της εναέριας κυκλοφορίας, την ανάγκη για περιφερειακή ανάπτυξη και προσβασιμότητα καθώς και τη θετική συνεισφορά του επιχειρηματικού μοντέλου των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στην ανάπτυξη ορισμένων περιφερειακών αερολιμένων. Συγχρόνως όμως, η σταδιακή μετάβαση σε μια προσέγγιση προσανατολισμένη στην αγορά είναι αδιαμφισβήτητα δικαιολογημένη. Εκτός από δεόντως αιτιολογημένες και περιορισμένες περιπτώσεις, οι αερολιμένες πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες, και οι όποιες δημόσιες επενδύσεις θα πρέπει να χρηματοδοτούν την κατασκευή βιώσιμων αερολιμένων που ανταποκρίνονται στη ζήτηση από πλευράς αεροπορικών εταιρειών και επιβατών. Θα πρέπει να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων και μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, καθώς και η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή. Αυτή η ισόρροπη προσέγγιση θα πρέπει να είναι διαφανής, ευνόητη και απλή στην εφαρμογή της.

20. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν θίγουν την υποχρέωση των κρατών μελών να συμμορφώνονται με το δίκαιο της Ένωσης. Ιδιαίτερα, προκειμένου να αποφεύγονται επιζήμιες επιπτώσεις των επενδύσεων στο περιβάλλον, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς την περιβαλλοντική νομοθεσία της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης για τη διενέργεια εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων οσάκις τούτο ενδείκνυται, καθώς και για την εξασφάλιση όλων των σχετικών αδειών.

## 2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

### 2.1. Πεδίο εφαρμογής

21. Οι αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες<sup>(16)</sup>. Η εφαρμογή τους θα είναι σύμφωνη με τη Συνθήκη και το παράγωγο δίκαιο που εκδίδεται σύμφωνα με τη Συνθήκη, καθώς και με άλλες κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις<sup>(17)</sup>.

<sup>(16)</sup> Οι αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται σε ενισχύσεις για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, ανεξάρτητα από το εάν αυτές παρέχονται από τον ίδιο τον αερολιμένα, από αεροπορική εταιρεία ή από φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους οι εν λόγω ενισχύσεις θα αξιολογούνται βάσει των σχετικών γενικών κανόνων. Σύμφωνα με την οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36) ή με οιαδήποτε μεταγενέστερη νομοθετική πράξη σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης, οι αερολιμένες που εκτελούν υπηρεσίες εδάφους απαιτείται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες που αφορούν τις υπηρεσίες εδάφους από τις υπόλοιπες δραστηριότητές τους. Επιπλέον, ένας αερολιμένας δεν μπορεί να επιδοτεί τις δραστηριότητές του που αφορούν υπηρεσίες εδάφους από τα έσοδα που αποκομίζει από τις αερολιμενικές του δραστηριότητες. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται επίσης σε επιχειρήσεις οι οποίες, παρότι δραστηριοποιούνται σε αερολιμένα, ασκούν μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

<sup>(17)</sup> Πρόκειται, ιδίως, αλλά όχι αποκλειστικά, για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3), την οδηγία 96/67/ΕΚ, την οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11), και οιαδήποτε μεταγενέστερη νομοθετική πράξη σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη.

22. Ορισμένοι αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ειδικεύονται στις εμπορευματικές μεταφορές. Η Επιτροπή δεν διαθέτει ακόμη επαρκή πείρα όσον αφορά την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες που ειδικεύονται σε εμπορευματικές μεταφορές ώστε να συνοψίσει την πρακτική της με τη μορφή ειδικών κριτηρίων συμβατότητας. Για τις εν λόγω κατηγορίες επιχειρήσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις κοινές αρχές συμβατότητας όπως ορίζονται στην ενότητα 5, μέσω εξέτασης κατά περίπτωση.

23. Η Επιτροπή δεν θα εφαρμόζει στις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για αερολιμενικές υποδομές τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013<sup>(18)</sup>, στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020<sup>(19)</sup>, καθώς και σε οποιοδήποτε μελλοντικές κατευθυντήριες γραμμές για τις περιφερειακές ενισχύσεις.

24. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αντικαθιστούν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 και του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

## 2.2. Ορισμοί

25. Για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών:

- (1) ως «ένισχυση» νοείται κάθε μέτρο το οποίο πληροί όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης·
- (2) ως «ένταση ενίσχυσης» νοείται το συνολικό ποσό της ενίσχυσης, εκφραζόμενο ως ποσοστό επί των επιλέξιμων δαπανών. Τα δύο αυτά αριθμητικά στοιχεία εκφράζονται ως καθαρή παρούσα αξία κατά τη χρονική στιγμή της χορήγησης της ενίσχυσης και πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων·
- (3) ως «αεροπορική εταιρεία» νοείται κάθε αεροπορική εταιρεία που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή από μέλος του Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·<sup>(20)</sup>
- (4) ως «αερολιμενικό τέλος» νοείται τίμημα ή εισφορά που εισπράττεται υπέρ του αερολιμένα και καταβάλλεται από τους χρήστες του αερολιμένα για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται αποκλειστικά από τον αερολιμένα και αφορούν την προσγείωση, την απογείωση, τον φωτισμό και τη στάθμευση αεροσκαφών και τη διεκπεραίωση επιβατών και φορτίου, περιλαμβανομένων των επιβαρύνσεων ή των τελών που καταβάλλονται για υπηρεσίες εδάφους, καθώς και των τελών για κεντρικές υποδομές υπηρεσιών εδάφους·
- (5) ως «αερολιμενικές υποδομές» νοούνται οι υποδομές και ο εξοπλισμός για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών από τον αερολιμένα σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, των τερματικών σταθμών, των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών, των διαδρόμων τροχοδρόμησης, των κεντρικών υποδομών υπηρεσιών εδάφους και οιασδήποτε άλλων εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν άμεσα τις αερολιμενικές υπηρεσίες, εξαιρουμένων των υποδομών και του εξοπλισμού που απαιτούνται κυρίως για την άσκηση μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων, όπως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, καταστήματα και εστιατόρια·
- (6) ως «αερολιμένας» νοείται οντότητα ή ομάδα οντοτήτων που ασκεί την οικονομική δραστηριότητα της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες·
- (7) ως «έσοδα αερολιμένα» νοούνται τα έσοδα που προέρχονται από αερολιμενικά τέλη πλην της στήριξης για εμπορική προώθηση ή τυχόν κινήτρων που παρέχονται από τον αερολιμένα στις αεροπορικές εταιρείες,λαμβανομένων υπόψη των εσόδων που προέρχονται από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (χωρίς οποιαδήποτε κρατική στήριξη), εξαιρουμένης τυχόν κρατικής στήριξης και αντιστάθμισης για εργασίες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ή υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος·
- (8) ως «αερολιμενικές υπηρεσίες» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται σε αεροπορικές εταιρείες από έναν αερολιμένα ή από οποιαδήποτε από τις θυγατρικές του, με σκοπό τη διασφάλιση του χειρισμού των αεροσκαφών, από την προσγείωση έως την απογείωσή τους, των επιβατών και του φορτίου, προκειμένου να είναι σε θέση οι αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, περιλαμβανομένης της παροχής υπηρεσιών εδάφους και της παροχής κεντρικών υποδομών υπηρεσιών εδάφους·
- (9) ως «μέση ετήσια επιβατική κίνηση» νοείται αριθμός που καθορίζεται βάσει της εισερχόμενης και εξερχόμενης επιβατικής κίνησης κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή χορηγείται η ενίσχυση στην περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης·
- (10) ως «κόστος κεφαλαίου» νοείται η απόσβεση των επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών για αερολιμενικές υποδομές και εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένου του υποκείμενου κόστους χρηματοδότησης·

<sup>(18)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 (ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13).

<sup>(19)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020 (ΕΕ C 209 της 23.7.2013, σ. 1).

<sup>(20)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

- (11) ως «έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου» νοείται η καθαρή παρούσα αξία της διαφοράς μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών δαπανών, κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης σε πάγια περιουσιακά στοιχεία·
- (12) ως «ζώνη επιρροής αερολιμένα» νοείται 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, 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 του επιχειρηματικού του μοντέλου, της τοποθεσίας στην οποία βρίσκεται και των προορισμών που εξυπηρετεί·
- (13) ως «κόστος χρηματοδότησης» νοείται το κόστος που σχετίζεται με τη χρηματοδότηση των επιλέξιμων δαπανών της επένδυσης με δανειακά και με ίδια κεφάλαια με άλλα λόγια, το κόστος χρηματοδότησης λαμβάνει υπόψη το ποσοστό των συνολικών τόκων και της αμοιβής των ιδίων κεφαλαίων που αντιστοιχεί στη χρηματοδότηση των επιλέξιμων δαπανών της επένδυσης, εξαιρουμένων της χρηματοδότησης κεφαλαίων κίνησης, των επενδύσεων σε μη αεροναυτικές δραστηριότητες ή άλλων επενδυτικών έργων·
- (14) ως «ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης» νοείται η ημερομηνία κατά την οποία το κράτος μέλος ανέλαβε νομική δέσμευση να χορηγήσει την ενίσχυση, την οποία μπορεί κανείς να επικαλεσθεί ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων·
- (15) ως «επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες» νοούνται οι δαπάνες που σχετίζονται με επενδύσεις σε υποδομές αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών σχεδιασμού, αλλά εξαιρουμένων των επενδυτικών δαπανών για μη αεροναυτικές δραστηριότητες, των επενδυτικών δαπανών που σχετίζονται με εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, των τακτικών δαπανών συντήρησης και των δαπανών για εργασίες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους·
- (16) ως «υπηρεσίες εδάφους» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται σε χρήστες του αερολιμένα εντός του αερολιμένα όπως περιγράφονται στο παράρτημα της οδηγίας 96/67/ΕΚ και σε οιαδήποτε μεταγενέστερη νομοθετική πράξη σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες·
- (17) ως «τρένο μεγάλης ταχύτητας» νοείται τρένο που μπορεί να φθάνει ταχύτητες άνω των 200 km/h·
- (18) ως «επενδυτικές ενισχύσεις» νοούνται οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου»·
- (19) ως «καθαρή παρούσα αξία» νοείται η διαφορά μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης, προεξοφλημένων με βάση την παρούσα αξία τους χρησιμοποιώντας το κόστος κεφαλαίου, δηλαδή τον κανονικό απαιτούμενο συντελεστή απόδοσης που εφαρμόζει η επιχείρηση σε άλλα επενδυτικά σχέδια παρόμοιου είδους ή, εάν, αυτός δεν είναι διαθέσιμος, το κόστος κεφαλαίου της εταιρείας συνολικά ή τις αναμενόμενες αποδόσεις που παρατηρούνται συνήθως στον τομέα των αερολιμένων·
- (20) ως «μη αεροναυτικές δραστηριότητες» νοούνται οι εμπορικές υπηρεσίες που παρέχονται σε αεροπορικές εταιρείες ή άλλους χρήστες του αερολιμένα, όπως βοηθητικές υπηρεσίες σε επιβάτες, πρακτορεία μεταφορών ή άλλους παρόχους υπηρεσιών, εκμίσθωση γραφείων και καταστημάτων, χώροι στάθμευσης και ξενοδοχεία·
- (21) ως «ενισχύσεις λειτουργίας» νοούνται οι ενισχύσεις για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας», είτε με τη μορφή προκαταβολής της ενίσχυσης είτε με τη μορφή περιοδικών δόσεων για την κάλυψη των αναμενόμενων λειτουργικών δαπανών (περιοδικές κατ' αποκοπή πληρωμές)·
- (22) ως «δαπάνες λειτουργίας» νοείται το υποκείμενο κόστος ενός αερολιμένα το οποίο σχετίζεται με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και στο οποίο περιλαμβάνονται κατηγορίες δαπανών όπως οι δαπάνες προσωπικού, υπηρεσίες επί συμβάσει, επικοινωνίες, απορρίμματα, ενέργεια, συντήρηση, μισθώματα και διοίκηση, αλλά δεν περιλαμβάνονται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες, η στήριξη της εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) ή οποιοδήποτε άλλο κίνητρο που παρέχεται σε αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα, καθώς και οι δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους·
- (23) ως «έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας» νοούνται οι ζημίες εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα κατά την περίοδο αναφοράς, προεξοφλημένες με βάση την παρούσα αξία τους χρησιμοποιώντας το κόστος του κεφαλαίου, δηλαδή το έλλειμμα (σε όρους καθαρής παρούσας αξίας) μεταξύ των εσόδων του αερολιμένα και των λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα·
- (24) ως «εξόχως απόκεντρες περιφέρειες» νοούνται οι περιφέρειες που αναφέρονται στο άρθρο 349 της Συνθήκης <sup>(21)</sup>·

<sup>(21)</sup> Επί του παρόντος: η Γουαδελούπη, η Γαλλική Γουιάνα, η Μαρτίνικα, η Ρεϋνιόν, ο Άγιος Μαρτίνος, η Μαγιότ, οι Αζόρες, η Μαδέρα και τα Κανάρια Νησιά. Σύμφωνα με την απόφαση 2010/718/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 2010, σχετικά με την τροποποίηση του ευρωπαϊκού καθεστώτος της νήσου του Αγίου Βαρθολομαίου (ΕΕ L 325 της 9.12.2010, σ. 4), από την 1η Ιανουαρίου 2012, ο Άγιος Βαρθολομαίος έπαυε να αποτελεί εξόχως απόκεντρη περιφέρεια και έγινε υπερπόντια χώρα ή έδαφος όπως αναφέρεται στο τέταρτο μέρος της Συνθήκης. Σύμφωνα με την απόφαση 2012/419/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2012, σχετικά με την τροποποίηση του καθεστώτος της Μαγιότ έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 204 της 31.7.2012, σ. 131), από την 1η Ιανουαρίου 2014, η Μαγιότ παύει να είναι υπερπόντια χώρα ή έδαφος και γίνεται εξόχως απόκεντρη περιφέρεια.

- (25) ως «εύλογο περιθώριο κέρδους» νοείται το ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου, π.χ. που μετράται ως εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (ΕΣΑ), το οποίο η επιχείρηση αναμένει συνήθως να αποκομίσει από επενδύσεις με παρόμοιο βαθμό κινδύνου·
- (26) ως «περιφερειακός αερολιμένας» νοείται αερολιμένας με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης έως 3 εκατομμύρια επιβάτες·
- (27) ως «απομακρυσμένες περιοχές» νοούνται οι εξόχως απόκεντρες περιοχές, η Μάλτα, η Κύπρος, η Θέουτα, η Μελίλια, νησιά τα οποία αποτελούν τμήμα της επικράτειας κράτους μέλους, και οι αραιοκατοικημένες περιοχές·
- (28) ως «αραιοκατοικημένες περιοχές» νοούνται οι περιφέρειες NUTS 2 με λιγότερους από 8 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο ή οι περιφέρειες NUTS 3 με λιγότερους από 12,5 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο (με βάση στοιχεία της Eurostat σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού)·
- (29) ως «έναρξη των εργασιών» νοείται είτε η έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών για την επένδυση είτε η πρώτη επίσημη δέσμευση για την παραγγελία εξοπλισμού ή άλλη δέσμευση που καθιστά την επένδυση μη αναστρέψιμη, ανάλογα με το ποια ενέργεια λαμβάνει χώρα πρώτη χρονικά, και δεν περιλαμβάνει προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η απόκτηση αδειών και η διεξαγωγή προκαταρκτικών μελετών σκοπιμότητας.

### 3. ΎΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

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

26. Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο όταν ο αποδέκτης είναι «επιχείρηση». Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επανειλημμένα ορίσει τις επιχειρήσεις ως οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς ή το καθεστώς ιδιοκτησίας που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους<sup>(22)</sup>. Κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα<sup>(23)</sup>. Αυτός καθαυτός ο οικονομικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας δεν εξαρτάται από το εάν η δραστηριότητα αποφέρει κέρδη<sup>(24)</sup>.

27. Σήμερα είναι πλέον σαφές ότι η δραστηριότητα των αεροπορικών εταιρειών η οποία συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών σε επιβάτες και/ή επιχειρήσεις αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Εντούτοις, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 εξέφραζαν ακόμη την άποψη ότι «[η] κατασκευή [ή] επέκταση έργων υποδομής (αεροδρομίων, αυτοκινητοδρόμων, γεφυρών, κτλ.) αποτελεί ένα γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής το οποίο δεν μπορεί να ελεγχθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με τους κανόνες της Συνθήκης όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις». Τα Δικαστήρια της Ένωσης, στην υπόθεση «Aéroports de Paris»<sup>(25)</sup>, ανέτρεψαν την εν λόγω άποψη και αποφάνθηκαν ότι η δραστηριότητα ενός αερολιμένα που συνίσταται στην παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών αποτελεί επίσης οικονομική δραστηριότητα. Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig-Halle»<sup>(26)</sup>, διευκρίνισε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών.

28. Όσον αφορά προηγούμενα μέτρα χρηματοδότησης, η σταδιακή ανάπτυξη δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων<sup>(27)</sup> δεν επιτρέπει τον καθορισμό ακριβούς ημερομηνίας από την οποία και εξής η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα θα πρέπει αναμφίβολα να θεωρείται οικονομική δραστηριότητα. Ωστόσο, τα Δικαστήρια της Ένωσης έχουν αναγνωρίσει την εξέλιξη της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων. Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig/Halle», έκρινε ότι, από το 2000, η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν μπορούσε πλέον να εξαιρείται από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις<sup>(28)</sup>. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (12 Δεκεμβρίου 2000), η λειτουργία και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

<sup>(22)</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), μέρος 2.1, και τη σχετική νομολογία, ιδίως τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98 *Pavlon* και *λοιποί*, Συλλογή 2000, σ. I-6451.

<sup>(23)</sup> Υπόθεση 118/85, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7· υπόθεση C-35/96, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36· *Pavlon* και *λοιποί*, σκέψη 75.

<sup>(24)</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209/78 έως 215/78 και 218/78, *Van Landewyck*, Συλλογή 1980, σ. 3125, σκέψη 88· υπόθεση C-244/94, *FFSA* και *λοιποί*, Συλλογή 1995, σ. I-4013, σκέψη 21· υπόθεση C-49/07, *MOTOE*, Συλλογή 2008, σ. I-4863, σκέψεις 27 και 28.

<sup>(25)</sup> Υπόθεση T-128/98, *Aéroports de Paris* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. II-3929, επιβεβαιώθηκε από την απόφαση στην υπόθεση C-82/01, Συλλογή 2002, σ. I-9297, σκέψεις 75-79.

<sup>(26)</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG* και *Flughafen Leipzig Halle GmbH* κατά *Επιτροπής* (απόφαση «Αερολιμένας της Λειψίας/Halle»), Συλλογή 2011, σ. II-1311, ιδίως σκέψεις 93 και 94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-288/11 *Mitteldeutsche Flughafen* και *Flughafen Leipzig-Halle* κατά *Επιτροπής*, [2012] δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

<sup>(27)</sup> Βλ. σημείο 3 και απόφαση «Αερολιμένας της Λειψίας-Halle», σκέψη 105.

<sup>(28)</sup> Βλ. απόφαση «Αερολιμένας της Λειψίας-Halle», σκέψη 106.

29. Αντιστρόφως, λόγω της αβεβαιότητας που επικρατούσε πριν από την απόφαση στην υπόθεση «Αερολιμένας *Leipzig-Halle*», οι δημόσιες αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, συνεπώς, ότι τα εν λόγω μέτρα δεν χρειάζονταν να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Έπεται ότι η Επιτροπή δεν μπορεί τώρα να θέσει υπό αμφισβήτηση βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις μέτρα χρηματοδότησης που εγκρίθηκαν<sup>(29)</sup> πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση «*Aéroports de Paris*»<sup>(30)</sup>.

30. Εν πάση περιπτώσει, μέτρα που ελήφθησαν πριν από την ανάπτυξη οποιουδήποτε ανταγωνισμού στον τομέα των αερολιμένων δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση όταν εγκρίθηκαν, αλλά θα μπορούσαν να θεωρηθούν υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο ν) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου<sup>(31)</sup>, εάν πληρούνται οι όροι του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

31. Η οντότητα ή ο όμιλος οντοτήτων που ασκεί οικονομική δραστηριότητα παρέχοντας αερολιμενικές υπηρεσίες σε αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή διασφαλίζει τον χειρισμό των αεροσκαφών, από την προσγείωση έως την απογείωσή τους, των επιβατών και του φορτίου, ώστε να δίνεται η δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών<sup>(32)</sup>, αναφέρεται εφεξής ως ο «αερολιμένας»<sup>(33)</sup>. Ένας αερολιμένας παρέχει σειρά υπηρεσιών («αερολιμενικές υπηρεσίες») σε αεροπορικές εταιρείες έναντι αμοιβής («αερολιμενικά τέλη»). Παρότι η ακριβής έκταση των υπηρεσιών που παρέχουν οι αερολιμένες, καθώς και ο χαρακτηρισμός χρεώσεων ως «τελών» ή «φόρων» ποικίλλει ανά την Ένωση, η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες έναντι της καταβολής αερολιμενικών τελών συνιστά οικονομική δραστηριότητα σε όλα τα κράτη μέλη.

32. Το νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης μεμονωμένων αερολιμένων ποικίλλει από αερολιμένα σε αερολιμένα στην Ένωση. Συγκεκριμένα, η διαχείριση περιφερειακών αερολιμένων ασκείται συχνά σε στενή συνεργασία με τις δημόσιες αρχές. Συναφώς, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι περισσότερες οντότητες μπορεί να θεωρείται ότι ασκούν από κοινού μια οικονομική δραστηριότητα, αποτελώντας ως εκ τούτου οικονομική μονάδα, υπό ειδικές προϋποθέσεις<sup>(34)</sup>. Στον τομέα των αερομεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι τυχόν σημαντική συμμετοχή στην εμπορική στρατηγική ενός αερολιμένα, π.χ. μέσω της απευθείας σύναψης συμφωνιών με αεροπορικές εταιρείες ή του καθορισμού αερολιμενικών τελών, αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι η σχετική οντότητα ασκεί, μόνη της ή από κοινού με άλλες οντότητες, την οικονομική δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα<sup>(35)</sup>.

33. Επιπλέον των αερολιμενικών υπηρεσιών, ένας αερολιμένας μπορεί να παρέχει και άλλες υπηρεσίες εμπορικού χαρακτήρα σε αεροπορικές εταιρείες ή λοιπούς χρήστες του αερολιμένα, όπως βοηθητικές υπηρεσίες σε επιβάτες, πρακτορεία μεταφορών ή άλλους παρόχους υπηρεσιών (π.χ. μέσω της εκμίσθωσης εγκαταστάσεων σε διαχειριστές καταστημάτων και εστιατορίων, φορείς εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης κ.λπ.). Οι εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες θα αναφέρονται συλλογικά ως «μη αεροναυτικές δραστηριότητες».

34. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητως οικονομικού χαρακτήρα όλες οι δραστηριότητες που ασκεί ένας αερολιμένας<sup>(36)</sup>. Καθώς ο χαρακτηρισμός μιας οντότητας ως επιχείρησης συνδέεται πάντα με συγκεκριμένη δραστηριότητα, είναι απαραίτητο να γίνεται διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων ενός συγκεκριμένου αερολιμένα και να προσδιορίζεται ο βαθμός στον οποίο οι εν λόγω δραστηριότητες είναι οικονομικού χαρακτήρα. Εάν ένας αερολιμένας ασκεί και οικονομικές και μη οικονομικές δραστηριότητες, πρέπει να θεωρείται επιχείρηση μόνον σε σχέση με τις πρώτες.

<sup>(29)</sup> Το σχετικό κριτήριο για την ημερομηνία κατά την οποία ένα ενδεχόμενο μέτρο ενίσχυσης θεωρείται ότι εγκρίθηκε είναι η ημερομηνία της νομικής δεσμευτικής πράξης με την οποία οι δημόσιες αρχές αναλαμβάνουν να χορηγήσουν την εν λόγω ενίσχυση στον δικαιούχο. Βλ. την υπόθεση T-358/94, *Compagnie Nationale Air France* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2109, σκέψη 79· την υπόθεση T-109/01, *Fleuren Compost BV* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127, σκέψη 74· τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-362/05 και T-363/05, *Nuova Agricast* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-297, σκέψη 80· και τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-427/04 και T-17/05, *Γαλλία και France Télécom* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. II-4315, σκέψη 321.

<sup>(30)</sup> Απόφαση C 38/2008 της 3.10.2012 σχετικά με τον τερματικό σταθμό 2 του αερολιμένα του Μονάχου, (ΕΕ L 319 της 29.11.2013, σ. 8), αιτιολογικές σκέψεις 74 έως 81.

<sup>(31)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

<sup>(32)</sup> Βλ. οδηγία 2009/12/ΕΚ, αιτιολογική σκέψη 1.

<sup>(33)</sup> Ο αερολιμένας μπορεί να ταυτίζεται ή να μην ταυτίζεται με την οντότητα στην οποία ανήκει ο αερολιμένας.

<sup>(34)</sup> Η από κοινού άσκηση οικονομικής δραστηριότητας αξιολογείται συνήθως μέσω εξέτασης της ύπαρξης λειτουργικών, οικονομικών και οργανικών δεσμών μεταξύ των οντοτήτων. Βλ., για παράδειγμα, την υπόθεση C-480/09, *P AceaElectrabel Produzione SpA* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2010, σ. I-13355, σκέψεις 47 έως 55· την υπόθεση C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze* κατά *Cassa di Risparmio di Firenze SPA* και *Λοιποί*, Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 112.

<sup>(35)</sup> Υπόθεση T-196/04, *Ryanair Ltd* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643 (απόφαση «*Charleroi*»), σκέψη 88.

<sup>(36)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Αερολιμένας της Λειψίας-Halle», σκέψη 98.

35. Το Δικαστήριο έκρινε ότι δραστηριότητες που συνήθως εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις<sup>(37)</sup>. Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα<sup>(38)</sup>.

36. Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων τέτοιου είδους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, αλλά θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που οι εν λόγω δραστηριότητες συνεπάγονται και δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση άλλων δραστηριοτήτων<sup>(39)</sup>. Οποιαδήποτε πιθανή υπεραντιστάθμιση εκ μέρους δημόσιων αρχών του κόστους που προκύπτει σε σχέση με μη οικονομικές δραστηριότητες ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, εάν ένας αερολιμένας ασκεί μη οικονομικές δραστηριότητες, παράλληλα με τις οικονομικές δραστηριότητές του, απαιτείται χωριστή λογιστική καταγραφή των εξόδων προκειμένου να αποτρέπεται τυχόν μεταφορά δημόσιων πόρων μεταξύ των μη οικονομικών και των οικονομικών δραστηριοτήτων.

37. Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων δεν πρέπει να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν οι δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους<sup>(40)</sup>. Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη 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.

### 3.2. Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός στο κράτος

38. Η μεταφορά κρατικών πόρων μπορεί να λάβει πολλές μορφές, π.χ. να συνίσταται σε άμεσες επιχορηγήσεις, φορολογικές εκπτώσεις<sup>(41)</sup>, δάνεια με ευνοϊκούς όρους ή άλλους προτιμησιακούς όρους χρηματοδότησης. Κρατικοί πόροι χορηγούνται επίσης εάν το κράτος προσφέρει παροχές σε είδος ή με τη μορφή επιδοτούμενων υπηρεσιών<sup>(42)</sup>, π.χ. αερολιμενικών υπηρεσιών. Κρατικοί πόροι είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται<sup>(43)</sup> σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Οι πόροι από τα ταμεία της Ένωσης συνιστούν επίσης κρατικούς πόρους, όταν οι πόροι αυτοί κατανέμονται κατά τη διακριτική ευχέρεια κράτους μέλους<sup>(44)</sup>.

39. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι, ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση<sup>(45)</sup>. Επομένως, είναι απαραίτητο να αξιολογείται κατά πόσον μέτρα που χορηγούνται από δημόσιες επιχειρήσεις καταλογίζονται στο Δημόσιο. Το Δικαστήριο έχει σημειώσει ότι ο καταλογισμός στο Δημόσιο ενός μέτρου που λαμβάνεται από δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και από το όλο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου<sup>(46)</sup>.

<sup>(37)</sup> Υπόθεση C-118/85, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, σκέψεις 7 και 8, και υπόθεση C-30/87, *Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées*, Συλλογή 1988, σ. I-2479, σκέψη 18.

<sup>(38)</sup> Βλ., ιδίως, την υπόθεση C-364/92, *SAT κατά Eurocontrol*, Συλλογή 1994, σ. I-43, σκέψη 30, και την υπόθεση C-113/07 P, *Selext Sistemi Integrati κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2009, σ. I-2207, σκέψη 71.

<sup>(39)</sup> Υπόθεση C-343/95, *Calì & Figli κατά Servizi ecologici porto di Genova*, Συλλογή 1997, σ. I-1547. Απόφαση N 309/2002 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003, Ασφάλεια αερομεταφορών - αποζημίωση των εξόδων συνεπεία των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 (EE C 148 της 25.6.2003, σ. 7). Απόφαση N 438/2002 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2002, Επιχορηγήσεις προς τις λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών (EE C 284 της 21.11.2002, σ. 2).

<sup>(40)</sup> Βλ., μεταξύ άλλων, την υπόθεση C-172/03, *Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck*, Συλλογή 2005, σ. I-01627, σκέψη 36, και τη νομολογία που αναφέρεται στην εν λόγω απόφαση.

<sup>(41)</sup> Βλ. απόφαση N 324/2006, της 24ης Οκτωβρίου 2006, — Γαλλία, Ενίσχυση υπέρ ναύλωσης ATR 72-500 από την Air Caraïbes (EE C 300 της 9.12.2006, σ. 10).

<sup>(42)</sup> Βλ. υπόθεση C-126/01, *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie κατά GEMO SA*, Συλλογή 2003, σ. I-13769, σκέψη 29.

<sup>(43)</sup> Οι πόροι δημόσιας επιχείρησης συνιστούν κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεδομένου ότι οι δημόσιες αρχές ελέγχουν τους πόρους αυτούς. Βλ. την υπόθεση C-482/99, *Γαλλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2002, σ. I-4397 (απόφαση στην υπόθεση «*Stardust Marine*»).

<sup>(44)</sup> Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι εφόσον χρηματικά μέσα παραμένουν διαρκώς υπό δημόσιο έλεγχο και συνεπώς στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών, αυτό αρκεί για να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις, βλ. υπόθεση C-83/98 P, *Γαλλία κατά Ladbroke Racing Ltd και Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. I-3271, σκέψη 50.

<sup>(45)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση «*Stardust Marine*», σκέψη 52.

<sup>(46)</sup> Βλ. απόφαση στην υπόθεση «*Stardust Marine*», σκέψεις 55 και 56.

40. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, οι πόροι ενός δημόσιου αερολιμένα συνιστούν κρατικούς πόρους. Κατά συνέπεια, ένας δημόσιος αερολιμένας δύναται να χορηγεί ενισχύσεις σε αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα εφόσον η απόφαση χορήγησης του μέτρου καταλογίζεται στο κράτος και πληρούνται οι υπόλοιποι όροι του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι το κατά πόσον ένα μέτρο λαμβάνεται απευθείας από το κράτος ή από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς που έχουν ιδρυθεί ή επιφορτιστεί από το κράτος για να χορηγούν τις ενισχύσεις είναι χωρίς σημασία για τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης<sup>(47)</sup>.

### 3.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στο εμπόριο

41. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η χρηματοδοτική στήριξη στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στον βαθμό που ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις<sup>(48)</sup>.

42. Γενικά, όταν το πλεονέκτημα που παρέχει ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται σε μια δεδομένη ενωσιακή αγορά, το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών πρέπει να θεωρείται ότι επηρεάζεται από το εν λόγω πλεονέκτημα<sup>(49)</sup>.

43. Ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων είναι δυνατόν να αξιολογηθεί με βάση τα κριτήρια επιλογής των αεροπορικών εταιρειών, και ιδίως με σύγκριση παραγόντων όπως η φύση των προσφερόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών και οι σχετικοί πελάτες, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα, η συμφόρηση, η ύπαρξη πρόσβασης δια ξηράς, καθώς και το ύψος των τελών και οι συνολικοί εμπορικοί όροι που ισχύουν για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Το ύψος των τελών αποτελεί καίριο παράγοντα, εφόσον η κρατική χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να διατηρηθούν τεχνητά τα τέλη αεροδρομίου σε χαμηλό επίπεδο με σκοπό την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και να οδηγήσει με τον τρόπο αυτόν σε σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού.

44. Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι οι αερολιμένες ανταγωνίζονται για τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένων αυτών σε τοπικούς και περιφερειακούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου, η δημόσια χρηματοδότηση ενός αερολιμένα μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στις αγορές που αφορούν την εκμετάλλευση αερολιμενικών υποδομών. Επιπλέον, η δημόσια χρηματοδότηση τόσο προς αερολιμένες όσο και προς αεροπορικές εταιρείες μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές στις αγορές αεροπορικών μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση. Τέλος, ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς μπορεί επίσης να επηρεαστεί από τη δημόσια χρηματοδότηση προς αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες.

45. Το Δικαστήριο απεφάνθη στην υπόθεση *Altmark*<sup>(50)</sup> ότι ακόμη και η δημόσια χρηματοδότηση προς μια επιχείρηση που παρέχει υπηρεσίες μόνο τοπικών ή περιφερειακών μεταφορών μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, καθώς η παροχή υπηρεσιών μεταφορών από τη συγκεκριμένη επιχείρηση μπορεί με τον τρόπο αυτόν να διατηρηθεί ή να αυξηθεί, με αποτέλεσμα επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη να έχουν λιγότερες ευκαιρίες να παρέχουν τις δικές τους υπηρεσίες μεταφορών. Ακόμη και το γεγονός ότι το ποσό μιας ενίσχυσης είναι χαμηλό ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχείρησης που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση δεν αποκλείουν a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Κατά συνέπεια, η δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων ή αεροπορικών εταιρειών που εκμεταλλεύονται γραμμές από τους αερολιμένες αυτούς μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

### 3.4. Δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων και η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

46. Το άρθρο 345 της Συνθήκης ορίζει ότι η Συνθήκη δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη μπορούν να κατέχουν ή να διευθύνουν επιχειρήσεις και μπορούν να αποκτούν μετοχές ή άλλου είδους συμμετοχή σε δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.

47. Κατά συνέπεια, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν κάνουν διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων δικαιούχων ως προς τη νομική τους δομή ή ως προς το εάν ανήκουν στον δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα, και κάθε αναφορά σε αεροπορικές εταιρείες και σε αερολιμένες ή στις επιχειρήσεις που τους διαχειρίζονται περιλαμβάνει κάθε τύπο νομικής οντότητας.

48. Προκειμένου να εκτιμάται το κατά πόσον μια επιχείρηση έχει αποκομίσει οικονομικό πλεονέκτημα, εφαρμόζεται η λεγόμενη δοκιμή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς («δοκιμή του ΙΕΟΑ»). Η εν λόγω δοκιμή θα πρέπει να βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες και προβλέψεις για τις εξελίξεις κατά τον χρόνο χορήγησης της δημόσιας χρηματοδότησης και όχι σε οποιαδήποτε ανάλυση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις<sup>(51)</sup>.

<sup>(47)</sup> Υπόθεση 78/76, *Steinike & Weinlig* κατά Γερμανίας, Συλλογή 1977, σ. I-595, σκέψη 21.

<sup>(48)</sup> Υπόθεση C-310/99 *Ιταλία* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 2002, σ. I-2289, σκέψη 65.

<sup>(49)</sup> Υπόθεση C-280/00, *Altmark Trans GmbH* και *Regierungspräsidium Magdeburg* κατά *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (απόφαση στην υπόθεση «*Altmark*»), Συλλογή 2003, σ. I-7747.

<sup>(50)</sup> Βλ. υπόθεση *Altmark*, σκέψεις 77 έως 82.

<sup>(51)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «*Stardust Marine*», σκέψη 71. Υπόθεση C-124/10P, *Επιτροπή* κατά *EDF* [2012], δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί, σκέψεις 84, 85 και 105.

49. Συνεπώς, όταν ένας αερολιμένας λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση, η Επιτροπή θα εκτιμά κατά πόσον η εν λόγω χρηματοδότηση συνιστά ενίσχυση εξετάζοντας εάν, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας ιδιώτης επενδυτής στηρίζομενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε θεώρηση κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής<sup>(52)</sup>, θα είχε χορηγήσει την ίδια χρηματοδότηση. Δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους κανονικούς όρους της αγοράς δεν θεωρείται κρατική ενίσχυση<sup>(53)</sup>.

50. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι η συμπεριφορά δημόσιου επενδυτή μπορεί να συγκριθεί με εκείνη ενός ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας<sup>(54)</sup>, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της επένδυσης. Η συλλογιστική αυτή αρμόζει ιδιαίτερα στην περίπτωση των επενδύσεων σε υποδομές, οι οποίες συχνά αφορούν μεγάλα ποσά χρηματοδοτικών πόρων και μπορούν να έχουν θετική απόδοση μόνο μετά από πολλά έτη. Οποιαδήποτε εκτίμηση της αποδοτικότητας ενός αερολιμένα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα έσοδα του αερολιμένα.

51. Επομένως, όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων, η ανάλυση της συμμόρφωσης με τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ θα πρέπει να βασίζεται σε υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας για την οντότητα που χορηγεί τη χρηματοδότηση<sup>(55)</sup>. Τυχόν προβλέψεις σχετικά με την αεροπορική κίνηση οι οποίες χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτό πρέπει να είναι ρεαλιστικές και να υποβάλλονται σε εύλογη ανάλυση ευαισθησίας. Η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου αποτελεί ένδειξη ότι ενδεχομένως να μην ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ<sup>(56)</sup>. Ελλείψει επιχειρηματικού σχεδίου, τα κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν ανάλυση ή εσωτερικά έγγραφα προερχόμενα από τις δημόσιες αρχές ή τον ενδιαφερόμενο αερολιμένα όπου να φαίνεται σαφώς ότι ανάλυση που διενεργήθηκε πριν από τη χορήγηση της δημόσιας χρηματοδότησης καταδεικνύει ότι ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ.

52. Οι αερολιμένες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης ή προσβασιμότητας. Εντούτοις, περιφερειακά ζητήματα ή ζητήματα πολιτικής δεν επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς της δοκιμής του ΙΕΟΑ<sup>(57)</sup>. Παρόμοια ζητήματα μπορούν, ωστόσο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να λαμβάνονται υπόψη όταν εκτιμάται η συμβατότητα της ενίσχυσης.

### 3.5. Οικονομικές σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών

53. Όταν ένας αερολιμένας έχει στη διάθεσή του δημόσιους πόρους, τυχόν ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρεθεί, όταν η σχέση μεταξύ του αερολιμένα και της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ. Τούτο ισχύει κατά κανόνα εάν:

- α) η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή (βλ. την ενότητα 3.5.1) ή
- β) μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα (βλ. τμήμα 3.5.2).

#### 3.5.1. Σύγκριση με την αγοραία τιμή

54. Μια προσέγγιση όταν εκτιμάται η ύπαρξη ενισχύσεων σε αεροπορικές εταιρείες περιλαμβάνει την εξακρίβωση του κατά πόσον η τιμή που χρεώνεται από αερολιμένα σε μια συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή. Βάσει των διαθέσιμων και σχετικών αγοραίων τιμών, μπορεί να προσδιορίζεται ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 60.

55. Ο προσδιορισμός σημείου αναφοράς απαιτεί κατά πρώτον να μπορεί να επιλεγεί ικανός αριθμός συγκρίσιμων αερολιμένων που παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες υπό κανονικές συνθήκες αγοράς.

56. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι προς το παρόν η μεγάλη πλειονότητα των αερολιμένων της Ένωσης επωφελείται από δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη επενδυτικών και λειτουργικών δαπανών. Οι περισσότεροι από τους αερολιμένες αυτούς μπορούν να παραμείνουν στην αγορά μόνο με κρατική στήριξη.

<sup>(52)</sup> Υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech Stahlwerke* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120. Βλ. επίσης την υπόθεση C-40/85, *Βασιλείο του Βελγίου* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1986, σ. 02321, σκέψη 13.

<sup>(53)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Stardust Marine», σκέψη 69. Βλ. επίσης την υπόθεση C-303/88, *Ιταλία* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 20.

<sup>(54)</sup> Υπόθεση C-305/89, *Ιταλία* κατά *Επιτροπής* (απόφαση στην υπόθεση «Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 20. Υπόθεση T-228/99, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 2003, σ. II-435, σκέψεις 250-270.

<sup>(55)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 25/2007 – *Φινλανδία – Αερολιμένας Tampere Pirkkala και Ryanair* (ΕΕ L 309 της 19.11.2013, σ. 27).

<sup>(56)</sup> Υπόθεση C-124/10, *Επιτροπή* κατά *Électricité de France (EDF)*, η οποία δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη, σκέψεις 84, 85 και 105.

<sup>(57)</sup> Υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech Stahlwerke* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120. Βλ. επίσης την υπόθεση C-40/85, *Βασιλείο του Βελγίου* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1986, σ. 02321, σκέψη 13.

57. Οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας θεωρούνται κατά παράδοση από τις δημόσιες αρχές ως υποδομές που διευκολύνουν την τοπική ανάπτυξη και όχι ως επιχειρήσεις που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται σε σχέση με εκτιμήσεις της αγοράς και συγκεκριμένα με βάση υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας, αλλά ουσιαστικά έχοντας υπόψη κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές.

58. Ακόμη και αν ορισμένοι αερολιμένες τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση χωρίς να εμπλέκονται κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές, οι τιμές που χρεώνονται από τους εν λόγω αερολιμένες ενδέχεται να επηρεάζονται έντονα από τις τιμές που χρεώνονται από την πλειονότητα των κρατικά επιδοτούμενων αερολιμένων, καθώς οι τιμές των τελευταίων λαμβάνονται υπόψη από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους αερολιμένες που τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση.

59. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκφράζει έντονες αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να αλλάξει ή να εξελιχθεί στο μέλλον, ιδίως από τη στιγμή που οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις θα καταστούν πλήρως εφαρμοστέοι στη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων.

60. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία συγκριτικής αξιολόγησης θα πρέπει να στηρίζεται σε αντιπαραβολή των αερολιμενικών τελών, αφαιρουμένων τυχόν παροχών που χορηγούνται στην αεροπορική εταιρεία (π.χ. για την εμπορική προώθηση, τις εκπτώσεις επί της τιμής ή κάποιο άλλο κίνητρο), σε ικανό αριθμό κατάλληλων «συγκρίσιμων αερολιμένων», οι φορείς διαχείρισης των οποίων συμπεριφέρονται ως ιδιώτες επενδυτές σε οικονομία της αγοράς. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι παρακάτω δείκτες:

α) όγκος αεροπορικής κίνησης·

β) είδος αεροπορικής κίνησης (επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής ή μετεπιβίβασης), σχετική σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων και σχετική σημασία των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα·

γ) είδος και επίπεδο των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών·

δ) εγγύτητα του αερολιμένα με μεγάλη πόλη·

ε) αριθμός κατοίκων στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα·

στ) οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής (κατά κεφαλήν ΑΕΠ)·

ζ) διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές από τις οποίες θα μπορούσαν να προσελκυσθούν επιβάτες.

### 3.5.2. Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας

61. Κατά το παρόν στάδιο, η Επιτροπή θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών.

62. Εν προκειμένω, η Επιτροπή κρίνει ότι η διαφοροποίηση των τιμών συνιστά συνήδη επιχειρηματική πρακτική, εφόσον συμμορφώνεται με το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό και της τομεακής νομοθεσίας<sup>(58)</sup>. Εντούτοις, τέτοιες πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη προκειμένου να ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ<sup>(59)</sup>.

63. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορούν να θεωρηθεί ότι πληρούν τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους<sup>(60)</sup> βάσει υγιών μεσοπρόθεσμων προοπτικών<sup>(61)</sup>.

<sup>(58)</sup> Σχετικές διατάξεις είναι, μεταξύ άλλων, τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης και η οδηγία 2009/12/ΕΚ.

<sup>(59)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 12/2008 – Σλοβακία – Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24), και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 25/2007 – Φινλανδία – Αερολιμένας Tampere Pirkkala και Ryanair (ΕΕ L 309 της 19.11.2013, σ. 27).

<sup>(60)</sup> Εύλογο περιθώριο κέρδους είναι ένα «κανονικό» ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου, δηλαδή ένα ποσοστό απόδοσης που θα απαιτούσε μια τυπική εταιρεία για μια επένδυση με παρόμοιο βαθμό κινδύνου. Η απόδοση μετράται ως εσωτερικός συντελεστής απόδοσης («ΕΣΑ») επί των προβλεπόμενων ταμειακών ροών που συνεπάγεται η ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία.

<sup>(61)</sup> Αυτό δεν αποκλείει την πρόβλεψη ότι τα μελλοντικά οφέλη στη διάρκεια ισχύος των ρυθμίσεων μπορεί να αντισταθμίσουν τις αρχικές ζημιές.

64. Για να εκτιμηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνυπολογίζεται 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>(62)</sup>. Ομοίως, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα<sup>(63)</sup>. Αυτές οι πρόσθετες δαπάνες θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν όλες τις κατηγορίες δαπανών ή επενδύσεων, όπως πρόσθετο προσωπικό, εξοπλισμό και επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Για παράδειγμα, εάν χρειασθεί να επεκταθεί ο αερολιμένας ή να κατασκευαστεί νέος τερματικός σταθμός ή άλλες εγκαταστάσεις κυρίως για την κάλυψη των αναγκών συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, οι εν λόγω δαπάνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών. Αντιθέτως, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την δοκιμή του ΙΕΟΑ.

65. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έχει λάβει συμβιβάσιμη ενίσχυση, γίνεται δεκτό ότι το πλεονέκτημα που προκύπτει από την εν λόγω ενίσχυση δεν μεταβιβάζεται σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία<sup>(64)</sup> εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: η υποδομή είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες<sup>(65)</sup> (περιλαμβάνεται η υποδομή που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί από ορισμένες κατηγορίες, όπως οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ή οι εταιρείες που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις) και δεν προορίζεται για συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία· και για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν τιμολόγια που καλύπτουν τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες όπως ορίζονται στο σημείο 64. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, ακόμη και αν είχε χορηγηθεί κρατική ενίσχυση προς τις αεροπορικές εταιρείες, σε κάθε περίπτωση, η ενίσχυση αυτή θα ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά για τους ίδιους λόγους που δικαιολογούν το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης στο επίπεδο του αερολιμένα. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έχει λάβει μη συμβιβάσιμη επενδυτική ενίσχυση, το πλεονέκτημα που προκύπτει από την εν λόγω ενίσχυση δεν μεταβιβάζεται σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: η υποδομή είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες και δεν προορίζεται αποκλειστικά για συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία· και για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν τιμολόγια που καλύπτουν τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες όπως ορίζονται στο σημείο 64. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις προϋποθέσεις αυτές, δεν μπορεί να αποκλειστεί τομεακό πλεονέκτημα για τον κλάδο των αερομεταφορών ή για άλλους χρήστες, αλλά τούτο δεν θα οδηγεί σε ανάκτηση της ενίσχυσης από συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες ή άλλους χρήστες.

66. Κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα εκτιμά επίσης τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.

#### 4. ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ

67. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι δημόσιες αρχές μπορεί να χαρακτηρίζουν ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες που ασκούνται από αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος («ΥΓΟΣ») κατά την έννοια του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης και της νομολογίας στην υπόθεση *Altmark*<sup>(66)</sup>, και να παρέχουν αντιστάθμιση για την εκτέλεση των υπηρεσιών αυτών.

<sup>(62)</sup> Ομοίως 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. Στο πλαίσιο αυτό δεν έχει σημασία εάν η στήριξη αυτή χορηγείται απευθείας στην αεροπορική εταιρεία ή εάν διοχετεύεται μέσω του αερολιμένα ή άλλης οντότητας.

<sup>(63)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Charleroi», σκέψη 59.

<sup>(64)</sup> Τα αναφερόμενα στην παρούσα παράγραφο για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν ομοίως για τους άλλους χρήστες του αερολιμένα.

<sup>(65)</sup> Βλ. ιδίως την απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig Halle GmbH* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. II-1311, σκέψη 109.

<sup>(66)</sup> Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση *Altmark*, σκέψεις 86 έως 93. Η δημόσια χρηματοδότηση για την παροχή ΥΓΟΣ δεν συνιστά επιλεκτικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι παρακάτω τέσσερις προϋποθέσεις: α) ο δικαιούχος μηχανισμού κρατικής χρηματοδότησης για την παροχή ΥΓΟΣ πρέπει να έχει επίσημα επιφορτιστεί με την παροχή και εκπλήρωση ΥΓΟΣ, οι δε υποχρεώσεις του πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες· β) οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια· γ) η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής της ΥΓΟΣ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών· και δ) όταν η επιλογή του δικαιούχου δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, που επιτρέπει την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της χορηγούμενης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβρινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση προκειμένου να εκπληρώσει τις εν λόγω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος.

68. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η ανακοίνωση για τις ΥΓΟΣ<sup>(67)</sup> και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής<sup>(68)</sup> παρέχουν κατευθύνσεις για τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η δημόσια χρηματοδότηση μιας ΥΓΟΣ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Οι ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας θα εκτιμώνται σύμφωνα με την απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής<sup>(69)</sup> και το πλαίσιο κανόνων για τις ΥΓΟΣ<sup>(70)</sup>. Τα προαναφερθέντα τέσσερα έγγραφα συναποτελούν τη «δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ», η οποία εφαρμόζεται επίσης στην αντιστάθμιση που παρέχεται σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Όσα ακολουθούν περιγράφουν την εφαρμογή ορισμένων από τις αρχές που διατυπώνονται στη δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ υπό το πρίσμα ορισμένων τομεακών ιδιαιτεροτήτων.

#### 4.1. Ορισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών

69. Το πρώτο κριτήριο της απόφασης στην υπόθεση *Altmark* απαιτεί τον σαφή καθορισμό των εργασιών που συνιστούν υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η εν λόγω απαίτηση συμπίπτει με αυτήν του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης<sup>(71)</sup>. Σύμφωνα με τη νομολογία<sup>(72)</sup>, στις επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση ΥΓΟΣ πρέπει να έχει ανατεθεί η αποστολή αυτή με πράξη δημόσιας αρχής. Η Επιτροπή διευκρίνισε<sup>(73)</sup> επίσης ότι μια δραστηριότητα, για να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, θα πρέπει να εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις συνήθεις οικονομικές δραστηριότητες και 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>(74)</sup>.

70. Όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008<sup>(75)</sup>. Ειδικότερα, τέτοιες υποχρεώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο σε σχέση με συγκεκριμένο δρομολόγιο ή ομάδα δρομολογίων<sup>(76)</sup>, και όχι σε σχέση με οποιοδήποτε γενικό δρομολόγιο με αναχώρηση από έναν συγκεκριμένο αερολιμένα, πόλη ή περιφέρεια. Επιπλέον, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν σε σχέση με ένα δρομολόγιο μόνο με σκοπό να ικανοποιηθούν ανάγκες μεταφορών που δεν μπορούν να καλυφθούν επαρκώς από υφιστάμενο αεροπορικό δρομολόγιο ή με άλλα μέσα μεταφοράς<sup>(77)</sup>.

71. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τονιστεί ότι η συμμόρφωση με τις ουσιαστικές και διαδικαστικές προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 δεν εξαλείφει την ανάγκη να αξιολογεί/-ούν το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η τη συμμόρφωση με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

72. Όσον αφορά τους αερολιμένες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα μπορεί, σε επαρκώς δικαιολογημένες περιπτώσεις, να θεωρηθεί ΥΓΟΣ. Υπό το πρίσμα των αρχών που περιγράφονται στο σημείο 69, 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 δεόντως υπόψη άλλους τρόπους μεταφοράς, και ιδίως σιδηροδρομικά δρομολόγια υψηλής ταχύτητας ή θαλάσσιες συνδέσεις που εξυπηρετούνται από οχηματαγωγά πλοία. Στις περιπτώσεις αυτές, οι δημόσιες αρχές μπορούν να επιβάλουν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε έναν αερολιμένα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο αερολιμένας θα παραμείνει ανοικτός στην εμπορική κίνηση. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένοι αερολιμένες καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την περιφερειακή συνδεσιμότητα απομονωμένων, απομακρυσμένων ή περιφερειακών περιοχών της Ένωσης. Αυτό μπορεί να συμβεί συγκεκριμένα όσον αφορά τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, καθώς και νησιά ή άλλες περιοχές της Ένωσης. Βάσει κατά περίπτωση αξιολόγησης και ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αερολιμένα και της περιοχής που εξυπηρετεί, μπορεί να είναι δικαιολογημένος ο καθορισμός υποχρεώσεων παροχής ΥΓΟΣ στους εν λόγω αερολιμένες.

<sup>(67)</sup> Βλ. υποσημείωση 22.

<sup>(68)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 114 της 26.4.2012, σ. 8).

<sup>(69)</sup> Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

<sup>(70)</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>(71)</sup> Υπόθεση T-289/03, *British United Provident Association Ltd (BUPA) κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2008, σ. II-81, σκέψεις 171 και 224.

<sup>(72)</sup> Βλ. τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-204/97 και T-270/97, *EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. II-2267, σκέψη 126, και την υπόθεση T-17/02 *Fred Olsen, SA κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2005, σ. II-2031, σκέψεις 186, 188 και 189.

<sup>(73)</sup> Βλ. ανακοίνωση για τις ΥΓΟΣ, παράγραφος 45.

<sup>(74)</sup> Βλ. απόφαση N 381/04 — Γαλλία, Δίκτυο τηλεπικοινωνιών υψηλής ταχύτητας της περιφέρειας Pyrénees-Atlantiques (DORSAL), (ΕΕ C 162 της 2.7.2005, σ. 5).

<sup>(75)</sup> Άρθρα 16, 17 και 18.

<sup>(76)</sup> Τόσο ο αερολιμένας αναχώρησης όσο και ο αερολιμένας προορισμού πρέπει να προσδιορίζονται σαφώς, βλ. άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

<sup>(77)</sup> Ειδικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα ήταν δύσκολο να δικαιολογηθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε ένα δρομολόγιο προς συγκεκριμένο αερολιμένα, εάν υπάρχουν ήδη παρόμοιες υπηρεσίες, κυρίως από την άποψη χρόνου μεταφοράς, συχνότητας δρομολογίων, επιπέδου και ποιότητας εξυπηρέτησης, σε άλλον αερολιμένα που εξυπηρετεί την ίδια ζώνη επιρροής.

73. Υπό το πρίσμα των ειδικών απαιτήσεων που συνοδεύουν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών<sup>(78)</sup>, και λαμβάνοντας υπόψη την πλήρη ελευθέρωση των αγορών αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή κρίνει ότι στο πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους αερολιμένες δεν θα πρέπει να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη υπηρεσιών εμπορικών αεροπορικών μεταφορών.

#### 4.2. Συμβατότητα των ενισχύσεων υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας

74. Εάν δεν πληρούνται ένα από τα σωρευτικά κριτήρια της απόφασης στην υπόθεση *Altmark*, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο της και ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Τέτοιες κρατικές ενισχύσεις μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης, εάν πληρούνται όλα τα κριτήρια συμβατότητας που έχουν αναπτυχθεί για την εφαρμογή της εν λόγω παραγράφου.

75. Οι κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας εξαιρούνται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εάν πληρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην απόφαση 2012/21/ΕΕ. Το πεδίο εφαρμογής της απόφασης 2012/21/ΕΕ καλύπτει την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείται σε:

- α) αερολιμένες των οποίων η μέση ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες<sup>(79)</sup> καθ' όλη τη διάρκεια της ανάθεσης ΥΓΟΣ και
- β) αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά αεροπορικές συνδέσεις με νησιά όπου η μέση ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες<sup>(80)</sup>.

76. Οι κρατικές ενισχύσεις που δεν καλύπτονται από την απόφαση 2012/21/ΕΕ μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης, εάν πληρούνται οι όροι του πλαισίου κανόνων για τις ΥΓΟΣ. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι για την αξιολόγηση σύμφωνα και με την απόφαση 2012/21/ΕΕ και με το πλαίσιο κανόνων για τις ΥΓΟΣ, θα εφαρμόζεται το σκεπτικό σχετικά με τον ορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται σε αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες, το οποίο περιλαμβάνεται στα σημεία 69 έως 73 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.

### 5. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ) ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

77. Εάν δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται σε αερολιμένες και/ή αεροπορικές εταιρείες συνιστά ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή μπορεί να θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, εφόσον πληροί τα κριτήρια συμβατότητας που αναφέρονται για τους μεν αερολιμένες στην ενότητα 5.1 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, για τις δε αεροπορικές εταιρείες στην ενότητα 5.2. Οι κρατικές ενισχύσεις υπέρ αεροπορικών εταιρειών οι οποίες συνεπάγονται επιπρόσθετη μείωση της αποδοτικότητας του αερολιμένα (βλ. σημεία 63 και 64 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών) θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης μόνον εάν πληρούνται οι όροι συμβατότητας που αφορούν τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών, όπως ορίζονται στην ενότητα 5.2 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.

78. Για την αξιολόγηση του κατά πόσον ένα μέτρο ενίσχυσης μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, η Επιτροπή εν γένει αναλύει κατά πόσον ο σχεδιασμός του μέτρου ενίσχυσης διασφαλίζει ότι ο θετικός αντίκτυπος της ενίσχυσης στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος υπερβαίνει τις αρνητικές επιπτώσεις που ενδέχεται να επιφέρει στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό.

79. Η ανακοίνωση σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων ζητούσε τον εντοπισμό και τον καθορισμό των κοινών αρχών που ισχύουν για την αξιολόγηση της συμβατότητας όλων των μέτρων ενίσχυσης την οποία διενεργεί η Επιτροπή. Ένα μέτρο ενίσχυσης θα θεωρείται συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

- α) συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος: ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να έχει στόχο κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης,
- β) ανάγκη κρατικής παρέμβασης: ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να στοχεύει σε καταστάσεις όπου η ενίσχυση μπορεί να επιφέρει ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά, για παράδειγμα επανορθώνοντας μια ανεπάρκεια της αγοράς ή αντιμετωπίζοντας κάποιο πρόβλημα σχετικά με την ιδότητα μεταχείρισης ή τη συνοχή,
- γ) καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης: το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος,

<sup>(78)</sup> Βλ. το σημείο 70 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, αιτιολογική σκέψη 12 και άρθρα 16 έως 18.

<sup>(79)</sup> Το όριο αυτό αναφέρεται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης, δηλαδή ένας επιβάτης που ταξιδεύει από τον αερολιμένα μετ' επιστροφής καταμετρείται δύο φορές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.

<sup>(80)</sup> Το όριο αυτό αναφέρεται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης, δηλαδή ένας επιβάτης που ταξιδεύει αεροπορικά στο νησί μετ' επιστροφής καταμετρείται δύο φορές. Ισχύει για μεμονωμένες γραμμές μεταξύ ενός αερολιμένα στο νησί και ενός αερολιμένα στην ηπειρωτική χώρα.

δ) λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου: η ενίσχυση πρέπει να μεταβάλλει τη συμπεριφορά των οικείων επιχειρήσεων κατά τέτοιο τρόπο ώστε αυτές να επιδίδονται σε πρόσθετες δραστηριότητες που δεν θα πραγματοποιούσαν χωρίς την ενίσχυση ή τις οποίες θα πραγματοποιούσαν μεν αλλά με περιορισμένο ή διαφορετικό τρόπο ή σε διαφορετική τοποθεσία,

ε) αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο): το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για να δοθεί ώθηση σε πρόσθετες επενδύσεις ή δραστηριότητες στην οικεία περιοχή,

στ) αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών: οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης πρέπει να είναι επαρκώς περιορισμένες έτσι ώστε το συνολικό ισοζύγιο του μέτρου να είναι θετικό,

ζ) διαφάνεια της ενίσχυσης: τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, οι οικονομικοί φορείς και το ενδιαφερόμενο κοινό πρέπει να διαθέτουν εύκολη πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πράξεις και τις συναφείς πληροφορίες σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται δυνάμει αυτών, όπως περιγράφεται στην ενότητα 8.2.

80. Όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω κοινές αρχές τηρούνται όταν κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται σε αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες πληροί όλους τους όρους που περιγράφονται, αντίστοιχα, στις ενότητες 5.1 και 5.2. Ως εκ τούτου, η ικανοποίηση των όρων αυτών συνεπάγεται συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

81. Ωστόσο, εάν μια αναπόσπαστη πτυχή ενός μέτρου κρατικής ενίσχυσης και οι όροι που το συνοδεύουν (συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου χρηματοδότησης όταν αυτή αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του μέτρου κρατικής ενίσχυσης) επιφέρουν παραβίαση της νομοθεσίας της Ένωσης, η ενίσχυση δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά<sup>(81)</sup>.

82. Επιπλέον, κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τυχόν διαδικασίες που έχουν κινηθεί λόγω παράβασης του άρθρου 101 ή 102 της Συνθήκης και οι οποίες μπορεί να αφορούν τον δικαιούχο της ενίσχυσης και να αποδειχθούν χρήσιμες για την αξιολόγηση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης<sup>(82)</sup>.

### 5.1. Ενισχύσεις σε αερολιμένες

#### 5.1.1. Επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες

83. Οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες είτε ως μεμονωμένες ενισχύσεις είτε στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του σημείου 79 κατά τα οριζόμενα στα σημεία 84 έως 108.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

84. Οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες θα θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος εφόσον:

α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης, ή

β) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης, ή

γ) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη.

85. Εντούτοις, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή ή η δημιουργία πρόσθετης μη χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Εάν ένα επενδυτικό έργο στοχεύει πρωτίτως στη δημιουργία νέας αερολιμενικής χωρητικότητας, οι νέες υποδομές πρέπει, μεσοπρόθεσμα, να καλύπτουν την προβλεπόμενη ζήτηση των αεροπορικών εταιρειών, των επιβατών και των πρακτορείων μεταφορών στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα. Κάθε επένδυση που δεν συνοδεύεται από ικανοποιητικές μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης ή μειώνει τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης υφιστάμενων υποδομών στη ζώνη επιρροής δεν μπορεί να θεωρείται ότι εξυπηρετεί στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

<sup>(81)</sup> Βλ. για παράδειγμα υπόθεση C-156/98, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. I-6857, σκέψη 78, και υπόθεση C-333/07, *Régie Networks κατά Rhone Alpes Bourgogne*, Συλλογή 2008, σ. I-10807, σκέψεις 94 έως 116.

<sup>(82)</sup> Βλ. υπόθεση C-225/91, *Matra κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1993, σ. I-3203, σκέψη 42.

86. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα έχει αμφιβολίες ως προς τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης αερολιμενικών υποδομών σε αερολιμένα που βρίσκεται στη ζώνη επιρροής ενός ήδη υφιστάμενου αερολιμένα στην περίπτωση που ο υφιστάμενος αερολιμένας δεν λειτουργεί με πλήρη ή σχεδόν πλήρη χωρητικότητα. Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης πρέπει να καταδεικνύονται βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, ενσωματωμένων σε ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο, και πρέπει να προσδιορίζουν τις πιθανές επιπτώσεις της επένδυσης στη χρήση υφιστάμενων υποδομών, π.χ. εκείνων άλλου αερολιμένα ή άλλων τρόπων μεταφοράς, ιδίως σιδηροδρομικών συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας.

β) Ανάγκη κρατικής παρέμβασης

87. Για να αξιολογηθεί κατά πόσον οι κρατικές ενισχύσεις συντελούν αποτελεσματικά στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, είναι απαραίτητο να προσδιορισθεί το πρόβλημα που χρήζει αντιμετώπισης. Οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά.

88. Οι συνθήκες τις οποίες αντιμετωπίζουν μικρότεροι αερολιμένες κατά την ανάπτυξη των υπηρεσιών τους και την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης για τις επενδύσεις τους σε υποδομές είναι συχνά λιγότερο ευνοϊκές σε σύγκριση με τις συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι κύριοι αερολιμένες της Ένωσης. Για τους λόγους αυτούς, υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδεχομένως να δυσκολευτούν να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση για τις επενδύσεις τους χωρίς δημόσια χρηματοδότηση.

89. Η ανάγκη δημόσιας χρηματοδότησης για νέες επενδύσεις σε υποδομές, λόγω του υψηλού πάγιου κόστους<sup>(83)</sup>, ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα και είναι συνήθως μεγαλύτερη για τους μικρότερους αερολιμένες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, μπορούν να προσδιοριστούν οι παρακάτω κατηγορίες αερολιμένων<sup>(84)</sup>, με τον αντίστοιχο βαθμό οικονομικής βιωσιμότητας:

- α) αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόστους κεφαλαίου τους·
- β) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση από 200 000 έως 1 εκατομμύριο επιβάτες δεν είναι συνήθως σε θέση να καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόστους κεφαλαίου τους·
- γ) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατομμύρια επιβάτες θα πρέπει κατά μέσο όρο να μπορούν να καλύπτουν ένα μεγαλύτερο μέρος του κόστους κεφαλαίου τους·
- δ) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση από 3 000 001 έως 5 εκατομμύρια επιβάτες θα πρέπει, καταρχήν, να μπορούν να καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό όλες τις δαπάνες τους (συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών δαπανών και του κόστους κεφαλαίου)· ωστόσο, σε ορισμένες περιστάσεις κατά περίπτωση, μπορεί να είναι απαραίτητη κρατική στήριξη για τη χρηματοδότηση μέρους του κόστους κεφαλαίου τους·
- ε) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση πάνω από 5 εκατομμύρια επιβάτες είναι συνήθως αποδοτικοί και μπορούν να καλύπτουν το σύνολο των δαπανών τους, εκτός εάν συντρέχουν λίαν εξαιρετικές περιστάσεις.

γ) Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής

90. Τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι το μέτρο ενίσχυσης είναι κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβασμός με την εσωτερική αγορά, εάν άλλα μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης που προκαλούν μικρότερες στρεβλώσεις επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου.

91. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβαίνουν σε διαφορετικές επιλογές όσον αφορά τη χρήση των διαφόρων μέσων πολιτικής και ειδών ενισχύσεων. Γενικά, όταν ένα κράτος μέλος έχει εξετάσει άλλες επιλογές πολιτικής και η χρήση ενός επιλεκτικού μέσου όπως οι κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή άμεσης επιχορήγησης έχει συγκριθεί με είδη ενισχύσεων που προκαλούν μικρότερες στρεβλώσεις (π.χ. δάνεια, εγγυήσεις ή επιστρεπτές προκαταβολές), το εν λόγω μέτρο θεωρείται ότι αποτελεί κατάλληλο μέσο.

92. Όπου είναι δυνατόν, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίζουν εθνικά καθεστώτα τα οποία εκφράζουν τις βασικές αρχές που διέπουν τη δημόσια χρηματοδότηση και να προσδιορίζουν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της προβλεπόμενης δημόσιας χρηματοδότησης σε αερολιμένες. Τα καθεστώτα-πλαίσια εξασφαλίζουν συνεκτικότητα στη χρήση των δημόσιων πόρων, μειώνουν τον διοικητικό φόρτο για τις μικρότερες χορηγούσες αρχές και επιταχύνουν την εφαρμογή μεμονωμένων μέτρων ενίσχυσης. Επιπλέον, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να παρέχουν σαφή καθοδήγηση για την υλοποίηση της χρηματοδότησης περιφερειακών αερολιμένων με κρατικές ενισχύσεις.

<sup>(83)</sup> Το 70 % έως 90 % του κόστους ενός αερολιμένα είναι πάγιο κόστος.

<sup>(84)</sup> Οι κατηγορίες αερολιμένων για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών βασίζονται στα διαθέσιμα στοιχεία του κλάδου.

## δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

93. Οι εργασίες για μια μεμονωμένη επένδυση μπορούν να αρχίσουν μόνο μετά την υποβολή αίτησης στη χορηγούσα αρχή. Εάν οι εργασίες αρχίσουν πριν από την υποβολή αίτησης στη χορηγούσα αρχή, τυχόν ενισχύσεις που χορηγούνται σχετικά με την εν λόγω μεμονωμένη επένδυση δεν θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά.

94. Ένα επενδυτικό έργο σε έναν αερολιμένα μπορεί να είναι οικονομικά ελκυστικό από μόνο του. Επομένως, πρέπει να επαληθεύεται ότι η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί καθόλου ή δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στην ίδια έκταση χωρίς κρατική ενίσχυση. Εάν τούτο επιβεβαιωθεί, η Επιτροπή θα δεχθεί ότι το μέτρο ενίσχυσης λειτουργεί ως κίνητρο.

95. Η λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου διαπιστώνεται μέσω ανάλυσης αντιπαραδειγμάτων, συγκρίνοντας τα επίπεδα της σχεδιαζόμενης δραστηριότητας με ή χωρίς την ενίσχυση.

96. Όπου δεν είναι γνωστό κάποιο συγκεκριμένο αντιπαραείγμα, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση λειτουργεί ως κίνητρο όταν υπάρχει έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου, όταν δηλαδή, βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου, μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ των θετικών και των αρνητικών ταμειακών ροών (συμπεριλαμβανομένου του κόστους των επενδύσεων σε πάγια περιουσιακά στοιχεία), κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης σε όρους <sup>(85)</sup> καθαρής παρούσας αξίας.

## ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

97. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσό κρατικών ενισχύσεων εκφράζεται ως ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών (μέγιστη ένταση ενίσχυσης). Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι δαπάνες που σχετίζονται με τις επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένου του κόστους σχεδιασμού, σε υποδομές υπηρεσιών εδάφους (π.χ. ιμάντες μεταφοράς αποσκευών κ.λπ.) και σε εξοπλισμό αερολιμένα. Οι επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με μη αεροναυτικές δραστηριότητες (συγκεκριμένα, χώροι στάθμευσης, ξενοδοχεία, εστιατόρια και γραφεία) είναι μη επιλέξιμες <sup>(86)</sup>.

98. Δεν είναι επιλέξιμες οι επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εδάφους (π.χ. λεωφορεία, οχήματα, κ.λπ.), στον βαθμό που δεν αποτελούν μέρος της υποδομής επίγειας εξυπηρέτησης <sup>(87)</sup>.

99. Για να είναι αναλογικές, οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο επιπρόσθετο κόστος (πλην των επιπρόσθετων εσόδων) που προκύπτει από την υλοποίηση του ενισχυόμενου σχεδίου/δραστηριότητας αντί για την υλοποίηση του εναλλακτικού σχεδίου/δραστηριότητας που θα είχε υλοποιήσει ο δικαιούχος στο σενάριο του αντιπαραδείγματος, εάν δηλαδή δεν είχε λάβει την ενίσχυση. Όπου δεν είναι γνωστό κάποιο συγκεκριμένο αντιπαραείγμα, για να είναι αναλογικό το ποσό της ενίσχυσης, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού έργου (το λεγόμενο «έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου»), το οποίο προσδιορίζεται βάσει ενός εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου ως η καθαρή παρούσα αξία της διαφοράς μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών (συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών δαπανών) κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης. Για τις επενδυτικές ενισχύσεις, αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο θα πρέπει να καλύπτει την περίοδο οικονομικής εκμετάλλευσης του στοιχείου ενεργητικού.

100. Καθώς το έλλειμμα χρηματοδότησης ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα και είναι συνήθως υψηλότερο για τους μικρότερους αερολιμένες, η Επιτροπή θα χρησιμοποιεί διάφορες επιτρεπτές μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης προκειμένου να διασφαλίζει συνολική αναλογικότητα. Η ένταση της ενίσχυσης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση επενδυτικής ενίσχυσης και θα πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να μην υπερβαίνει το πραγματικό έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού έργου.

101. Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα όπως μετράται με κριτήριο τον ετήσιο αριθμό επιβατών <sup>(88)</sup>:

| Μέγεθος αερολιμένα βάσει της μέσης επιβατικής κίνησης (αριθμός επιβατών ανά έτος) | Μέγιστη ένταση επενδυτικής ενίσχυσης |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| >3-5 εκατομμύρια                                                                  | έως 25 %                             |
| 1-3 εκατομμύρια                                                                   | έως 50 %                             |
| <1 εκατομμύριο                                                                    | έως 75 %                             |

<sup>(85)</sup> Αυτό δεν αποκλείει την πρόβλεψη ότι τα μελλοντικά οφέλη μπορεί να αντισταθμίσουν τις αρχικές ζημιές.

<sup>(86)</sup> Η χρηματοδότηση δραστηριοτήτων αυτού του είδους δεν καλύπτεται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, καθώς οι εν λόγω δραστηριότητες δεν αφορούν τον τομέα των μεταφορών, και ως εκ τούτου θα αξιολογηθεί βάσει των αντίστοιχων τομεακών και γενικών κανόνων.

<sup>(87)</sup> Οι αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται σε ενισχύσεις για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, ανεξάρτητα από το εάν αυτές παρέχονται από τον ίδιο τον αερολιμένα, από αεροπορική εταιρεία ή από φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους· οι εν λόγω ενισχύσεις θα αξιολογούνται βάσει των σχετικών γενικών κανόνων.

<sup>(88)</sup> Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που π.χ. αναχωρεί από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.

102. Οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης για τις επενδυτικές ενισχύσεις με σκοπό τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών μπορούν να αυξηθούν κατά ποσοστό έως 20 % εάν ο αερολιμένας βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή, ανεξάρτητα από το μέγεθός του.

103. Οι αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες θα πρέπει να συνεισφέρουν τουλάχιστον το 25 % της χρηματοδότησης των συνολικών επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών. Ωστόσο, τα επενδυτικά σχέδια σε ορισμένους αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες οι οποίοι βρίσκονται σε περιφερειακές περιοχές της Ένωσης ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα έλλειμμα χρηματοδότησης το οποίο υπερβαίνει τις μέγιστες επιτρεπτές εντάσεις ενίσχυσης. Με την επιφύλαξη κατά περίπτωση αξιολόγησης και ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αερολιμένα, επενδυτικού σχεδίου και εξυπηρετούμενης περιοχής, ένταση άνω του 75 % μπορεί να δικαιολογείται σε εξαιρετικές περιστάσεις για αερολιμένες με επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως.

104. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές περιστάσεις όσον αφορά τη μετεγκατάσταση υφιστάμενου αερολιμένα και την παύση αερολιμενικών δραστηριοτήτων σε υφιστάμενες εγκαταστάσεις, η Επιτροπή θα αξιολογεί, ιδίως, την αναλογικότητα, την αναγκαιότητα και τη μέγιστη ένταση της κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε βάσει ανάλυσης του χρηματοδοτικού ελλείμματος ή βάσει του σεναρίου του αντιπαραδείγματος για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, ανεξάρτητα από τη μέση επιβατική κίνηση του εκάστοτε αερολιμένα.

105. Επιπλέον, σε λίαν εξαιρετικές περιστάσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται από σαφή ανεπάρκεια της αγοράς, και λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της επένδυσης, την αδυναμία χρηματοδότησης της επένδυσης από τις κεφαλαιαγορές, ένα πολύ υψηλό επίπεδο θετικών εξωτερικοτήτων και τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών μπορούν να λάβουν ενίσχυση για τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών. Ωστόσο, στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή θα διενεργεί πάντοτε αναλυτική αξιολόγηση, ιδίως ως προς την αναλογικότητα, την αναγκαιότητα και τη μέγιστη ένταση της κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε βάσει ανάλυσης του χρηματοδοτικού ελλείμματος και βάσει του σεναρίου του αντιπαραδείγματος για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, ανεξάρτητα από τη μέση επιβατική κίνηση του εκάστοτε αερολιμένα.

στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

106. Ειδικότερα, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων ή η δημιουργία πρόσθετης μη χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας στη ζώνη επιρροής υφιστάμενων υποδομών ενδέχεται να έχει στρεβλωτικές επιπτώσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, καταρχήν, θα διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα μιας επένδυσης σε αερολιμενικές υποδομές σε έναν αερολιμένα που βρίσκεται στη ζώνη επιρροής ενός ήδη υφιστάμενου αερολιμένα<sup>(89)</sup> στην περίπτωση που ο υφιστάμενος αερολιμένας δεν λειτουργεί με πλήρη ή σχεδόν πλήρη χωρητικότητα.

107. Επιπλέον, για να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις ενισχύσεων που μπορεί να προκύψουν όταν αερολιμένες αντιμετωπίζουν χαλαρούς δημοσιονομικούς περιορισμούς<sup>(90)</sup>, οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες με επιβατική κίνηση έως 5 εκατομμυρίων επιβατών μπορούν να χορηγούνται είτε ως πάγιο ποσό που προκαταβάλλεται για την κάλυψη επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών είτε σε ετήσιες δόσεις για την αντιστάθμιση του ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου το οποίο προκύπτει από το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα.

108. Για τον περαιτέρω περιορισμό ενδεχόμενων στρεβλώσεων, ο αερολιμένας, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν επενδύσεων για τις οποίες χορηγείται ενίσχυση, πρέπει να είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και δεν πρέπει να προορίζεται για έναν συγκεκριμένο χρήστη. Σε περίπτωση φυσικού περιορισμού της χωρητικότητας, η κατανομή θα πρέπει να γίνεται με βάση ενδεδειγμένα, αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώα ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης

109. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να κοινοποιούν τα καθεστώα κρατικών ενισχύσεων που αφορούν επενδυτικές ενισχύσεις για αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 3 εκατομμύρια επιβάτες.

110. Κατά την αξιολόγηση ενός καθεστώτος ενισχύσεων, οι προϋποθέσεις που αφορούν την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της ενίσχυσης και τη λειτουργία της ως κινήτρου θα θεωρείται ότι ικανοποιούνται εάν το κράτος μέλος έχει δεσμευθεί να χορηγήσει τη μεμονωμένη ενίσχυση στο πλαίσιο του εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων μόνον αφού εξακριβώσει ότι πληρούνται όντως οι σωρευτικές προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παρούσα ενότητα.

111. Λόγω του υψηλότερου κινδύνου στρέβλωσης του ανταγωνισμού που ενέχουν, τα παρακάτω μέτρα ενίσχυσης θα πρέπει πάντοτε να κοινοποιούνται ατομικά:

- α) επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση πάνω από 3 εκατομμύρια επιβάτες,
- β) επενδυτικές ενισχύσεις με ένταση ενίσχυσης άνω του 75 % σε αερολιμένα με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες, εξαιρουμένων των αερολιμένων που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές,
- γ) επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται για τη μετεγκατάσταση αερολιμένων,

<sup>(89)</sup> Βλ. ενότητα 5.1.1. στοιχείο α).

<sup>(90)</sup> Εάν οι ενισχύσεις καθορίζονταν βάσει εκ των υστέρων υπολογισμών (καλύπτοντας τυχόν ελλείμματα καθώς προκύπτουν), οι αερολιμένες μπορεί να μην είχαν αρκετά κίνητρα για να περιορίζουν το κόστος και να χρεώνουν αερολιμενικά τέλη που επαρκούν για την κάλυψη του κόστους.

- δ) επενδυτικές ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση μικτού επιβατικού/εμπορευματικού αερολιμένα που διακίνησε πάνω από 200 000 τόνους φορτίου κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση,
- ε) επενδυτικές ενισχύσεις με στόχο τη δημιουργία νέου επιβατικού αερολιμένα (συμπεριλαμβανομένης της μετατροπής υφιστάμενου αεροδρομίου σε επιβατικό αερολιμένα),
- στ) επενδυτικές ενισχύσεις με στόχο τη δημιουργία ή την ανάπτυξη αερολιμένα που βρίσκεται εντός απόστασης 100 χιλιομέτρων ή διάρκειας μετάβασης 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας από υφιστάμενο αερολιμένα.

#### 5.1.2. Ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες

112. Ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγούνται σε αερολιμένες είτε ως μεμονωμένες ενισχύσεις είτε στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για μεταβατική περίοδο δέκα ετών από τις 4 Απριλίου 2014, εφόσον πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του σημείου 79 κατά τα οριζόμενα στα σημεία 113 έως 134.

#### α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

113. Όπως επισημαίνεται στο σημείο 13, για να δοθεί στους αερολιμένες χρόνος για να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα της αγοράς και για να αποφευχθεί οποιαδήποτε διακοπή της αεροπορικής κίνησης και της συνδεσιμότητας των περιοχών, οι ενισχύσεις λειτουργίας στους αερολιμένες θα θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος για μεταβατική περίοδο δέκα ετών, εάν:

- α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης, ή
- β) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης, ή
- γ) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη.

114. Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. 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.

115. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα έχει αμφιβολίες ως προς τις προοπτικές που έχει ένας μη αποδοτικός αερολιμένας να επιτύχει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών κατά το πέρας της μεταβατικής περιόδου, εάν άλλος αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής.

#### β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση

116. Για να αξιολογηθεί κατά πόσον οι κρατικές ενισχύσεις συντελούν αποτελεσματικά στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, είναι απαραίτητο να προσδιορισθεί το πρόβλημα που χρήζει αντιμετώπισης. Οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά.

117. Οι συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι μικρότεροι αερολιμένες κατά την ανάπτυξη των οικείων υπηρεσιών και την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης είναι συχνά λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αντιμετωπίζουν οι μεγάλοι αερολιμένες στην Ένωση. Ως εκ τούτου, υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδεχομένως να δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση για τη λειτουργία τους χωρίς δημόσια χρηματοδότηση.

118. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, η ανάγκη δημόσιας χρηματοδότησης για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών δαπανών, λόγω του υψηλού πάγιου κόστους, ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα και είναι συνήθως αναλογικά μεγαλύτερη για τους μικρότερους αερολιμένες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, μπορούν να προσδιοριστούν οι παρακάτω κατηγορίες αερολιμένων, με τον αντίστοιχο βαθμό οικονομικής βιωσιμότητας:

- α) αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·
- β) αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 200 000 έως 700 000 επιβάτες μπορεί να μην είναι σε θέση να καλύπτουν σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·
- γ) αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 700 000 έως 1 εκατομμύριο επιβάτες θα πρέπει, κατά κανόνα, να είναι σε θέση να καλύπτουν μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·

δ) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατομμυρίων επιβατών θα πρέπει, κατά μέσο όρο, να μπορούν να καλύπτουν τις περισσότερες λειτουργικές τους δαπάνες·

ε) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων επιβατών είναι συνήθως αποδοτικοί σε επίπεδο λειτουργίας και θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες.

119. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, για να είναι επιλέξιμος ένας αερολιμένας για ενισχύσεις λειτουργίας, η ετήσια επιβατική κίνησή του δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια επιβάτες<sup>(91)</sup>.

γ) Κατάλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής

120. Τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά εάν άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά, μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου<sup>(92)</sup>.

121. Για την παροχή κατάλληλων κινήτρων με σκοπό την αποτελεσματική διαχείριση του αερολιμένα, το ποσό της ενίσχυσης καθορίζεται, καταρχήν, εκ των προτέρων ως πάγιο ποσό που καλύπτει το αναμενόμενο έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας (προσδιορίζεται βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου) επί μεταβατικής περιόδου διάρκειας δέκα ετών. Για τους λόγους αυτούς, καμία εκ των υστέρων αύξηση του ποσού της ενίσχυσης δεν θα πρέπει, καταρχήν, να θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Το κράτος μέλος μπορεί να καταβάλει το προκαθορισθέν ποσό ως κατ' αποκοπή προκαταβολή της ενίσχυσης ή σε δόσεις, για παράδειγμα σε ετήσια βάση.

122. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η εξέλιξη των μελλοντικών δαπανών και εσόδων περιβάλλεται από ιδιαίτερα υψηλό βαθμό αβεβαιότητας και η δημόσια αρχή αντιμετωπίζει έντονες ασυμμετρίες πληροφόρησης, η δημόσια αρχή μπορεί να υπολογίζει το μέγιστο ποσό των συμβιβάσιμων ενισχύσεων λειτουργίας σύμφωνα με μοντέλο που βασίζεται στο αρχικό έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας κατά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου. Το αρχικό έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας είναι ο μέσος όρος των ελλειμμάτων χρηματοδότησης λειτουργίας (δηλαδή το ποσό των λειτουργικών δαπανών που δεν καλύπτεται από τα έσοδα) κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που προηγούνται της έναρξης της μεταβατικής περιόδου (2009 έως 2013).

123. Όπου είναι δυνατόν, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίζουν εθνικά καθεστώτα τα οποία εκφράζουν τις βασικές αρχές που διέπουν τη δημόσια χρηματοδότηση και να προσδιορίζουν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της προβλεπόμενης δημόσιας χρηματοδότησης σε αερολιμένες. Τα καθεστώτα-πλαίσια εξασφαλίζουν συνεκτικότητα στη χρήση των δημόσιων πόρων, μειώνουν τον διοικητικό φόρτο για τις μικρότερες χορηγούσες αρχές και επιταχύνουν την εφαρμογή μεμονωμένων μέτρων ενίσχυσης. Επιπλέον, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να παρέχουν σαφή καθοδήγηση για την υλοποίηση της χρηματοδότησης με κρατικές ενισχύσεις των περιφερειακών αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες αυτούς.

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

124. Οι ενισχύσεις λειτουργίας έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης λειτουργίας και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το μέγεθος της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα.

ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

125. Προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.

126. Το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα πρέπει να προετοιμάζει το έδαφος για πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών κατά το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Οι βασικές παράμετροι του σχεδίου αυτού αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της αξιολόγησης της συμβατότητας που διενεργεί η Επιτροπή.

127. Η πορεία προς την πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών θα διαφέρει για κάθε αερολιμένα και θα εξαρτάται από αρχικό έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας του αερολιμένα κατά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου. Η μεταβατική περίοδος θα αρχίσει στις 4 Απριλίου 2014.

<sup>(91)</sup> Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που π.χ. αναχωρεί από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές· αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.

<sup>(92)</sup> Βλ. επίσης σημείο 91.

128. Εν πάση περιπτώσει, το μέγιστο επιτρεπτό ποσό ενίσχυσης κατά τη διάρκεια της όλης μεταβατικής περιόδου θα περιορίζεται στο 50 % του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης για περίοδο δέκα ετών<sup>(93)</sup>. Για παράδειγμα, εάν το μέσο ετήσιο έλλειμμα χρηματοδότησης ενός συγκεκριμένου αερολιμένα κατά την περίοδο 2009 έως 2013 ανέρχεται σε 1 εκατομμύριο ευρώ, το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας που θα μπορούσε να λάβει ο αερολιμένας ως εκ των προτέρων καθορισμένο πάγιο ποσό θα ήταν 5 εκατομμύρια ευρώ σε διάστημα δέκα ετών (50 % x 1 εκατομμύριο ευρώ x 10). Καμία άλλη επιπλέον ενίσχυση λειτουργίας δεν θα θεωρηθεί συμβιβάσιμη για τον εν λόγω αερολιμένα.

129. Δέκα έτη μετά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου το αργότερο, όλοι οι αερολιμένες πρέπει να έχουν επιτύχει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους και μετά την ημερομηνία αυτή καμία ενίσχυση λειτουργίας σε αερολιμένες δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, εξαιρουμένων των ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγούνται σύμφωνα με τους οριζόντιους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως οι κανόνες σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΥΓΟΣ.

130. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, οι αερολιμένες με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης έως 700 000 επιβάτες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν αυξημένες δυσκολίες για την επίτευξη πλήρους κάλυψης των δαπανών κατά τη διάρκεια της δεκαετούς μεταβατικής περιόδου. Για τον λόγο αυτόν, το μέγιστο επιτρεπτό ποσό ενίσχυσης για αερολιμένες δεν έως 700 000 επιβάτες ετησίως θα είναι το 80 % του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας επί πέντε έτη από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου. Για παράδειγμα, εάν το ετήσιο μέσο έλλειμμα χρηματοδότησης ενός μικρού αερολιμένα κατά την περίοδο 2009 έως 2013 ανέρχεται σε 1 εκατομμύριο ευρώ, το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας που θα μπορούσε να λάβει ο αερολιμένας ως εκ των προτέρων καθορισμένο πάγιο ποσό θα ήταν 4 εκατομμύρια ευρώ σε διάστημα πέντε ετών (80 % x 1 εκατομμύριο ευρώ x 5). Η Επιτροπή θα αξιολογήσει εκ νέου την ανάγκη συνέχισης της ειδικής μεταχείρισης, καθώς και τις μελλοντικές προοπτικές για πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών για την εν λόγω κατηγορία αερολιμένων, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών της αγοράς και τις προοπτικές αποδοτικότητας.

στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

131. Κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στο εμπόριο. 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 των άλλων αερολιμένων που βρίσκονται στην εν λόγω ζώνη επιρροής.

132. Ενίσχυση λειτουργίας υπέρ αερολιμένα που βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής θα θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά μόνον εφόσον το κράτος μέλος αποδεικνύει ότι όλοι οι αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής θα είναι σε θέση να επιτύχουν πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών κατά το πέρας της μεταβατικής περιόδου.

133. Προκειμένου να περιοριστούν περαιτέρω οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, ο αερολιμένας πρέπει να είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και να μην διατίθεται μόνο σε έναν συγκεκριμένο χρήστη. Σε περίπτωση φυσικού περιορισμού της χωρητικότητας, η κατανομή θα πρέπει να γίνεται με βάση ενδεδειγμένα, αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

134. Επιπλέον, για να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, η Επιτροπή θα εγκρίνει ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες για μεταβατική περίοδο δέκα ετών, που αρχίζει στις 4 Απριλίου 2014. Η Επιτροπή θα επανεκτιμήσει την κατάσταση των αερολιμένων με ετήσια επιβατική κίνηση που δεν υπερβαίνει τους 700 000 επιβάτες τέσσερα έτη μετά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.

Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώς ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης

135. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται σθεναρά να κοινοποιούν εθνικά καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για τη χρηματοδότηση αερολιμένων, αντί να κοινοποιούν μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης για κάθε αερολιμένα. Αυτό αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού φόρτου, τόσο για τις αρχές των κρατών μελών όσο και για την Επιτροπή.

136. Λόγω του υψηλότερου κινδύνου στρέβλωσης του ανταγωνισμού που ενέχουν, τα παρακάτω μέτρα ενίσχυσης θα πρέπει πάντοτε να κοινοποιούνται ατομικά:

- α) ενισχύσεις λειτουργίας για τη χρηματοδότηση μικτού επιβατικού/εμπορευματικού αερολιμένα που διακίνησε πάνω από 200 000 τόνους φορτίου κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση·
- β) ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένα, εάν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες εντός απόστασης 100 χιλιομέτρων ή διάρκειας μετάβασης 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας.

Ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου

<sup>(93)</sup> Η ένταση 50 % αντιστοιχεί στο έλλειμμα χρηματοδότησης δεκαετούς περιόδου για αερολιμένα ο οποίος, αρχίζοντας από την κάλυψη των αρχικών λειτουργικών δαπανών κατά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου, επιτυγχάνει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών μετά από δέκα έτη.

137. Ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβλήθηκαν 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, με εξαίρεση τα σημεία 115, 119, 121, 122, 123, 126 έως 130, 132, 133 και 134. Ειδικότερα, κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

## 5.2. Ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών

138. Όπως αναφέρεται στο σημείο 15, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέου δρομολογίου με σκοπό την αύξηση της συνδεσιμότητας μιας περιοχής θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης εάν πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του σημείου 79 κατά τα οριζόμενα στα σημεία 139 έως 153.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

139. Οι ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος εφόσον:

α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών με το άνοιγμα νέων γραμμών, ή

β) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη απομακρυσμένων περιοχών.

140. Όταν μια σύνδεση που θα εξυπηρετείται από τη νέα αεροπορική γραμμή εξυπηρετείται ήδη με σιδηροδρομικά δρομολόγια μεγάλης ταχύτητας ή από άλλον αερολιμένα ευρισκόμενο στην ίδια ζώνη επιρροής υπό παρεμφερείς συνθήκες, ιδίως ως προς τη διάρκεια του ταξιδιού, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

β) Ανάγκη κρατικής παρέμβασης

141. Οι συνθήκες τις οποίες αντιμετωπίζουν οι μικρότεροι αερολιμένες κατά την ανάπτυξη των υπηρεσιών τους συχνά είναι λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αντιμετωπίζουν οι μεγάλοι αερολιμένες στην Ένωση. Επίσης, οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι πάντοτε διατεθειμένες να διακινδυνεύσουν την έναρξη νέων δρομολογίων από άγνωστους και μη δοκιμασμένους αερολιμένες και ενδέχεται να μην έχουν τα κατάλληλα κίνητρα για να το πράξουν.

142. Στη βάση αυτή, ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών θα θεωρείται συμβιβάσιμη μόνο ως προς δρομολόγια που συνδέουν έναν αερολιμένα με λιγότερους από 3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως<sup>(94)</sup> με άλλον αερολιμένα εντός του Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου<sup>(95)</sup>.

143. Οι ενισχύσεις για την έναρξη λειτουργίας γραμμών που συνδέουν αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή με άλλον αερολιμένα (εντός ή εκτός του Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου) θα θεωρούνται συμβιβάσιμες ανεξάρτητα από το μέγεθος των σχετικών αερολιμένων.

144. Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών που συνδέουν αερολιμένα με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων<sup>(96)</sup> και κάτω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, ο οποίος δεν βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή, μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά μόνον κατ' εξαίρεση σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις.

145. Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών που συνδέουν αερολιμένα με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, ο οποίος δεν βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή, δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά.

γ) Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής

146. Τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά εάν άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά, μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου<sup>(97)</sup>.

<sup>(94)</sup> Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που π.χ. αναχωρεί από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές· αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές.

<sup>(95)</sup> Απόφαση 2006/682/ΕΚ του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνελθόντων στα πλαίσια του Συμβουλίου, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο για τη δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου (KEEX) (ΕΕ L 285 της 16.10.2006, σ. 1).

<sup>(96)</sup> Βλ. επίσης υποσημείωση 94.

<sup>(97)</sup> Βλ. επίσης σημείο 91.

147. Ένα επιχειρηματικό σχέδιο που έχει καταρτισθεί εκ των προτέρων από την αεροπορική εταιρεία θα πρέπει να αποδεικνύει ότι το δρομολόγιο που λαμβάνει την ενίσχυση έχει προοπτικές να καταστεί αποδοτικό για την αεροπορική εταιρεία χωρίς δημόσια χρηματοδότηση μετά από τρία έτη. Ελλείψει επιχειρηματικού σχεδίου για μια γραμμή, οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να παράσχουν στον αερολιμένα ανέκκλητη δέσμευση ότι θα εξυπηρετούν τη γραμμή τουλάχιστον για περίοδο τουλάχιστον ίσης διάρκειας με την περίοδο κατά την οποία έλαβαν ενίσχυση για την έναρξη της νέας γραμμής.

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρο

148. Μια ενίσχυση προς αεροπορική εταιρεία για την έναρξη νέας γραμμής λειτουργεί ως κίνητρο εάν είναι πιθανό ότι, ελλείψει της ενίσχυσης, δεν θα επεκτεινόταν το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας της αεροπορικής εταιρείας στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Για παράδειγμα, εάν η νέα γραμμή δεν θα είχε εγκατασταθεί.

149. Η νέα γραμμή επιτρέπεται να αρχίσει να λειτουργεί μόνον μετά την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης στη χορηγούσα αρχή. Εάν η νέα γραμμή αρχίσει να λειτουργεί πριν από την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης στη χορηγούσα αρχή, τυχόν ενισχύσεις που χορηγούνται σχετικά με την εν λόγω μεμονωμένη γραμμή δεν θα θεωρούνται συμβίβασιμες με την εσωτερική αγορά.

ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

150. Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών μπορούν να καλύπτουν έως το 50 % των αερολιμενικών τελών για μια γραμμή για μέγιστη περίοδο τριών ετών. Οι επιλέξιμες δαπάνες είναι τα αερολιμενικά τέλη για την εκάστοτε γραμμή.

στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

151. Προκειμένου να αποφεύγονται οι αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, οσάκις μια σύνδεση (π.χ. ζεύγος πόλεων) που θα εξυπηρετείται από το νέο αεροπορικό δρομολόγιο εξυπηρετείται ήδη από σιδηροδρομικό δρομολόγιο μεγάλης ταχύτητας ή από άλλον αερολιμένα στην ίδια ζώνη επιρροής υπό παρεμφερείς συνθήκες, ιδίως όσον αφορά τη διάρκεια του ταξιδιού, το εν λόγω αεροπορικό δρομολόγιο δεν θα είναι επιλέξιμο για ενίσχυση για έναρξη νέας γραμμής.

152. Κάθε δημόσια οντότητα που προτίθεται να χορηγήσει σε μια εταιρεία, μέσω ενός αερολιμένα ή όχι, ενίσχυση για την έναρξη νέου δρομολογίου, οφείλει να δημοσιοποιεί καταλλήλως την πρόθεσή της εντός προθεσμίας ικανής να επιτρέψει σε όλες τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να προτείνουν δρομολόγια.

153. Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέας γραμμής δεν επιτρέπεται να συνδυάζονται με άλλους τύπους κρατικών ενισχύσεων χορηγούμενων για την εκμετάλλευση μιας γραμμής.

Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώτα ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης

154. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται σθεναρά να κοινοποιούν εθνικά καθεστώτα ενισχύσεων σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, αντί να κοινοποιούν μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης για κάθε αερολιμένα. Αυτό αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού φόρτου, τόσο για τις αρχές των κρατών μελών όσο και για την Επιτροπή.

155. Λόγω του υψηλότερου κινδύνου στρέβλωσης του ανταγωνισμού, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών σε αερολιμένες που δεν βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές και εξυπηρετούν μέση ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων επιβατών θα πρέπει πάντοτε να κοινοποιούνται ατομικά.

## 6. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Α) ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

156. Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών θα θεωρούνται συμβίβασιμες με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο α) της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι παρακάτω σωρευτικές προϋποθέσεις<sup>(98)</sup>:

α) η ενίσχυση πρέπει να ωφελεί πραγματικά τους τελικούς καταναλωτές·

β) η ενίσχυση πρέπει να έχει κοινωνικό χαρακτήρα, δηλαδή πρέπει, καταρχήν, να καλύπτει μόνο ορισμένες κατηγορίες επιβατών που χρησιμοποιούν τη συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση (για παράδειγμα, επιβάτες με ειδικές ανάγκες, όπως παιδιά, άτομα με αναπηρία, άτομα με χαμηλά εισοδήματα, σπουδαστές, ηλικιωμένους κ.λπ.). Ωστόσο, στην περίπτωση που η εν λόγω γραμμή συνδέει απομακρυσμένες περιοχές, π.χ. εξόχως απόκεντρες περιοχές, νησιά και αραιοκατοικημένες περιοχές, η ενίσχυση θα μπορούσε να καλύπτει ολόκληρο τον πληθυσμό της συγκεκριμένης περιφέρειας·

<sup>(98)</sup> Βλ. για παράδειγμα, όσον αφορά την αξιολόγηση ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα που χορηγούνται σε μεμονωμένους καταναλωτές, την απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2006, Ν 169/2006 – Ηνωμένο Βασίλειο – Ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα για αεροπορικές υπηρεσίες στα Highlands και στα νησιά της Σκωτίας (ΕΕ C 272 της 9.11.2006, σ. 10)· την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2007, Ν 471/2007 – Πορτογαλία – Κοινωνικές παροχές για επιβάτες κατοίκους της Αυτόνομης Περιφέρειας της Μαδέρας και σπουδαστές, στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Πορτογαλίας και της Αυτόνομης Περιφέρειας (ΕΕ C 46 της 19.2.2008, σ. 2)· και την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Ιανουαρίου 2011, Ν 426/2010 – Γαλλία – Ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών κατά τη χρήση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ρεγιόν και της μητροπολιτικής Γαλλίας (ΕΕ C 71 της 5.3.2011, σ. 5).

γ) η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται χωρίς διακρίσεις ως προς την προέλευση των υπηρεσιών που παρέχονται, δηλαδή χωρίς να έχει σημασία ποια αεροπορική εταιρεία παρέχει τις υπηρεσίες.

157. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται σθεναρά να κοινοποιούν εθνικά καθεστώτα ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα, αντί να κοινοποιούν μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης.

## 7. Σ'ΟΡΕΥΣΗ

158. Τα ανώτατα όρια έντασης ενίσχυσης που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν ανεξάρτητα από το εάν η ενίσχυση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου με κρατικούς πόρους ή εν μέρει από την Ένωση.

159. Ενισχύσεις που εγκρίνονται βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών δεν επιτρέπεται να συνδυάζονται με άλλες κρατικές ενισχύσεις, ενισχύσεις ήσσονος σημασίας ή άλλες μορφές χρηματοδότησης από μέρους της Ένωσης, εάν ο συνδυασμός αυτός οδηγεί σε ένταση ενίσχυσης υψηλότερη από αυτήν που προβλέπεται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

## 8. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### 8.1. Ετήσια υποβολή εκθέσεων

160. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής<sup>(99)</sup>, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις στην Επιτροπή. Οι ετήσιες εκθέσεις δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής.

### 8.2. Διαφάνεια

161. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για τη βελτίωση της διαφάνειας των κρατικών ενισχύσεων στην Ένωση. Συγκεκριμένα, πρέπει να ληφθούν μέτρα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα κράτη μέλη, οι οικονομικοί παράγοντες, το ενδιαφερόμενο κοινό και η Επιτροπή έχουν εύκολη πρόσβαση στο πλήρες κείμενο όλων των ισχυόντων καθεστώτων ενίσχυσης στον τομέα των αερομεταφορών, καθώς και στις συναφείς πληροφορίες για τα μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης.

162. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημοσιεύουν σε εμπεριστατωμένο δικτυακό τόπο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) το πλήρες κείμενο του κάθε εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων ή της κάθε απόφασης χορήγησης μεμονωμένης ενίσχυσης και τις σχετικές διατάξεις εφαρμογής,

β) την ταυτότητα της χορηγούσας αρχής,

γ) την ταυτότητα των μεμονωμένων δικαιούχων, τη μορφή και το ποσό της ενίσχυσης που χορηγείται σε κάθε δικαιούχο, την ημερομηνία χορήγησης, το είδος της επιχείρησης (ΜΜΕ/μεγάλη επιχείρηση), την περιφέρεια στην οποία είναι εγκατεστημένος ο δικαιούχος (σε επίπεδο NUTS II) και τον κύριο οικονομικό τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται ο δικαιούχος (σε επίπεδο ομάδας της NACE). υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής από αυτή την απαίτηση όσον αφορά τις χορηγήσεις μεμονωμένων ενισχύσεων κάτω των 200 000 ευρώ.

163. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να δημοσιεύονται μετά τη λήψη της απόφασης για χορήγηση της ενίσχυσης, να διατηρούνται επί τουλάχιστον δέκα έτη και να διατίθενται στο ενδιαφερόμενο κοινό χωρίς περιορισμούς<sup>(100)</sup>.

### 8.3. Παρακολούθηση

164. Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι τηρούνται λεπτομερή αρχεία σχετικά με όλα τα μέτρα που αφορούν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Τα αρχεία αυτά πρέπει να περιέχουν όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να αποδειχθεί ότι έχουν τηρηθεί οι προϋποθέσεις συμβατότητας, και ιδίως εκείνες που αφορούν τις επιλέξιμες δαπάνες και τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης, αναλόγως της περιπτώσεως. Τα αρχεία αυτά πρέπει να διατηρούνται επί δέκα έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης και να παρέχονται στην Επιτροπή κατόπιν σχετικής αιτήσεως.

165. Για να μπορεί η Επιτροπή να παρακολουθεί την πρόοδο της σταδιακής κατάργησης των ενισχύσεων λειτουργίας προς αερολιμένες και τον αντικτυπό της επί του ανταγωνισμού, τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν τακτικές εκθέσεις (σε ετήσια βάση) σχετικά με την πρόοδο που συντελείται όσον αφορά τη μείωση των ενισχύσεων λειτουργίας για κάθε αερολιμένα που λαμβάνει τέτοια ενίσχυση. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να διοριστεί επίτροπος (καταπιστευματοδόχος) παρακολούθησης για να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς τους τυχόν όρους και τις υποχρεώσεις που διέπουν την έγκριση της ενίσχυσης.

<sup>(99)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης 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).

<sup>(100)</sup> Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να επικαιροποιούνται τακτικά (π.χ. ανά έξι μήνες) και να είναι διαθέσιμες σε κοινόχρηστο μορφότυπο.

#### 8.4. Αξιολόγηση

166. Για να διασφαλιστεί περαιτέρω ο περιορισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και του εμπορίου, η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει για ορισμένα καθεστώτα να υπόκεινται σε χρονικό περιορισμό και σε αξιολόγηση. Αξιολογήσεις θα πρέπει, ιδίως, να διενεργούνται για καθεστώτα με ιδιαίτερα ισχυρές δυνητικές στρεβλώσεις, δηλαδή καθεστώτα που ενδέχεται να δημιουργήσουν κίνδυνο σημαντικού περιορισμού του ανταγωνισμού, εάν η εφαρμογή τους δεν επανεξετασθεί σε εύθετο χρόνο.

167. Δεδομένων των στόχων της και για να αποφευχθεί η δυσανάλογη επιβάρυνση των κρατών μελών και των μικρότερων μέτρων ενίσχυσης, η απαίτηση αυτή ισχύει μόνο ως προς καθεστώτα ενίσχυσης με μεγάλους προϋπολογισμούς ενίσχυσης, που περιλαμβάνουν καινοτόμα χαρακτηριστικά ή οσάκις προβλέπονται σημαντικές αλλαγές σε επίπεδο αγοράς, τεχνολογίας ή κανονιστικών ρυθμίσεων. Η αξιολόγηση πρέπει να διενεργείται από εμπειρογνώμονα ανεξάρτητο από την αρχή χορήγησης της ενίσχυσης επί τη βάση κοινής μεθοδολογίας<sup>(101)</sup> και να δημοσιοποιείται.

168. Η αξιολόγηση πρέπει να υποβάλλεται εγκαίρως στην Επιτροπή προκειμένου να είναι δυνατή η αξιολόγηση πιθανής παράτασης του καθεστώτος ενίσχυσης και, σε κάθε περίπτωση, κατά τη λήξη του καθεστώτος. Το ακριβές πεδίο εφαρμογής και η μεθοδολογία της αξιολόγησης που πρόκειται να διενεργηθεί θα καθορίζονται στην απόφαση έγκρισης του καθεστώτος ενίσχυσης. Κάθε μεταγενέστερο μέτρο ενίσχυσης με παρόμοιο στόχο πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης.

#### 8.5. Ενδεδειγμένα μέτρα

169. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, όπου είναι απαραίτητο, να τροποποιήσουν τα υφιστάμενα καθεστώτα που εφαρμόζουν με σκοπό να τα ευθυγραμμίσουν με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εντός 12 μηνών από τις 4 Απριλίου 2014.

170. Τα κράτη μέλη καλούνται να δηλώσουν τη ρητή και άνευ όρων συγκατάθεσή τους στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εντός δύο μηνών από τις 4 Απριλίου 2014. Εάν δεν λάβει απάντηση, η Επιτροπή θα θεωρήσει ότι το κράτος μέλος δεν συμφωνεί με τα προταθέντα μέτρα.

#### 8.6. Εφαρμογή

171. Οι αρχές που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμόζονται από τις 4 Απριλίου 2014. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές θα αντικαταστήσουν, από την ίδια ημερομηνία, τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005.

172. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών, και κυρίως την ελευθέρωσή του, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διατάξεις της ανακοίνωσής της σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων<sup>(102)</sup> δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε εκκρεμούσες υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.

173. Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιηθέντα μέτρα επενδυτικής ενίσχυσης για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από τις 4 Απριλίου 2014, ακόμη και αν τα σχέδια είχαν κοινοποιηθεί πριν από την εν λόγω ημερομηνία. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες οι οποίες έχουν χορηγηθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

174. Όσον αφορά τις ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιούμενα μέτρα ενίσχυσης για την έναρξη νέων γραμμών για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από τις 4 Απριλίου 2014, ακόμη και αν τα μέτρα είχαν κοινοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών οι οποίες έχουν χορηγηθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

<sup>(101)</sup> Μία τέτοια κοινή μεθοδολογία μπορεί να παρέχεται από την Επιτροπή.

<sup>(102)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης (EE C 119 της 22.5.2002, σ. 22).

### 8.7. Επανεξέταση

175. Η Επιτροπή μπορεί να προβεί σε αξιολόγηση των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών ανά πάσα στιγμή και θα το πράξει οπωσδήποτε το αργότερο έξι έτη από τις 4 Απριλίου 2014. Η αξιολόγηση αυτή θα βασίζεται σε τεκμηριωμένες πληροφορίες και στα αποτελέσματα εκτενών διαβουλεύσεων που θα διεξαγάγει η Επιτροπή στηριζόμενη στα στοιχεία που παρέχουν τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή θα επανεκτιμήσει την κατάσταση των αερολιμένων με ετήσια επιβατική κίνηση έως 700 000 επιβάτες προκειμένου να εκτιμήσει εάν εξακολουθούν να είναι αναγκαίοι ειδικοί κανόνες συμβατότητας για τις ενισχύσεις λειτουργίας υπέρ αυτής της κατηγορίας αερολιμένων υπό το πρίσμα των μελλοντικών προοπτικών για πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών της αγοράς και τις προοπτικές αποδοτικότητας.

176. Κατόπιν διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή μπορεί να αντικαταστήσει ή να συμπληρώσει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για σημαντικούς λόγους που άπτονται της πολιτικής ανταγωνισμού ή της πολιτικής μεταφορών.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Σύνοψη των προϋποθέσεων συμβατότητας

Πίνακας 1

## Επισκόπηση των προϋποθέσεων συμβατότητας για ενισχύσεις σε αερολιμένες

| Προϋποθέσεις συμβατότητας                                                           | Επενδυτικές ενισχύσεις στον αερολιμένα                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Ενισχύσεις λειτουργίας στον αερολιμένα                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| α) <b>Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος</b> | <p>— Αύξηση της κινητικότητας με τη δημιουργία σημείων πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της ΕΕ</p> <p>— Καταπολέμηση της συμφόρησης στους κύριους κομβικούς αερολιμένες</p> <p>— Διευκόλυνση της περιφερειακής ανάπτυξης</p> <p>Η αύξηση του αριθμού των αερολιμένων και η μη χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα όταν δεν υπάρχουν ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα δεν συμβάλλουν στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| β) <b>Ανάγκη για κρατική παρέμβαση</b>                                              | <p>&lt;3 εκατ. επιβάτες</p> <p>&gt;3-5 εκατ. επιβάτες σε ορισμένες περιστάσεις κατά περίπτωση</p> <p>&gt;5 εκατ. επιβάτες μόνο σε λίαν εξαιρετικές περιστάσεις</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <3 εκατ. επιβάτες                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| γ) <b>Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης</b>                                        | <p>Το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος</p> <p>Εξέταση λιγότερο στρεβλωτικών μέσων ενίσχυσης (εγγυήσεις, δάνεια με ευνοϊκούς όρους κ.λπ.)</p>                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Εκ των προτέρων ως πάγιο ποσό που καλύπτει το αναμενόμενο έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργικών δαπανών (καθορίζεται βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου) για μεταβατική περίοδο 10 ετών.</p>                                                                                                                                                                              |
| δ) <b>Χαρακτήρας κινήτρου</b>                                                       | Υπάρχει, εάν η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί ή δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στην ίδια έκταση («ανάλυση αντιπαραδείγματος ή ανάλυση ελλείμματος χρηματοδότησης βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου»)                                                                                                                                                                                                                                              | Υπάρχει, εάν, ελλείψει της ενίσχυσης, θα μειωνόταν σημαντικά το επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ε) <b>Αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο)</b>      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Επιλέξιμες δαπάνες:                                                                 | Δαπάνες που σχετίζονται με επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές και εξοπλισμό, εκτός από επενδυτικές δαπάνες για μη αεροναυτικές δραστηριότητες                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας του αερολιμένα                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης:                                                 | <p>&gt;3-5 εκατομμύρια έως 25 %</p> <p>1-3 εκατομμύρια έως 50 %</p> <p>&lt;1 εκατομμύριο έως 75 %</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p><b>Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου:</b> το 50 % του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας, που υπολογίζεται ως μέσος όρος των 5 ετών που προηγούνται της μεταβατικής περιόδου (2009-2013)</p> <p><b>Μετά τη μεταβατική περίοδο 10 ετών:</b> δεν επιτρέπεται χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας (εκτός εάν η χορήγηση πραγματοποιείται βάσει οριζόντιων κανόνων)</p> |

| Προϋποθέσεις συμβατότητας                                                                               | Επενδυτικές ενισχύσεις στον αερολιμένα                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Ενισχύσεις λειτουργίας στον αερολιμένα                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Εξαιρέσεις:                                                                                             | <p><b>Για αερολιμένες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές (ανεξαρτήτως μεγέθους)</b> οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης για τις επενδυτικές ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών μπορούν να αυξηθούν έως 20 %</p> <p><b>Για αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt;1 εκατ. επιβάτες ετησίως και βρίσκονται σε περιφερειακή περιοχή:</b> ένταση άνω του 75 % μπορεί να δικαιολογηθεί σε εξαιρετικές περιστάσεις βάσει κατά περίπτωση αξιολόγησης</p> <p><b>Σε περίπτωση μετεγκατάστασης:</b> θα αξιολογούνται η αναλογικότητα, η αναγκαιότητα και η μέγιστη ένταση ενίσχυσης, ανεξάρτητα από τη μέση κίνηση</p> <p><b>Για αερολιμένες με περισσότερους από 5 εκατ. επιβάτες ετησίως:</b> μόνο σε λίαν εξαιρετικές περιστάσεις, οι οποίες χαρακτηρίζονται από σαφή ανεπάρκεια της αγοράς, και λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της επένδυσης και τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού</p>                            | <p><b>Για αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt;700 000 επιβάτες ετησίως:</b> το 80% του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης για 5 έτη από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών | <p>Ο αερολιμένας είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και δεν διατίθεται μόνο σε έναν συγκεκριμένο χρήστη</p> <p>Αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt;5 εκατ. επιβάτες ετησίως: προκαταβολή της ενίσχυσης ως πάγιο ποσό ή ετήσιες δόσεις, για την αντιστάθμιση ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου που προκύπτει από το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Αξιολόγηση της στρέβλωσης του ανταγωνισμού και των επιπτώσεων στις συναλλαγές</p> <p>Ο αερολιμένας είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και δεν διατίθεται μόνο σε έναν συγκεκριμένο χρήστη</p> <p>Αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt;700 000 επιβάτες ετησίως: επανεκτίμηση 4 έτη μετά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου</p>                                                                                                                                                                                        |
| Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώτα ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης                         | <p>Καθεστώτα ενισχύσεων:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt; 3 εκατ. επιβάτες ετησίως</li> </ul> <p>Μεμονωμένες κοινοποιήσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>αερολιμένες που εξυπηρετούν &gt; 3 εκατ. επιβάτες ετησίως</li> <li>επενδυτική ενίσχυση σε αερολιμένα που εξυπηρετεί &lt; 1 εκατ. επιβάτες ετησίως με ένταση ενίσχυσης άνω του 75 %</li> <li>επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται για τη μετεγκατάσταση αερολιμένων</li> <li>μικτοί επιβατικοί/εμπορευματικοί αερολιμένες που διακίνησαν &gt; 200 000 τόνους φορτίου κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται του έτους της κοινοποίησης</li> <li>κατασκευή νέου επιβατικού αερολιμένα (συμπεριλαμβανομένης της μετατροπής υφιστάμενου αεροδρομίου)</li> <li>κατασκευή ή ανάπτυξη αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση 100 χλμ. ή διάρκεια μετάβασης 60 λεπτών από υφιστάμενο αερολιμένα</li> </ul> | <p>Καθεστώτα ενισχύσεων:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt; 3 εκατ. επιβάτες ετησίως</li> </ul> <p>Μεμονωμένες κοινοποιήσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>μικτοί επιβατικοί/εμπορευματικοί αερολιμένες που διακίνησαν &gt; 200 000 τόνους φορτίου κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται του έτους της κοινοποίησης</li> <li>ενίσχυση λειτουργίας σε αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση 100 χλμ. ή διάρκεια μετάβασης 60 λεπτών από υφιστάμενο αερολιμένα</li> </ul> |

Πίνακας 2

## Επισκόπηση των προϋποθέσεων συμβατότητας για ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών

| Προϋποθέσεις συμβατότητας                                                                               | Ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Αύξηση της κινητικότητας με τη δημιουργία σημείων πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της ΕΕ</li> <li>— Διευκόλυνση της περιφερειακής ανάπτυξης</li> </ul> <p>Αποφυγή αλληλεπικάλυψης με υφιστάμενη παρεμφερή σύνδεση που εξυπηρετείται από σιδηροδρομικό δρομολόγιο μεγάλης ταχύτητας ή από άλλον αερολιμένα στην ίδια ζώνη επιρροής υπό παρεμφερείς συνθήκες</p>                                                                                                                                                                  |
| β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt; 3 εκατ. επιβάτες ετησίως</li> <li>— Αερολιμένες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές, ανεξαρτήτως μεγέθους</li> <li>— Αερολιμένες που εξυπηρετούν &gt;3-5 εκατ. επιβάτες ετησίως μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις</li> <li>— Δεν χορηγούνται ενισχύσεις για έναρξη νέων αεροπορικών συνδέσεων από αερολιμένες που εξυπηρετούν περισσότερους από 5 εκατ. επιβάτες ετησίως</li> </ul>                                                                                                        |
| γ) Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Δεν είναι επιλέξιμο εάν η γραμμή εξυπηρετείται ήδη από σιδηροδρομικό δρομολόγιο μεγάλης ταχύτητας ή από άλλον αερολιμένα στην ίδια ζώνη επιρροής υπό τις ίδιες συνθήκες</li> <li>— Είτε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο από το οποίο προκύπτει ότι η γραμμή θα καταστεί αποδοτική τουλάχιστον μετά από 3 έτη είτε ανέκκλητη δέσμευση της αεροπορικής εταιρείας ότι θα εξυπηρετεί τη γραμμή τουλάχιστον για περίοδο ίσης διάρκειας με την περίοδο κατά την οποία έλαβε ενίσχυση για την έναρξη της νέας γραμμής</li> </ul> |
| δ) Χαρακτήρας κινήτρου                                                                                  | <p>Υπάρχει, εάν, ελλείψει της ενίσχυσης, θα μειωνόταν σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας της αεροπορικής εταιρείας στον συγκεκριμένο αερολιμένα (για παράδειγμα, η νέα γραμμή δεν θα είχε δρομολογηθεί).</p> <p>Η έναρξη της νέας γραμμής ή του νέου προγράμματος δρομολογίων μπορεί να γίνει μόνο μετά την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης από τη χορηγούσα αρχή.</p>                                                                                                                                                                                    |
| ε) Αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο)                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| — Επιλέξιμες δαπάνες:                                                                                   | Τα αερολιμενικά τέλη για μια γραμμή                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| — Μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης:                                                                   | 50 % για μέγιστη περίοδο 3 ετών                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| στ) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Οι δημόσιες αρχές πρέπει να δημοσιοποιούν τα σχέδιά τους εγκαίρως ώστε όλες οι ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες</li> <li>— Δεν επιτρέπεται σώρευση με άλλα είδη κρατικών ενισχύσεων για την εκμετάλλευση μιας γραμμής</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώςτα ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης                        | <p>Καθεστώςτα ενισχύσεων:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Αερολιμένες που εξυπηρετούν &lt;3 εκατ. επιβάτες ετησίως και αερολιμένες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές</li> </ul> <p>Μεμονωμένες κοινοποιήσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Αερολιμένες που εξυπηρετούν &gt;3 εκατ. επιβάτες ετησίως, εκτός από αερολιμένες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές</li> </ul>                                                                                                                                                     |

## Πίνακας 3

**Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα***Προϋποθέσεις συμβατότητας*

α) Πρέπει να λειτουργούν πραγματικά προς όφελος των τελικών καταναλωτών

β) Πρέπει να είναι κοινωνικού χαρακτήρα:

Πρέπει να καλύπτουν μόνον ορισμένες κατηγορίες επιβατών (π.χ. άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως παιδιά, άτομα με αναπηρία, άτομα με χαμηλό εισόδημα, σπουδαστές, ηλικιωμένους κ.λπ.).

**Εξαιρέση:** σε περίπτωση που η γραμμή συνδέει απομακρυσμένες περιοχές (π.χ. εξόχως απόκεντρες περιοχές, νησιά και αραιοκατοικημένες περιοχές), η ενίσχυση θα μπορούσε να καλύπτει ολόκληρο τον πληθυσμό της συγκεκριμένης περιοχής

γ) Δεν πρέπει να γίνεται διάκριση ως προς την προέλευση της αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί τα δρομολόγια.

## Πίνακας 4

**Συμβατότητα των ενισχύσεων υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας**

| Μέγεθος αερολιμένα βάσει της μέσης κίνησης (αριθμός επιβατών ανά έτος)                                                                                                                                                                                       | Εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο                                       | Υποχρέωση κοινοποίησης                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Φορείς διαχείρισης αερολιμένων σε αερολιμένες που εξυπηρετούν < 200 000 επιβάτες ετησίως κατά τη διάρκεια της ανάθεσης της ΥΓΟΣ<br><br>Αεροπορικές εταιρείες σε ό,τι αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις με νησιά όταν η κίνηση είναι < 300 000 επιβάτες ετησίως | Άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης<br><br>Απόφαση 2012/21/ΕΕ   | Απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης |
| Αερολιμένες που εξυπηρετούν περισσότερους από 200 000 επιβάτες ετησίως κατά τη διάρκεια της ανάθεσης της ΥΓΟΣ                                                                                                                                                | Άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης<br><br>Πλαίσιο για τις ΥΓΟΣ | Απαιτείται κοινοποίηση                       |

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

**Ανακοίνωση από την κυβέρνηση της Μάλτας με βάση την οδηγία 94/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων**

(2014/C 99/04)

Μετά την ανακοίνωση της κυβέρνησης της Μάλτας που βασίζεται στην προαναφερόμενη οδηγία και δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 4 Μαΐου 2013 (2013/C 127/04), το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών ανακοινώνει με την παρούσα ότι για το μπλοκ 3 της περιοχής 4 και για την περιοχή 5 θα χορηγηθεί πλέον μόνιμη άδεια εξερεύνησης ή άδεια εξερεύνησης και παραγωγής.

Πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω ανακοίνωση παρέχονται από την Διεύθυνση Υφαλοκρηπίδας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών στη διεύθυνση: Continental Shelf Department at the Ministry for Transport and Infrastructure, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta ή στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [dgcs.mrra@gov.mt](mailto:dgcs.mrra@gov.mt).

---

## V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης

(Υπόθεση M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)

Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/C 99/05)

1. Στις 27 Μαρτίου 2014, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, με την οποία η Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC («Brookfield», ΗΠΑ), που ελέγχεται τελικά από την Brookfield Asset Management Inc. (Καναδάς), και η APM Terminals North America Inc. («APMTNA», ΗΠΑ), που ελέγχεται τελικά από την A.P. Møller-Mærsk A/S (Δανία), αποκτούν, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων, κοινό έλεγχο της APM Terminals Elizabeth, LLC («APMT Elizabeth», ΗΠΑ) με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την Brookfield: διαχείριση στοιχείων ενεργητικού με επενδύσεις σε ακίνητα, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, υποδομές και συμμετοχές σε μη εισηγμένες εταιρείες,

— για την APMTNA: εκμετάλλευση τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στη Βόρεια Αμερική, με συμμετοχές σε εννέα τερματικούς σταθμούς στις Ηνωμένες Πολιτείες,

— για την APMT Elizabeth: εκμετάλλευση τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Elizabeth Container Terminal του λιμένα της Νέας Υόρκης.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004<sup>(2)</sup> του Συμβουλίου σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να της υποβάλουν τυχόν παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κανονισμός συγκεντρώσεων»).

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 366 της 14.12.2013, σ. 5.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός 10 ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στη διεύθυνση COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---









