

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Ιουνίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 & NN 32/10) που χορηγήθηκε από την Ιταλία στην εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα Stretto, SO.G.A.S.

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 3571]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/944/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα (1), και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 27 Οκτωβρίου 2008, οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή την πρόθεση της περιφέρειας της Καλαβρίας να χορηγήσει ενίσχυση υπό τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών που υπέστη η SO.G.A.S. SpA Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto (εφεξής «SO.G.A.S.» ή «ο δικαιούχος»). Η SO.G.A.S. είναι η εταιρεία που έχει αναλάβει τη διαχείριση του αερολιμένα Stretto ή «Strait», ο οποίος είναι ο αερολιμένας της Reggio Calabria.
- (2) Κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής εξέτασης περιήλθαν στη γνώση της Επιτροπής άλλα μέτρα ενίσχυσης υπέρ του ίδιου δικαιούχου τα οποία συνιστούσαν, κατά τα φαινόμενα, παράνομη κρατική ενίσχυση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεριέλαβε τα μέτρα αυτά στην έρευνά της.
- (3) Δεδομένου ότι η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της πληροφορίες από τις οποίες προέκυπτε ότι η κρατική ενίσχυση είχε στην πραγματικότητα χορηγηθεί πριν να προβεί η Επιτροπή σε αξιολόγηση σχετικά με το συμβιβασμό της με την εσωτερική αγορά, η υπόθεση καταχωρίστηκε ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση, με αριθμό NN 32/10.
- (4) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες για το κοινοποιηθέν μέτρο στις 27 Νοεμβρίου 2008, στις 23 Φεβρουαρίου 2009 και στις 19 Μαΐου 2009. Η Ιταλία απάντησε στις 14 Ιανουαρίου 2009, στις 26 Μαρτίου 2009 και στις 9 Οκτωβρίου 2009.
- (5) Με επιστολή της 20ής Ιουλίου 2010, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της να κινηθεί την επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την ενίσχυση υπέρ της SO.G.A.S. («απόφαση κίνησης της διαδικασίας»).
- (6) Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (2). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- (7) Με την από 19 Νοεμβρίου 2010 επιστολή, ο δικαιούχος υπέβαλε τις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Στις 20 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις του δικαιούχου στις ιταλικές αρχές και τις κάλεσε να υποβάλουν τις δικές τους παρατηρήσεις. Στις 8 Μαρτίου 2011 η Επιτροπή απέστειλε υπενθύμιση και έλαβε τις παρατηρήσεις της Ιταλίας στις 29 Απριλίου 2011. Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία άλλη παρατήρηση από τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (8) Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολές της 23ης Σεπτεμβρίου 2010 και της 15ης Δεκεμβρίου 2010.

(1) ΕΕ C 292 της 28.10.2010, σ. 30.

(2) Βλέπε υποσημείωση 1.

- (9) Με την από 30 Μαρτίου 2012 επιστολή, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα. Οι ιταλικές αρχές παρείχαν τις ζητηθείσες πληροφορίες με την από 30 Απριλίου 2012 επιστολή τους.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Ο δικαιούχος

- (10) Δικαιούχος των μέτρων είναι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα της Reggio Calabria, SO.G.A.S.
- (11) Η SO.G.A.S. είναι ανώνυμη εταιρεία, συσταθείσα δυνάμει του ιταλικού δικαίου τον Μάρτιο του 1981, η οποία ανήκει κατά 100 % σε δημόσιους φορείς.
- (12) Η επιβατική κίνηση στον αερολιμένα αυξήθηκε από 272 859 επιβάτες το 2004 σε 571 694 επιβάτες το 2012 ⁽³⁾.

2.2. Τα επίμαχα μέτρα

- (13) Το μέτρο που κοινοποιήθηκε από την Ιταλία είναι η εκ μέρους της περιφέρειας της Καλαβρίας εισφορά κεφαλαίου ύψους 1 824 964 ευρώ για την κάλυψη ζημιών που υπέστη η SO.G.A.S. το 2004 και το 2005.
- (14) Τον Ιούνιο του 2005 και τον Ιούνιο του 2006 οι μέτοχοι της SO.G.A.S. από τον δημόσιο τομέα αποφάσισαν να καλύψουν τις ζημιές που είχε υποστεί η SO.G.A.S. κατά τα τελευταία δύο έτη (1 392 900 ευρώ το 2004 και 2 257 028 ευρώ το 2005) με κατ' αναλογία (pro rata) εισφορές κεφαλαίου. Εκείνη την περίοδο, η περιφέρεια της Καλαβρίας κατείχε το 50 % των μετοχών της εταιρείας, ενώ το υπόλοιπο ανήκε στον δήμο Reggio Calabria, στην επαρχία Reggio Calabria, στην επαρχία Messina, στον δήμο Messina, στο εμπορικό επιμελητήριο της Reggio Calabria και στο εμπορικό επιμελητήριο της Messina.
- (15) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή κατά τον χρόνο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, είχαν ήδη καταβληθεί κατ' αναλογία εισφορές κεφαλαίου από την επαρχία της Reggio Calabria, τον δήμο της Messina, τον δήμο της Reggio Calabria και το εμπορικό επιμελητήριο της Messina.
- (16) Το 2006, η SO.G.A.S. υπέστη πρόσθετες ζημιές ύψους 6 018 982 ευρώ. Τον Δεκέμβριο του 2007, οι μέτοχοι της SO.G.A.S. αποφάσισαν να κεφαλαιοποιήσουν τα αποθεματικά της εταιρείας και να μειώσουν το κεφάλαιο προκειμένου να καλύψουν τις υπόλοιπες ζημιές. Ωστόσο, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα το κεφάλαιο της εταιρείας να υπολείπεται του ελάχιστου ορίου κεφαλαίου που προβλέπεται από το ιταλικό δίκαιο για τις εταιρείες διαχείρισης αερολιμένων. Για την ευθυγράμμιση του κεφαλαίου με τις εκ του νόμου απαιτήσεις, οι μέτοχοι της SO.G.A.S. συμφώνησαν να αυξήσουν το κεφάλαιο κατά 2 742 919 ευρώ. Το κεφάλαιο αυξήθηκε μέσω της μετατροπής ομολόγων που καλύπτονταν προηγουμένως από ορισμένους από τους μετόχους, για συνολικό ποσό ύψους 2 274 919 ευρώ. Η περιφέρεια της Καλαβρίας δεν συγκαταλέγονταν στους μετόχους που είχαν στην κατοχή τους τα μετατρέψιμα ομόλογα και το ποσοστό συμμετοχής της στο κεφάλαιο της εταιρείας μειώθηκε από 50 % σε 6,74 %.

2.3. Χορηγούσα αρχή

- (17) Η χορηγούσα αρχή όσον αφορά τα υπό εξέταση μέτρα είναι η περιφέρεια της Καλαβρίας.
- (18) Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, η SO.G.A.S. έλαβε επίσης δημόσια κονδύλια από την επαρχία της Reggio Calabria, τον δήμο της Reggio Calabria, την επαρχία της Messina, τον δήμο της Messina, το εμπορικό επιμελητήριο της Reggio Calabria και το εμπορικό επιμελητήριο της Messina, υπό τη μορφή κατ' αναλογία εισφορών κεφαλαίου για την κάλυψη των ζημιών που υπέστη κατά τα έτη 2004, 2005 και 2006, καθώς και για την επαναφορά του κεφαλαίου της στο εκ του νόμου απαιτούμενο όριο.

2.4. Προϋπολογισμός

- (19) Οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν τις εισφορές των 1 824 964 ευρώ, οι οποίες ήταν αναλογικές προς το ποσοστό συμμετοχής της περιφέρειας της Καλαβρίας στη SO.G.A.S. και είχαν εγκριθεί τον Ιούνιο του 2005 και τον Ιούνιο του 2006. Επιπλέον, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, οι λοιποί μέτοχοι του δημόσιου τομέα κάλυψαν ομοίως ζημιές ύψους 1 824 964 ευρώ. Τον Δεκέμβριο του 2007 πραγματοποιήθηκε συμπληρωματική εισφορά κεφαλαίου ύψους 2 742 919.
- (20) Ως εκ τούτου, ο συνολικός προϋπολογισμός των υπό αξιολόγηση μέτρων ανέρχεται σε 6 392 847 ευρώ.

⁽³⁾ Σύμφωνα με δημοσιοποιημένα στοιχεία.

2.5. Διαδικασίες ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων

- (21) Η περιφέρεια της Καλαβρίας αποφάσισε να μην προβεί στις εισφορές κεφαλαίου που αποφάσισαν οι μέτοχοι τον Ιούνιο του 2005 και τον Ιούνιο του 2006 πριν από την έκδοση απόφασης της Επιτροπής για την έγκρισή τους, και η SO.G.A.S. προσέφυγε κατά της Περιφέρειας ενώπιον του τακτικού δικαστηρίου (*Tribunale*) της Reggio Calabria. Το δικαστήριο απεφάνθη υπέρ της SO.G.A.S., ενώ προσβολή της απόφασης που κατατέθηκε από την Περιφέρεια απορρίφθηκε τον Μάιο του 2009.
- (22) Το δικαστήριο, παρότι αναγνώρισε την αρμοδιότητα της Επιτροπής να αποφαινεται σχετικά με το συμβιβασίμο μιας κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, έκρινε ότι τα εθνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να αποφασίζουν κατά πόσον ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση. Το δικαστήριο έκρινε ότι η δημόσια χρηματοδότηση που παρασχέθηκε στην εν λόγω υπόθεση δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, καθόσον δεν μπορούσε να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό ή να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Το δικαστήριο διαπίστωσε επίσης ότι τηρούνταν η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, καθώς, κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, υπήρχαν εύλογες προοπτικές μακροπρόθεσμης κερδοφορίας, παρά τις ζημιές των ετών 2004 και 2005.
- (23) Η Περιφέρεια προσέβαλε την απόφαση του δικαστηρίου με την αιτιολογία ότι το μέτρο συνιστούσε κρατική ενίσχυση και ότι, ως εκ τούτου, έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή μόνο κατόπιν έκδοσης απόφασης έγκρισης από την Επιτροπή. Τον Δεκέμβριο του 2009, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η προσφυγή αυτή απορρίφθηκε και ότι δεν υφίστατο άλλη δικονομική δυνατότητα για την προβολή ένστασης κατά της χορήγησης της δημόσιας συνεισφοράς στη SO.G.A.S.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- (24) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι κατ' αναλογία εισφορές στις οποίες προέβησαν η Περιφέρεια και άλλοι μέτοχοι του δημόσιου τομέα για να καλύψουν τις ζημιές που προέκυψαν το 2004 και το 2005, καθώς και η αύξηση κεφαλαίου που αποφασίστηκε από τους μετόχους της SO.G.A.S. τον Δεκέμβριο του 2007 συνιστούν κρατική ενίσχυση, για τους εξής λόγους:
- α) επρόκειτο για μεταφορά κεφαλαίων προς τη SO.G.A.S. από μια σειρά περιφερειακών και τοπικών αρχών, και συγκεκριμένα από την περιφέρεια της Καλαβρίας, την επαρχία της Reggio Calabria, τον δήμο της Messina και τον δήμο Reggio Calabria, ή από τοπικούς αυτόνομους φορείς δημοσίου δικαίου, συγκεκριμένα από το εμπορικό επιμελητήριο της Reggio Calabria και το εμπορικό επιμελητήριο της Messina· οι εισφορές αυτές αφορούσαν, επομένως, κρατικούς πόρους και καταλογίζονταν στο κράτος·
- β) οι εισφορές δεν συμμορφώνονταν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς και επομένως παρείχαν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη SO.G.A.S·
- γ) μπορούσαν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (25) Η Επιτροπή διατύπωσε αρχικά την άποψη ότι τα επίμαχα μέτρα δεν ήταν συμβιβασίμα με την εσωτερική αγορά. Πρώτον, η Ιταλία είχε δηλώσει ρητώς ότι δεν είχε ανατεθεί στη SO.G.A.S. η παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής «ΥΓΟΣ»). Δεύτερον, οι ιταλικές αρχές είχαν επιβεβαιώσει ότι τα μέτρα δεν σχετιζόνταν με καμία συγκεκριμένη επένδυση στον αερολιμένα· η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι το συμβιβασίμο των μέτρων δεν μπορούσε να αξιολογηθεί με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (εφεξής «οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αερομεταφορές») ⁽⁴⁾. Τρίτον, παρά τον ισχυρισμό τους ότι η SO.G.A.S. ήταν μια προβληματική επιχείρηση, κατά την έννοια των κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές D&A») ⁽⁵⁾, οι ιταλικές αρχές είχαν επίσης δηλώσει ότι τα μέτρα δεν συνιστούσαν μέρος σχεδίου αναδιάρθρωσης και όχι δεν υφίστατο τέτοιο σχέδιο. Τέλος, η Επιτροπή υποστήριξε ότι τα μέτρα δεν ήταν συμβιβασίμα με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 (εφεξής: «οι κατευθυντήριες γραμμές για τις περιφερειακές ενισχύσεις») ⁽⁶⁾, οι οποίες παρείχαν το πλαίσιο για την αξιολόγηση των ενισχύσεων που χορηγούνται δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της ΣΛΕΕ.
- (26) Όσον αφορά τις προσφυγές που ασκήθηκαν κατά της Περιφέρειας ενώπιον των ιταλικών δικαστηρίων λόγω της άρνησής της να καταβάλει την κατ' αναλογία εισφορά της εν αναμονή της έγκρισης της Επιτροπής δυνάμει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή έκρινε ότι, δεδομένης της υπεροχής του δικαίου της ΕΕ έναντι του εθνικού δικαίου, και εφόσον η κοινοποίηση δεν είχε αποσυρθεί επισήμως, η Ιταλία υποχρεούνταν να συμμορφωθεί με τη ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή υποστήριξε ότι, δυνάμει της υπεροχής της υποχρέωσης αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, δεν έπρεπε να ληφθεί υπόψη η θέση των εθνικών δικαστηρίων και ότι οι ιταλικές αρχές δεν έπρεπε να θέσουν σε εφαρμογή το κοινοποιηθέν μέτρο ενόσω εκκρεμούσε η διαδικασία κρατικών ενισχύσεων.

⁽⁴⁾ EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1, σημεία 53 έως 63.

⁽⁵⁾ EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

⁽⁶⁾ EE C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

- (27) Το μόνο ενδιαφερόμενο μέρος που υπέβαλε παρατηρήσεις στην Επιτροπή ήταν ο δικαιούχος, η SO.G.A.S., η οποία υποστήριξε και συμπλήρωσε τα επιχειρήματα που προέβλεπαν οι ιταλικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας.

4.1. Η παρουσία ενίσχυσης

- (28) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η SO.G.A.S., τα υπό αξιολόγηση μέτρα δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, διότι δεν πληρούνταν όλα τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, η SO.G.A.S. ισχυρίστηκε ότι το μέτρο: i) δεν επηρέαζε τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ή, εναλλακτικά, ότι ii) δεν παρείχε στη SO.G.A.S. επιλεκτικό πλεονέκτημα και iii) δεν στρέβλωνε ούτε απειλούσε να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό.
- (29) Η SO.G.A.S. υποστήριξε ότι τα επίμαχα μέτρα είχαν χορηγηθεί υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς και ότι, ως εκ τούτου, συμμορφώνονταν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Τα μέτρα ήταν σύμφωνα με τα άρθρα 2446 και 2447 του ιταλικού αστικού κώδικα, βάσει των οποίων οι μέτοχοι ανώνυμης εταιρείας που έχει απολέσει περισσότερο από το ένα τρίτο του κεφαλαίου της υποχρεούνται να αντισταθμίσουν τις ζημιές της προκειμένου να αποφευχθεί η λύση της εταιρείας. Η μη κάλυψη από τους μετόχους της ζημίας της SO.G.A.S., η οποία είναι εταιρεία διαχείρισης αερολιμένα, θα είχε ως συνέπεια την ανάκληση (κατά την έννοια του άρθρου 13 της υπουργικής απόφασης (DM) αριθ. 521 της 12ης Νοεμβρίου 1997) της μερικής διαχείρισης του αερολιμένα Stretto, η οποία είχε ανατεθεί στη SO.G.A.S. δυνάμει του άρθρου 17 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 67 του 1997, και θα είχε αποκλείσει το ενδεχόμενο να παραχωρηθεί στο μέλλον η πλήρης διαχείριση του αερολιμένα, για την εξασφάλιση της οποίας είχε υποβληθεί σχετική αίτηση στο Υπουργείο Μεταφορών. Ως εκ τούτου, εύλογο ήταν να υποτεθεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής που θα βρισκόταν ενώπιον παρόμοιας επιλογής θα είχε ενεργήσει κατά τον ίδιο τρόπο προκειμένου να αυξήσει την αξία των μετοχών του.
- (30) Ο δικαιούχος επισήμανε ότι το τακτικό δικαστήριο της Reggio Calabria διέταξε τη διενέργεια ανεξάρτητης αποτίμησης της εταιρείας τον Ιούνιο του 2008, βάσει της οποίας η αξία της εταιρείας κυμαινόταν μεταξύ 12 και 17 εκατ. ευρώ.
- (31) Για να αποδείξει τις προοπτικές κερδοφορίας της εταιρείας, ο δικαιούχος υπέβαλε στην Επιτροπή επιχειρηματικό σχέδιο που καταρτίστηκε για λογαριασμό της SO.G.A.S. τον Οκτώβριο του 2008 από εξωτερικό σύμβουλο, το οποίο προέβλεπε την επαναφορά της εταιρείας σε βιώσιμη πορεία το 2013.
- (32) Τον Ιούλιο του 2007 είχε δημοσιευτεί πρόσκληση υποβολής προσφορών για τη μερική ιδιωτικοποίηση της SO.G.A.S. Μια ιταλοαργεντινική κοινοπραξία (associazione temporanea di imprese ή «ATI») υπέβαλε προσφορά για την απόκτηση του 35 % του κεφαλαίου της SO.G.A.S. Οι μέτοχοι της SO.G.A.S. έκριναν την προσφορά οικονομικά ασύμφορη. Τον Μάρτιο του 2010 δημοσιεύτηκε νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών για το 35 % των μετοχών της SO.G.A.S. Σύμφωνα με τη SO.G.A.S., τόσο οι δύο εκδηλώσεις ενδιαφέροντος που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο αυτό, όσο και η αρχική προσφορά της κοινοπραξίας, καταδεικνύουν ότι τηρούνταν η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.
- (33) Η SO.G.A.S. υποστήριξε επίσης ότι η Επιτροπή κατέληξε εσφαλμένα στο συμπέρασμα ότι οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Stretto είχαν επίσης τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τους αερολιμένες στις περιοχές Catania, Lamezia Terme ή Crotone, ανάλογα με τον τόπο διαμονής τους, και ότι, ως εκ τούτου, υπήρχε το ενδεχόμενο τα επίμαχα μέτρα να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων διαχείρισης των αερολιμένων.
- (34) Πρώτον, ο αερολιμένας Stretto και οι αερολιμένες Catania, Lamezia Terme και Crotone είναι περιφερειακοί αερολιμένες τύπου «από σημείο σε σημείο» (point-to-point), των οποίων οι ζώνες επιρροής δεν αλληλεπικαλύπτονται. Επίσης, ο αερολιμένας Stretto δεν ανταγωνίζεται με κάποιον άλλο αερολιμένα στην Ιταλία ή στην Ένωση. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της γεωγραφικής θέσης και της υποδομής της Καλαβρίας αποκλείουν κάθε ενδεχόμενο αλληλεπικάλυψης μεταξύ της ζώνης επιρροής του αερολιμένα Stretto και των αντίστοιχων ζωνών των γειτονικών ιταλικών αερολιμένων. Ο αερολιμένας Lamezia Terme απέχει περισσότερο από 130 km και βρίσκεται σε απόσταση περίπου μιας ώρας οδήγησης από τον αερολιμένα Stretto. Δεν υπάρχει καμία σύντομη, απευθείας σύνδεση μεταξύ του αερολιμένα Stretto και του αερολιμένα Crotone, ο οποίος απέχει περισσότερο από τρεις ώρες. Ο αερολιμένας της Catania βρίσκεται σε διαφορετική γεωγραφική περιοχή, σε απόσταση άνω των 130 km, και η μετάβαση με αυτοκίνητο διαρκεί 1 ώρα και 30 έως 40 λεπτά.
- (35) Η SO.G.A.S. προσκόμισε πίνακα στον οποίο παρουσιάζεται ο δείκτης συσχέτισης μεταξύ της εισερχόμενης ροής επιβατών στον αερολιμένα Stretto και των αντίστοιχων ροών των αερολιμένων Lamezia Terme, Crotone και Catania. Η SO.G.A.S. ισχυρίστηκε ότι από τον πίνακα προέκυπτε ότι οι επιβάτες που ταξίδευαν από τον αερολιμένα Stretto αποτελούσαν νέα συνιστώσα στην επιβατική κίνηση των περιφερειακών αερολιμένων. Ως εκ τούτου, η παύση λειτουργίας του αερολιμένα θα είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια τμήματος της ζήτησης για υπηρεσίες αερομεταφορών, και όχι την αναδιανομή της σε άλλους αερολιμένες. Η SO.G.A.S. υπέβαλε επίσης έναν πίνακα για να αποδείξει ότι τα υπό εξέταση μέτρα είχαν πράγματι δημιουργήσει νέα ζήτηση για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών στην περιοχή, αποφέροντας, ως εκ τούτου, οφέλη τόσο στους αερομεταφορείς που ενδιαφέρονταν να δημιουργήσουν νέα δρομολόγια μεταξύ του Stretto και άλλων εγχώριων αερολιμένων και αερολιμένων της ΕΕ, όσο και σε άλλους αερολιμένες στους οποίους παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης.

- (36) Η SO.G.A.S. δεν αποδέχθηκε το προκαταρκτικό συμπέρασμα της Επιτροπής ότι τα μέτρα μπορούσαν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών. Η δημόσια χρηματοδότηση δεν είχε μεταφερθεί σε κανέναν αερομεταφορέα μέσω της χορήγησης χαμηλότερων τελών προσγείωσης ή άλλων ευνοϊκών όρων. Τα τέλη προσγείωσης και άλλοι όροι λειτουργίας του αερολιμένα είχαν καθοριστεί από την αρμόδια αρχή και δεν άφηναν κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Τέλος, η SO.G.A.S. υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Stretto εξυπηρετούνταν κυρίως από την Alitalia (η οποία πραγματοποιούσε τις έξι από τις οκτώ καθημερινές πτήσεις), και ότι δεν υπήρχε καμία ένδειξη ότι οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων ή χαμηλού κόστους ενδιαφέρονταν να εγκαταστήσουν νέα δρομολόγια με αφετηρία τον αερολιμένα Stretto.
- (37) Η SO.G.A.S. κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων του μέτρου στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε λάβει περισσότερο υπόψη τις ειδικές περιστάσεις και θα έπρεπε να είχε διαπιστώσει ότι το μέτρο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

4.2. Το συμβιβασμό της ενίσχυσης

- (38) Όσον αφορά το ζήτημα σχετικά με το κατά πόσον τα μέτρα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβασίμα δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ΣΛΕΕ, η SO.G.A.S. υποστήριξε ότι η υπό αξιολόγηση δημόσια χρηματοδότηση αποσκοπούσε στη διατήρηση της λειτουργικής συνέχειας του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και στην ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο στόχος αυτός δικαιολογούνταν από το γεγονός ότι οι μικροί αερολιμένες δεν παράγουν εν γένει επαρκή έσοδα ώστε να καλύπτουν τις δαπάνες που συνεπάγεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας. Επιπλέον, ο αερολιμένας Stretto θα αντιμετώπιζε μεγάλες δυσχέρειες όσον αφορά την εξυπηρέτηση αερομεταφορέων ναυλωμένων πτήσεων και χαμηλού κόστους, δεδομένων των χαρακτηριστικών της υποδομής του και των συνακόλουθων περιορισμών που επιβάλλονταν από την εθνική αρχή πολιτικής αεροπορίας ENAC ⁽⁷⁾.
- (39) Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις παραμέτρους της ENAC, ο αερολιμένας Stretto είχε ταξινομηθεί ως αερολιμένας επιπέδου II. Η ταξινόμηση αυτή βασίστηκε στις διαστάσεις της υποδομής και όχι στον όγκο των επιβατών· δυνάμει αυτής, οι αερολιμένες με χαμηλή κίνηση επιβατών υποχρεούνταν να πραγματοποιούν τις ίδιες δαπάνες για την τήρηση των προτύπων ασφαλείας με αυτές στις οποίες προέβαιναν αερολιμένες που εξυπηρετούσαν περισσότερους από ένα εκατ. επιβάτες.
- (40) Χωρίς την υπό έρευνα δημόσια χρηματοδότηση ο αερολιμένας θα είχε αναγκαστεί να εξέλθει της αγοράς, γεγονός που θα επηρέαζε αρνητικά την κινητικότητα των κατοίκων σε περιφερειακό επίπεδο. Επίσης, στην περίπτωση αυτή, οι μέτοχοι δεν θα μπορούσαν να λάβουν καμία απόδοση επί της επένδυσής τους.
- (41) Τέλος ή εναλλακτικά, η SO.G.A.S. ισχυρίστηκε ότι η απόφαση 2005/842/EK της Επιτροπής για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος ⁽⁸⁾ ίσχυε στην παρούσα υπόθεση και ότι τα μέτρα μπορούσαν σε κάθε περίπτωση να θεωρηθούν συμβιβασίμα με την εσωτερική αγορά και να εξααιρεθούν, για τον λόγο αυτό, από την απαίτηση κοινοποίησης.
- (42) Η SO.G.A.S. υποστήριξε ότι, εφόσον κατά την περίοδο αναφοράς η κίνηση του αερολιμένα δεν υπερέβαινε το ένα εκατ. επιβάτες ετησίως, η διαχείριση του αερολιμένα συνιστούσε υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ), η οποία ενέπιπε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης 2005/842/EK. Η SO.G.A.S. επισήμανε ότι, δυνάμει του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 250 της 25ης Ιουλίου 1997, οι τοπικές αρχές μπορούσαν να κατέχουν μετοχές μόνο σε εταιρείες επιφορτισμένες με υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η SO.G.A.S. ανήκε ανέκαθεν σε τοπικές αρχές της Καλαβρίας και της Μεσσίνας, γεγονός το οποίο συνιστά τεκμήριο ότι η διαχείριση του αερολιμένα αποτελούσε ΥΓΟΣ. Προκειμένου να αποδείξει ότι η διαχείριση του αερολιμένα ήταν πράγματι ΥΓΟΣ, η SO.G.A.S. υπέβαλε τις από 27 Ιουλίου 2010 και 19 Ιουνίου 2010 αποφάσεις του δήμου της Reggio Calabria, οι οποίες αναφέρονταν στη σημασία των αερολιμενικών υπηρεσιών σε περιφερειακό επίπεδο.
- (43) Η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας αφορούσε αποκλειστικά τις ζημιές που υπέστη ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα κατά την παροχή ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, συμμορφώνονταν με τις αρχές της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 της απόφασης 2005/842/EK. Όσον αφορά την απουσία οποιασδήποτε πράξης με την οποία να ανατίθεται πραγματικά η ΥΓΟΣ στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, η SO.G.A.S. πρότεινε την κατάρτιση συμφωνίας η οποία θα εξάλειφε τυχόν αμφιβολίες όσον αφορά την πλήρωση των τεσσάρων προϋποθέσεων Altmark ⁽⁹⁾ στην περίπτωση του αερολιμένα Stretto.

⁽⁷⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

⁽⁸⁾ Απόφαση 2005/842/EK της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

⁽⁹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Συλλογή 2003, σ. I-7747.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

- (44) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ιταλία είχε επιβεβαιώσει ότι δεν είχε ανατεθεί επισήμως στη SO.G.A.S. η παροχή ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, το συμβιβασίμο των επίμαχων μέτρων δεν μπορούσε να αξιολογηθεί με βάση τους κανόνες για τις ΥΓΟΣ.

5.1. Το ζήτημα του κατά πόσον οι δραστηριότητες του αερολιμένα συνιστούν ΥΓΟΣ

- (45) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ιταλία υποστήριξε ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα συνιστούσαν αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ εκ μέρους της SO.G.A.S. Απουσία αποδεικτικών στοιχείων για το αντίθετο, οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι από μια εκ των υστέρων αξιολόγηση θα μπορούσε να συναχθεί ότι στην περίπτωση της SO.G.A.S. πληρούνταν οι απαιτήσεις της ΕΕ για τις ΥΓΟΣ.
- (46) Η Ιταλία θεώρησε ότι η συλλογιστική πορεία της Επιτροπής προσέδιδε αδικαιολόγητη βαρύτητα στις τυπικές και όχι στις ουσιαστικές απαιτήσεις για την παροχή ΥΓΟΣ. Προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού, η Ιταλία παρείχε μια συνοπτική αξιολόγηση των τεσσάρων κριτηρίων Altmark. Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι είχε πράγματι ανατεθεί στη SO.G.A.S. η αποστολή παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αποστολή αυτή επιβεβαιωνόταν, άμεσα ή έμμεσα, από μια σειρά διοικητικών πράξεων που είχαν εκδοθεί από τις τοπικές αρχές. Η Ιταλία προσκόμισε τα πρακτικά συνεδρίασης του τοπικού συμβουλίου της Reggio Calabria, της 17ης Οκτωβρίου 2007, κατά την οποία το συμβούλιο αποφάσισε να χορηγήσει επιδότηση για την κάλυψη των ζημιών του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, καθώς και τα πρακτικά των συνεδριάσεων του ίδιου οργάνου που πραγματοποιήθηκαν στις 16 Ιουνίου 2009 και στις 31 Δεκεμβρίου 2009, από τα οποία προέκυπτε, κατά την ίδια, ότι οι δραστηριότητες του αερολιμένα συνιστούσαν πράγματι ΥΓΟΣ. Στα πρακτικά της συνεδρίασης της 17ης Οκτωβρίου 2007 αναφέρεται ότι η περιφέρεια της Καλαβρίας θεωρούσε ότι ορισμένες δραστηριότητες του αερολιμένα της Reggio Calabria ήταν απαραίτητες για την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος και ότι είχε επιβάλει σειρά υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη SO.G.A.S. για να διασφαλίσει ότι εξυπηρετείται δεόντως το δημόσιο συμφέρον, καθώς και ότι σε τέτοιες περιπτώσεις, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορούσε να λάβει επιδότηση από τις αρχές για τις πρόσθετες δαπάνες που προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, των οποίων η έκταση ήταν τέτοια ώστε να μην μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να θεωρηθεί η συνολική διαχείριση του αερολιμένα ως υπηρεσία γενικού δημόσιου συμφέροντος.
- (47) Πρέπει να ληφθεί εν γένει υπόψη ότι η περιφέρεια της Καλαβρίας ήταν συμβαλλόμενο μέρος σε πρωτόκολλο σχετικά με την ανάπτυξη των αερολιμένων Lamezia Terme, Crotone και Reggio Calabria, γεγονός από το οποίο καθίσταται σαφές ότι οι αερολιμενικές υπηρεσίες ήταν δημόσιες υπηρεσίες απαραίτητες για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας και, ως εκ τούτου, μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν με ενωσιακά, εθνικά ή περιφερειακά κονδύλια.
- (48) Η Ιταλία τόνισε, επίσης, το γεγονός ότι, στις 28 Δεκεμβρίου 2008, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ζήτησε από τους μετόχους να καλύψουν τις ζημιές του, επικαλούμενος ειδικότερα την υποχρέωσή του για παροχή δημόσιας υπηρεσίας και ισχυρίστηκε ότι κανένας ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης δεν θα παρείχε την υπηρεσία διαχείρισης του αερολιμένα υπό αμιγώς εμπορικούς όρους. Ως εκ τούτου, το πρώτο κριτήριο της υπόθεσης Altmark πληρούνταν.
- (49) Οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση μπορούσαν να συναχθούν εύκολα από τον ισολογισμό της SO.G.A.S., στον οποίο υπήρχε σαφής ανάλυση των λειτουργικών δαπανών. Η δημόσια χρηματοδότηση κάλυπτε αποκλειστικά το ποσό των ζημιών, χωρίς να παρέχεται επιπλέον περιθώριο στον δικαιούχο.
- (50) Όσον αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, στην περίπτωση των δημόσιων υπηρεσιών, οι ενέργειες ενός δημόσιου μετόχου δεν είναι συγκρίσιμες με αυτές ενός ιδιώτη επενδυτή. Η συμπεριφορά ενός δημόσιου φορέα μπορεί να δικαιολογείται από στόχους που έχουν τεθεί προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος, οι οποίοι δεν καθιστούν δυνατή την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Στην παρούσα υπόθεση, η συμπεριφορά των δημόσιων μετόχων δεν υπαγορεύθηκε από εμπορικούς λόγους και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να συγκριθεί με αυτή ενός επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Η Ιταλία έκρινε ότι το τρίτο κριτήριο Altmark, σύμφωνα με το οποίο απαιτείται η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, δεν ήταν συναφές με την υπό εξέταση υπόθεση.
- (51) Η Ιταλία ανέφερε ότι, καθόσον οι δραστηριότητες της SO.G.A.S. συνιστούσαν υπηρεσία γενικού συμφέροντος, οι εισφορές κεφαλαίου μπορούσαν να θεωρηθούν αντιστάθμιση για την παροχή των υπηρεσιών αυτών, βάσει μιας εκ των υστέρων αξιολόγησης, και επομένως δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

5.2. Το συμβιβασίμο της ενίσχυσης

- (52) Η Ιταλία δήλωσε ότι, ακόμη και αν τα μέτρα θεωρούνταν κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε εν πάση περιπτώσει να κριθούν συμβιβασίμα δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 1 της απόφασης 2005/842/ΕΚ.

5.3. Απουσία στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (53) Η Ιταλία αναφέρθηκε στην παράγραφο 39 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 για τις αερομεταφορές, κατά την οποία «η χρηματοδότηση μικρών περιφερειακών αερολιμένων (της κατηγορίας Δ) έχει μικρές πιθανότητες να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον».
- (54) Οι ιταλικές αρχές ισχυρίστηκαν επιπλέον ότι οι δραστηριότητες του αερολιμένα δεν απέφεραν κέρδος. Απόδειξη αυτού αποτελούσε το γεγονός ότι, μολονότι είχε διαφημιστεί ευρέως η αρχική πρόθεση για μερική ιδιωτικοποίηση της εταιρείας, η διαδικασία εντέλει δεν ευδοκίμησε. Δεδομένου ότι οι δυνητικοί επενδυτές έπρεπε να αναλάβουν την κάλυψη των ζημιών που αναμένονταν κατά τα επόμενα έτη, όπως αναφερόταν στο επιχειρηματικό σχέδιο που δημοσιεύτηκε στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, καθώς και με βάση το γεγονός ότι η μοναδική προσφορά που υποβλήθηκε δεν είχε θεωρηθεί οικονομικά συμφέρουσα, καθίστατο σαφές ότι η δραστηριότητα ήταν εκ φύσεως ζημιόγονος. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι προσφέροντες δεν προτίθεντο να καλύψουν τις δυνητικές μελλοντικές ζημιές απεριόριστα, αλλά μόνο μέχρι ενός προκαθορισμένου ορίου, αποδείκνυε ότι η αγορά δεν ήταν ελκυστική για τους επενδυτές, πράγμα που με τη σειρά του καθιστούσε σαφές ότι τα μέτρα δεν μπορούσαν να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6. ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΑΝ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

- (55) Με την από 27 Απριλίου 2012 επιστολή, οι ιταλικές αρχές απέστειλαν στην Επιτροπή, εκ μέρους της περιφέρειας της Καλαβρίας, τις παρατηρήσεις τους επί των σχολίων της SO.G.A.S.
- (56) Η Ιταλία υποστήριξε τα επιχειρήματα της SO.G.A.S., περιλαμβανομένου του ισχυρισμού της SO.G.A.S. ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα σχετιζόνταν με ΥΓΟΣ, γεγονός το οποίο συνεπαγόταν, κατά την Ιταλία, ότι τα μέτρα δεν μπορούσαν να θεωρηθούν κρατική ενίσχυση.
- (57) Η Ιταλία ισχυρίστηκε επίσης ότι τα μέτρα δεν στρέβλωναν τον ανταγωνισμό ούτε επηρέαζαν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.1. Η ύπαρξη της ενίσχυσης

- (58) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις εμπορικές μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».
- (59) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 εφαρμόζονται σωρευτικά: τα υπό έρευνα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ μόνον εάν πληρούνται όλες οι ως άνω προϋποθέσεις. Επομένως, η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:
- να χορηγείται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων,
 - να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή την παραγωγή ορισμένων αγαθών,
 - να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, και
 - να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (60) Στην απόφασή του στην υπόθεση *Leipzig-Halle airport* ⁽¹⁰⁾, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η κατασκευή και η εκμετάλλευση πολιτικού αερολιμένα συνιστούν οικονομική δραστηριότητα. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν ορισμένες δραστηριότητες που άπτονται, κατά κανόνα, της άσκησης προνομίων δημόσιας εξουσίας και δεν μπορούν, ως εκ τούτου, να θεωρηθούν οικονομικές δραστηριότητες. Το κράτος που χρηματοδοτεί δραστηριότητες αυτού του είδους δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η SO.G.A.S. συνιστά επιχείρηση για τους σκοπούς του δικαίου των κρατικών ενισχύσεων, καθόσον διαχειρίζεται τον αερολιμένα Stretto και παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής σε οικονομικούς φορείς (κυρίως αεροπορικές εταιρείες) που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα.

7.1.1. Κρατικοί πόροι

- (61) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης αφορά κάθε πλεονέκτημα το οποίο χορηγείται άμεσα ή έμμεσα, χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους, χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα που ενεργεί βάσει των εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί από το κράτος. Επομένως, αφορά όλα τα πλεονεκτήματα που χορηγούνται από περιφερειακούς ή τοπικούς φορείς των κρατών μελών, οποιοδήποτε και αν είναι το καθεστώς και η ονομασία τους ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443 και T-455/08 *Freistaat Sachsen κ.λπ. κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2011, σ. II-1311.

⁽¹¹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση 248/84, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1987, σ. 4013· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08 *Région Nord-Pas-de-Calais και Communauté d'agglomération du Douaisis κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2011, σ. II-0000, σκέψη 108.

- (62) Στις παραγράφους 27 και 28 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα αφορούσαν τη μεταβίβαση κεφαλαίων στη SO.G.A.S. από διάφορες περιφερειακές και τοπικές αρχές, και συγκεκριμένα από την περιφέρεια της Καλαβρίας, την επαρχία της Reggio Calabria, τον δήμο της Messina και τον δήμο της Reggio Calabria. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι τα επίμαχα μέτρα αφορούσαν κρατικούς πόρους και καταλογίζονταν στο κράτος. Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι οι πόροι των ιταλικών εμπορικών επιμελητηρίων είναι κρατικοί πόροι. Τα εμπορικά επιμελητήρια είναι δημόσιοι φορείς και διέπονται από το δημόσιο δίκαιο, σύμφωνα με το οποίο αποτελούν μέρος της δημόσιας διοίκησης και επιφορτίζονται με δημόσια καθήκοντα και, για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι οι αποφάσεις τους καταλογίζονται στο ιταλικό κράτος. Με βάση τα ανωτέρω, οι πόροι του εμπορικού επιμελητηρίου της Messina συνιστούσαν κρατικούς πόρους και η μεταφορά τους μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος. Κατά τη διάρκεια της έρευνας ούτε η Ιταλία ούτε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος αμφισβήτησαν το προκαταρκτικό αυτό συμπέρασμα.
- (63) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι όλα τα υπό αξιολόγηση μέτρα χορηγήθηκαν μέσω κρατικών πόρων και καταλογίζονται στο κράτος.

7.1.2. Επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα

- (64) Η δημόσια χρηματοδότηση είναι επιλεκτική, δεδομένου ότι ευνοεί μία μόνο επιχείρηση, τη SO.G.A.S. Καλύπτει τις ζημιές που υπέστη η SO.G.A.S. κατά τη διεξαγωγή της συνήθους εμπορικής δραστηριότητάς της.
- (65) Εφόσον η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ενός αερολιμένα συνιστά οικονομική δραστηριότητα, η Επιτροπή κρίνει ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στη SO.G.A.S., που είναι φορέας διαχείρισης μιας τέτοιας υποδομής, και με την οποία καλύπτονται δαπάνες τις οποίες κατά κανόνα θα έπρεπε να καλύπτει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στη SO.G.A.S. δεδομένου ότι ενισχύει τη θέση της στην αγορά και εμποδίζει την επέλευση των φυσιολογικών συνεπειών των υφισταμένων στην αγορά δυνάμεων ⁽¹²⁾.
- (66) Μολονότι κατά το προκαταρκτικό στάδιο η Ιταλία δήλωσε ότι δεν είχε ανατεθεί επισήμως στον αερολιμένα η παροχή ΥΓΟΣ, η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατόπιν της έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Ιταλία αναθέωρησε τη θέση της και ισχυρίστηκε ότι η επίμαχη δημόσια χρηματοδότηση συνιστούσε όντως κρατική αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ⁽¹³⁾.
- (67) Στην απόφασή του στην υπόθεση *Altmark* το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όρισε τα ακόλουθα κριτήρια για τον καθορισμό του κατά πόσον η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ παρέχει πλεονέκτημα υπό την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ ⁽¹⁴⁾:

- 1) η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη (πρώτο κριτήριο *Altmark*).
- 2) οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερο κριτήριο *Altmark*).
- 3) η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τρίτο κριτήριο *Altmark*).
- 4) όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημόσιας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισεως πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τέταρτο κριτήριο *Altmark*).

7.1.2.1. Το πρώτο κριτήριο *Altmark*

- (68) Η απαίτηση του πρώτου κριτηρίου *Altmark* συμπίπτει με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σύμφωνα με την οποία η υπηρεσία πρέπει να ανατίθεται και να ορίζεται με σαφήνεια ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-307, σκέψη 41.

⁽¹³⁾ Οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τις ιταλικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα διαφέρουν από τα επιχειρήματα που προέβλεπε προτού η Επιτροπή αποφασίσει να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας. Ειδικότερα, η Επιτροπή ανέφερε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η Ιταλία είχε επιβεβαιώσει ότι δεν είχε ανατεθεί επισήμως στη SO.G.A.S. η παροχή ΥΓΟΣ και, για τον λόγο αυτό, δεν ήταν δυνατή η αξιολόγηση του συμβιβασμού των επίμαχων μέτρων στο πλαίσιο των κανόνων ΥΓΟΣ. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ιταλία δήλωσε ότι η SO.G.A.S. είχε πράγματι επιφορτιστεί με την παροχή ΥΓΟΣ, και υποστήριξε ότι τα μέτρα που εξέταζε η Επιτροπή συνιστούσαν τη νόμιμη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

⁽¹⁴⁾ Υπόθεση C-280/00, Συλλογή 2003, σ. I-7747.

⁽¹⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, παράγραφος 47 (EE C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

- (69) Καταρχάς, το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται μόνο σε «επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος». Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επανειλημμένως υπογραμμίσει την ανάγκη ύπαρξης πράξης δυνάμει της οποίας ανατίθεται η παροχή της υπηρεσίας ⁽¹⁶⁾. Η πράξη ανάθεσης είναι απαραίτητη προκειμένου να ορίζονται οι υποχρεώσεις της επιχείρησης και του κράτους. Απουσία παρόμοιας επίσημης πράξης, δεν είναι γνωστό το συγκεκριμένο αντικείμενο της επιχείρησης και δεν μπορεί να προσδιοριστεί σε τι συνίσταται η δίκαιη αντιστάθμιση ⁽¹⁷⁾. Ως εκ τούτου, η ανάγκη σαφούς ορισμού της ΥΓΟΣ είναι εγγενής και άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της ανάθεσης και απορρέει απευθείας από το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Κάθε φορά που ανατίθεται μια υπηρεσία σε επιχείρηση, είναι λογικό η υπηρεσία αυτή να πρέπει να ορίζεται.
- (70) Ήδη από την έκδοση της ανακοίνωσης του 2001 για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, η Επιτροπή είχε επιστήσει την προσοχή στον σύνδεσμο μεταξύ του ορισμού της ανάθεσης και της αναγκαιότητας και αναλογικότητας της αντιστάθμισης που χορηγείται για την εκτέλεση ΥΓΟΣ δυνάμει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ⁽¹⁸⁾. Στην παράγραφο 22 της ανακοίνωσης αναφέρεται ότι «σε κάθε περίπτωση, προκειμένου να ισχύει η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2, η αποστολή κοινής ωφέλειας πρέπει να ορίζεται σαφώς και να ανατίθεται ρητά από πράξη της δημόσιας αρχής ... Η υποχρέωση αυτή είναι απαραίτητη ώστε να διασφαλίζεται η νομική ασφάλεια καθώς και διαφάνεια έναντι των πολιτών, και είναι επίσης απαραίτητη ώστε να μπορεί να ελέγχει η Επιτροπή αν τηρείται το κριτήριο της αναλογικότητας». Ως εκ τούτου, η ανάθεση και ο ορισμός συνιστούν εύλογο προαπαιτούμενο οποιασδήποτε ουσιώδους αξιολόγησης της αναλογικότητας τυχόν αντιστάθμισης. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επανειλημμένως υπογραμμίσει την ανάγκη σαφούς ορισμού των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την εφαρμογή τόσο της εξαίρεσης Altmark όσο και του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ⁽¹⁹⁾.
- (71) Το κοινοτικό πλαίσιο του 2005 για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ⁽²⁰⁾ επιβεβαιώνει την προσέγγιση αυτή. Στην παράγραφο 8 του πλαισίου ορίζεται ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ μπορεί να κηρυχθεί συμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο εν λόγω πλαίσιο. Οι προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνουν, συγκεκριμένα, ανάθεση της ΥΓΟΣ με μία ή περισσότερες τυπικές πράξεις οι οποίες πρέπει, μεταξύ άλλων, να προσδιορίζουν την ακριβή φύση και τη διάρκεια των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης και τους όρους της αποφυγής και της επιστροφής ενδεχόμενης υπέρμετρης αντιστάθμισης (παράγραφος 12 του πλαισίου).
- (72) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 2011 σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ⁽²¹⁾ αναφέρεται επίσης ότι τόσο η ΥΓΟΣ όσο και οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ορίζονται με σαφήνεια εκ των προτέρων. Σύμφωνα με την παράγραφο 51 της ανακοίνωσης, «για να ισχύσει το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης, η λειτουργία μιας ΥΓΟΣ πρέπει να έχει ανατεθεί σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου, πρέπει να έχει ανατεθεί στις εν λόγω επιχειρήσεις μια ιδιαίτερη αποστολή από το κράτος. Επίσης, το πρώτο κριτήριο Altmark απαιτεί η επιχείρηση να ενέχει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συνεπώς, για να είναι συμβατή με τη νομολογία της υπόθεσης Altmark, η ανάθεση της δημόσιας υπηρεσίας πρέπει απαραίτητα να προσδιορίζει τις υποχρεώσεις των εν λόγω επιχειρήσεων, καθώς και της Αρχής». Στην παράγραφο 52 αναφέρεται ότι η αποστολή δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ανατίθεται με πράξη ή με σειρά πράξεων που πρέπει να προσδιορίζουν τουλάχιστον το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας: την επιχείρηση και, κατά περίπτωση, τη σχετική περιοχή· τη φύση ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που παραχωρούνται στην επιχείρηση από την εν λόγω Αρχή· παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης· και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

⁽¹⁶⁾ Υπόθεση 127/73 Belgische Radio en Televisie κατά SABAM και Fonior, Συλλογή 1974, σ. 313, σκέψεις 19 και 20· υπόθεση 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro κατά Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, Συλλογή 1989, σ. 803, σκέψεις 55 έως 57· υπόθεση 7/82 GVL κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 483· υπόθεση 172/80 Züchner κατά Bayerische Vereinsbank, Συλλογή 1981, σ. 2021.

⁽¹⁷⁾ Σημείο 5.1 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2007 που περιλαμβάνει ερωτήσεις που τίθενται συχνά σχετικά με την απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2005 για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό τη μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, καθώς και σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας – Συνοδευτικό έγγραφο στην ανακοίνωση με τίτλο «Υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, περιλαμβανομένων των κοινωνικών υπηρεσιών γενικού συμφέροντος: Μια νέα ευρωπαϊκή δέσμευση», το οποίο είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>

⁽¹⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στην Ευρώπη (η ανακοίνωση του 2001 για τις ΥΓΟΣ) (ΕΕ C 17 της 19.1.2001, σ. 4).

⁽¹⁹⁾ Υπόθεση C-280/00 Altmark, Συλλογή 2003, σ. I-7747, σκέψη 87· απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2012 στην υπόθεση T-137/10 CBI κατά Επιτροπής δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη, σκέψεις 97 και 98.

⁽²⁰⁾ ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4.

⁽²¹⁾ ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

- (73) Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές ισχυρίζονται ότι η προσέγγιση της Επιτροπής είναι υπερβολικά τυπολατρική και ότι είχε πράγματι ανατεθεί στη SO.G.A.S. η παροχή ΥΓΟΣ· προς στήριξη του ισχυρισμού αυτού βασίζονται, ως επί το πλείστον, σε έγγραφα με ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας έγκρισης των επίμαχων μέτρων.
- (74) Σύμφωνα με την Ιταλία, το συμπέρασμα ότι η διαχείριση του αερολιμένα Stretto συνιστά ΥΓΟΣ μπορεί να συναχθεί από αρκετές αποφάσεις περιφερειακών αρχών, οι οποίες αναφέρονται στο δημόσιο συμφέρον που ενυπάρχει στις αερολιμενικές υπηρεσίες και στον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Ωστόσο, στις εν λόγω αποφάσεις περιφερειακών αρχών δεν παρατίθεται ρητός ορισμός των εικαζόμενων ΥΓΟΣ που ανατέθηκαν στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ούτε κανόνες που να διέπουν την αντιστάθμιση. Επιπλέον, οι εν λόγω πράξεις εκδόθηκαν από το 2007 και ύστερα και, ως εκ τούτου, έπονται της εικαζόμενης έναρξης της παροχής υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, δηλαδή εκδόθηκαν μετά τις δραστηριότητες του αερολιμένα κατά την περίοδο 2004-2006. Επίσης, η Ιταλία δεν έδωσε στη διάθεση της Επιτροπής κανένα άλλο έγγραφο με ημερομηνία προγενέστερη του 2004 στο οποίο να προσδιορίζεται το αντικείμενο των φερόμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στον δικαιούχο.
- (75) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι στην υπό εξέταση υπόθεση η εικαζόμενη ΥΓΟΣ δεν είχε ανατεθεί δεόντως στον δικαιούχο.
- (76) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχειρήμα των ιταλικών αρχών ότι η παροχή ΥΓΟΣ μπορεί να αντισταθμιστεί νομίμως ακόμη και όταν η υπηρεσία δεν έχει οριστεί εκ των προτέρων ως ΥΓΟΣ και δεν έχει ανατεθεί στον δικαιούχο επί τη βάση αυτή. Εάν συνέβαινε αυτό, τα κράτη μέλη θα είχαν την ευχέρεια να επανεξετάζουν εκ των υστέρων και κατά το δοκούν την ανάγκη επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Από τη στιγμή που μια επιχείρηση εμφάνιζε λειτουργικές ζημιές, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αναθέσουν στην επιχείρηση αυτή υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να της χορηγήσουν αντιστάθμιση, ως μέσο για να παράσχουν στήριξη στην επιχείρηση, ανεξαρτήτως οποιασδήποτε εκ των προτέρων αξιολόγησης της πραγματικής ανάγκης για παροχή της υπηρεσίας γενικού συμφέροντος. Η προσέγγιση αυτή δεν συμβιβάζεται με την απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθενται στη σχετική επιχείρηση με μία ή περισσότερες τυπικές πράξεις, στις οποίες ορίζονται, μεταξύ άλλων, η φύση και η διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι παράμετροι για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναδείρωση της αντιστάθμισης και οι απαραίτητες ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης. Ο ισχυρισμός των ιταλικών αρχών ότι οι αερολιμενικές υπηρεσίες είναι ουσιώδεις για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι η παροχή ΥΓΟΣ είχε ανατεθεί στον δικαιούχο ορθώς, δεδομένου ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι κανόνες που διέπουν την αντιστάθμιση δεν είχαν καθοριστεί με διαφάνεια εκ των προτέρων.
- (77) Επιπλέον, τυχόν υιοθέτηση της πρακτικής που προτείνουν οι ιταλικές αρχές, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αναθέτουν την παροχή ΥΓΟΣ εκ των υστέρων, θα συνεπαγόταν ευνοϊκότερη μεταχείριση κρατών μελών που θα είχαν ενεργήσει κατά παράβαση των υποχρεώσεων κοινοποίησης και αναστολής της εφαρμογής. Τα εν λόγω κράτη μέλη θα ήταν σε θέση να ισχυριστούν ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε παρανόμως σε επιχείρηση ήταν πράγματι απαραίτητη για την κάλυψη δαπανών δημόσιας υπηρεσίας, η οποία έτυχε να παρέχεται από τον δικαιούχο χωρίς, ωστόσο, να έχει οριστεί ή ανατεθεί εκ των προτέρων στην επιχείρηση. Αντιθέτως, τα κράτη μέλη που θα επέλεγαν να συμμορφωθούν με την υποχρέωσή τους περί κοινοποίησης θα έπρεπε να αναθέτουν και να ορίζουν με σαφήνεια την ΥΓΟΣ εκ των προτέρων, προκειμένου να συμμορφώνονται με τους κανόνες για τις ΥΓΟΣ και τη νομολογία *Altmark*.
- (78) Αυτό θα δημιουργούσε ένα κίνητρο για τα κράτη μέλη να μην κοινοποιούν τις νέες κρατικές ενισχύσεις, πράγμα που αντικείται στην παγιωμένη αρχή ότι τα κράτη μέλη που δεν κοινοποιούν κρατικές ενισχύσεις δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται ευνοϊκότερα από τα κράτη μέλη που προβαίνουν στις σχετικές κοινοποιήσεις ⁽²²⁾.
- (79) Συνοπτικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν πληρούνται το πρώτο κριτήριο *Altmark*, ενώ φρονεί επίσης ότι δεν πληρούνται ούτε τα υπόλοιπα κριτήρια *Altmark*, για τους λόγους που παρατίθενται στη συνέχεια.

7.1.2.2. Το δεύτερο κριτήριο *Altmark*

- (80) Οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης δεν έχουν προσδιοριστεί εκ των προτέρων. Οι πράξεις με τις οποίες, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, έχουν ανατεθεί οι υπηρεσίες δεν αναφέρουν λεπτομερώς τις υπηρεσίες που πρόκειται να παρέχονται από τον δικαιούχο και δεν θεσπίζουν κανέναν μηχανισμό χορήγησης αντιστάθμισης για τη δημόσια αποστολή που φέρεται να τους ανατίθεται.

7.1.2.3. Το τρίτο κριτήριο *Altmark*

- (81) Σύμφωνα με το τρίτο κριτήριο *Altmark*, η αντιστάθμιση που εισπράττεται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

⁽²²⁾ Υπόθεση 301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. 307, σκέψη 11· συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως 607/97, T-1/98, T-3/98 έως 6/98 και T-23/98 *Alzetta Mauro* κ.λπ. κατά Επιτροπής Συλλογή 2000, σ. II-2319, σκέψη 79, και εκεί παρατιθέμενες αναφορές· απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-394/08, T-408/08, T-453/08 και T-454/08 *Regione autonoma della Sardegna* κ.λπ. κατά Επιτροπής, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί, σκέψη 91.

- (82) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχειρημα της Ιταλίας σύμφωνα με το οποίο, καθώς η χρηματοδότηση περιορίστηκε στην αντιστάθμιση των λειτουργικών ζημιών, ο αερολιμένας έλαβε μόνο τη δημόσια χρηματοδότηση που απαιτούνταν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Μία από τις θεμελιώδεις αρχές για την αξιολόγηση της αναλογικότητας της αντιστάθμισης είναι ότι η χορήγηση αντιστάθμισης είναι δυνατή μόνο για τις καθαρές δαπάνες που πραγματοποιούνται από τον δημόσιο φορέα εκμετάλλευσης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ελλείπει σαφούς ορισμού των υποχρεώσεων που επιβλήθηκαν στον δικαιούχο, η Επιτροπή δεν μπορεί να προσδιορίσει με βεβαιότητα τις δαπάνες που θα έπρεπε να είχαν συνεκτιμηθεί κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης.
- (83) Ακόμη και όταν η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, ορισμένες δραστηριότητες που δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες όπως, μεταξύ άλλων, η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η χρήση και η μίσθωση γης και κτιρίων για γραφεία, αποθηκευτικούς χώρους, ξενοδοχεία και βιομηχανικές επιχειρήσεις που βρίσκονται εντός του αερολιμένα και για καταστήματα, εστιατόρια και χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, δεν εμπίπτουν στο πεδίο των ΥΓΟΣ και επομένως δεν μπορούν να επιδοτούνται με βάση τους κανόνες για τις ΥΓΟΣ. Οι ιταλικές αρχές δεν έχουν παράσχει κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι δεν επιδοτήθηκαν δραστηριότητες που δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες του αερολιμένα, όπως απαιτείται στις παραγράφους 34 και 53 στοιχείο iv) των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 για τις αερομεταφορές.

7.1.2.4. Το τέταρτο κριτήριο Altmark

- (84) Σύμφωνα με το τέταρτο κριτήριο Altmark, εάν η αντιστάθμιση δεν περιλαμβάνει ενίσχυση, πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο. Το κριτήριο θεωρείται ότι πληρούται εάν ο δικαιούχος της αντιστάθμισης έχει επιλεγεί κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών, ή ελλείπει αυτού, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες μιας αποδοτικής επιχείρησης.
- (85) Στην παρούσα υπόθεση ο δικαιούχος δεν επελέγη κατόπιν δημόσιας διαδικασίας υποβολής προσφορών. Επίσης, η Ιταλία δεν προσκόμισε στην Επιτροπή κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι το επίπεδο της αντιστάθμισης καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με υλικά μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα, καθώς ένα εύλογο κέρδος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση είχε καθοριστεί με βάση τις δαπάνες μιας αποδοτικής επιχείρησης.
- (86) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να διαπιστώσει ότι ο δικαιούχος παρείχε τις υπηρεσίες με το ελάχιστο δυνατό κόστος για την κοινότητα.
- (87) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά τη διάρκεια της έρευνας ο δικαιούχος υποστήριξε ότι τα μέτρα συμμορφώνονταν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Μολονότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα είχε καταγράψει ζημίες, θα μπορούσε ευλόγως να υποτεθεί ότι η δραστηριότητα θα απέφερε κέρδος.
- (88) Σε αντίθεση με τον ισχυρισμό του δικαιούχου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, πρώτον, κατά τη διάρκεια της έρευνας η Ιταλία δεν ισχυρίστηκε ότι το κράτος επένδυσε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα με την προσδοκία ότι θα ήταν κερδοφόρος και έχει, μάλιστα, υποστηρίξει ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς δεν εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 49).
- (89) Δεύτερον, προκειμένου να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση με βάση την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, είναι απαραίτητο να καθοριστεί κατά πόσον, σε παρόμοιες περιστάσεις, ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε συμπεριφερθεί με παρόμοιο τρόπο. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αποφανθεί ότι και το ίδιο η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή, προς τον οποίο πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση του δημοσίου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής, δεν αντιστοιχεί κατ' ανάγκη προς τη συμπεριφορά του κοινού επενδυτή που τοποθετεί κεφάλαια χάριν αποδοτικότητας υπό κατά το μάλλον ή ήττον βραχυπρόθεσμη προοπτική, οφείλει, τουλάχιστον, να ακολουθεί τη συμπεριφορά μιας ιδιωτικής εταιρείας holding ή ενός ιδιωτικού ομίλου επιχειρήσεων που επιδιώκουν μία διαρθρωτική πολιτική, γενική ή κλαδική, με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας⁽²³⁾. Για να εξακριβωθεί ότι το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνेतου επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφεύγεται συνεπώς οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις⁽²⁴⁾. Κατά πάγια νομολογία, στην περίπτωση που κράτος μέλος επικαλείται, κατά τη διοικητική διαδικασία, το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, εν αμφιβολία, σε αυτό αποδίδεται να αποδείξει πλήρως και επί τη βάσει αντικειμενικών και επαληθεύσιμων στοιχείων ότι το μέτρο που έλαβε συναρτάται με την ιδιότητά του ως μετόχου. Από τα στοιχεία αυτά πρέπει να προκύπτει σαφώς ότι το συγκεκριμένο κράτος μέλος είχε λάβει, πριν ή συγχρόνως με τη χορήγηση του οικονομικού πλεονεκτήματος, την απόφαση να προβεί, με το μέτρο που πράγματι έλαβε, σε επένδυση στην ελεγχόμενη από αυτό δημόσια επιχείρηση⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Βλέπε, ιδίως, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. I-4103, σκέψεις 20 έως 22.

⁽²⁴⁾ Απόφαση στην υπόθεση Stardust Marine κατά Επιτροπής, σκέψη 71.

⁽²⁵⁾ Βλέπε υπόθεση C-124/10 P Επιτροπή κατά EDF, σκέψεις 82 και 83, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-268/08 και T-281/08 Land Burgenland (Αυστρία) και Αυστρία κατά Επιτροπής, σκέψη 155.

- (90) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τον ισχυρισμό του δικαιούχου ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα υπαγορεύονταν από τις προοπτικές κερδοφορίας της εταιρείας, όπως ορίζονταν στο επιχειρηματικό σχέδιο που είχε ως στόχο την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της και το οποίο καταρτίστηκε το 2008, μεταγενέστερα δηλαδή της απόφασης για τη λήψη των υπό εξέταση μέτρων. Η Επιτροπή εκτιμά ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε προβεί σε εισφορές νέων κεφαλαίων σε εταιρεία της οποίας το κεφάλαιο υπολειπόταν του νόμιμου ορίου, όπως στην περίπτωση της SO.G.A.S., μόνον εάν κατά τον χρόνο της εισφοράς θα είχε λόγο να αναμένει ότι η εταιρεία θα ανακτούσε τη βιωσιμότητά της εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Δεδομένου ότι ούτε οι ιταλικές αρχές ούτε η SO.G.A.S. προσκόμισαν συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία που να αντιστοιχούν χρονικά στην περίοδο κατά την οποία ελήφθησαν τα μέτρα και από τα οποία να προκύπτει ότι οι δημόσιες αρχές επιθυμούσαν να επενδύσουν και μπορούσαν ευλόγως να αναμένουν οικονομική απόδοση της επένδυσής τους, η οποία θα ήταν αποδεκτή και από ιδιώτη επενδυτή, και δεδομένου ότι η Ιταλία είχε ρητώς επιβεβαιώσει ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς δεν εφαρμόζοταν στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα δεν συμμορφώνονται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

7.1.2.5. Συμπέρασμα

- (91) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, εν προκειμένω, δεν πληρούνται κανένα από τα τέσσερα κριτήρια που ορίστηκαν από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση *Altmark* και ότι τα μέτρα δεν συμμορφώνονται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα επίμαχα μέτρα, ήτοι οι εισφορές κεφαλαίου για την κάλυψη των ζημιών που υπέστη η SO.G.A.S. κατά τα έτη 2004, 2005 και 2006, παρέχουν στη SO.G.A.S. οικονομικό πλεονέκτημα.

7.1.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίδραση στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών

- (92) Όσον αφορά τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Ιταλία επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αερομεταφορές, «η χρηματοδότηση μικρών περιφερειακών αερολιμένων (της κατηγορίας Δ) έχει μικρές πιθανότητες να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντικείται προς το κοινό συμφέρον». Ωστόσο, η διάταξη αυτή αφορά την αξιολόγηση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και σκοπός της δεν είναι να νοηθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση μικρών αερολιμένων δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1.
- (93) Επιπλέον, στην παράγραφο 40 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 για τις αερομεταφορές αναφέρεται ότι «πέραν όμως αυτών των γενικών ενδείξεων, δεν είναι δυνατόν να γίνει διάγνωση για όλες τις πιθανές περιπτώσεις, και ιδίως για τους αερολιμένες των κατηγοριών Γ και Δ. Γι' αυτό ακριβώς, κάθε μέτρο που μπορεί να αποτελεί κρατική ενίσχυση ενός αερολιμένα πρέπει να κοινοποιείται για να εξετάζεται η επίπτωσή του στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και, ενδεχομένως, εάν είναι συμβιβάσιμο».
- (94) Ο αερολιμένας *Stretto* βρίσκεται στο νότιο άκρο της ιταλικής χερσονήσου και είναι ένας από τους τρεις αερολιμένες της περιφέρειας της Καλαβρίας. Η επιβατική κίνηση στον αερολιμένα παραμένει σταθερά μικρότερη από ένα εκατ. επιβάτες⁽²⁶⁾. Κατά τον χρόνο που τέθηκαν σε εφαρμογή τα υπό εξέταση μέτρα, ο αερολιμένας ανήκε στην κατηγορία Δ «μικροί περιφερειακοί αερολιμένες», για τους σκοπούς των κατευθυντηρίων γραμμών του 2005 για τις αερομεταφορές. Ωστόσο, η κίνηση των επιβατών που διαχειρίζεται ο αερολιμένας διπλασιάστηκε μεταξύ 2004 και 2012.
- (95) Η αγορά διαχείρισης και εκμετάλλευσης αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των μικρών περιφερειακών αερολιμένων, είναι μια αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό, στην οποία δραστηριοποιούνται αρκετές ιδιωτικές και δημόσιες επιχειρήσεις σε όλη την Ένωση. Αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η Ιταλία αποπειράθηκε να προβεί σε μερική ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα *Stretto* και για τον σκοπό αυτό δημοσίευσε το 2007 πρόσκληση υποβολής προσφορών, η οποία ήταν ανοικτή σε επιχειρήσεις από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 32). Ως εκ τούτου, η παροχή δημόσιας χρηματοδότησης σε φορέα διαχείρισης αερολιμένα μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην αγορά για την εκμετάλλευση και τη διαχείριση αερολιμενικών υποδομών. Επιπλέον, οι αερολιμένες μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση επιβατών, ακόμη και αν έχουν διαφορετικές ζώνες επιρροής. Έως έναν βαθμό και για μια μερίδα επιβατών, ορισμένοι προορισμοί μπορούν να υποκαθίστανται μεταξύ τους. Η δημόσια χρηματοδότηση των αερολιμένων μπορεί, κατά συνέπεια, να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών σε όλη την Ένωση.
- (96) Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, ο αερολιμένας *Stretto* εξυπηρετούσε κυρίως εγχώριους προορισμούς και δύο διεθνή δρομολόγια —Παρίσι και Μάλτα— και χάρη στα κεφάλαια που έλαβε κατόρθωσε να παραμείνει στην αγορά και να διευρύνει σημαντικά τις λειτουργίες του· συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επίμαχα μέτρα μπορεί να έχουν στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να έχουν επηρεάσει τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

7.1.4. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης

- (97) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι εισφορές κεφαλαίων που χορηγήθηκαν στη SO.G.A.S. από τους δημόσιους μετόχους της, προκειμένου να καλυφθούν οι ζημιές που υπέστη κατά τα έτη 2004, 2005 και 2006, συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

⁽²⁶⁾ Δημοσιοποιημένα στοιχεία.

7.2. Η νομιμότητα της ενίσχυσης

- (98) Τα υπό έρευνα μέτρα τέθηκαν σε εφαρμογή πριν να λάβουν την επίσημη έγκριση της Επιτροπής, εκ του οποίου συνάγεται ότι η Ιταλία δεν τήρησε την υποχρέωση αναστολής της εφαρμογής βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

7.3. Το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης

7.3.1. Συμβιβάσιμο βάσει των κανόνων για τις ΥΓΟΣ

- (99) Η SO.G.A.S. ισχυρίζεται ότι το μέτρο είναι συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (100) Το άρθρο 106 παράγραφος 2 ορίζει ότι «οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες των Συνθηκών, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Ένωσης».
- (101) Το άρθρο αυτό προβλέπει εξαίρεση από την απαγόρευση της κρατικής ενίσχυσης που περιέχεται στο άρθρο 107 της ΣΛΕΕ, στον βαθμό που η κρατική ενίσχυση είναι απαραίτητη και αναλογική για τη διασφάλιση της εκτέλεσης της ΥΓΟΣ υπό αποδεκτούς οικονομικούς όρους. Σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 3, είναι καθήκον της Επιτροπής να μεριμνά για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, μεταξύ άλλων, προσδιορίζοντας τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες κρίνει ότι πληρούνται τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας.
- (102) Πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012 η πολιτική της Επιτροπής για την εφαρμογή της εξαίρεσης του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ προβλεπόταν στο κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (το πλαίσιο του 2005 για τις ΥΓΟΣ) ⁽²⁷⁾ και στην απόφαση 2005/842/ΕΚ.
- (103) Στις 31 Ιανουαρίου 2012 τέθηκε σε ισχύ μια νέα δέσμη μέτρων για τις ΥΓΟΣ, η οποία περιλάμβανε το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (το πλαίσιο του 2011 για τις ΥΓΟΣ) ⁽²⁸⁾ και την απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής ⁽²⁹⁾.

7.3.1.1. Συμβιβάσιμο βάσει της απόφασης 2005/842/ΕΚ

- (104) Τα μέτρα λήφθηκαν τον Ιούνιο του 2004, τον Ιούνιο του 2005 και τον Δεκέμβριο του 2007. Ο δικαιούχος υποστηρίζει ότι τα μέτρα απαλλάσσονταν από την απαίτηση κοινοποίησης δυνάμει της απόφασης 2005/842/ΕΚ.
- (105) Σύμφωνα με την απόφαση 2005/842/ΕΚ, οι κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε επιχειρήσεις σε σχέση με τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος είναι συμβιβάσιμες εάν συμμορφώνονται με τους όρους που θέτει η εν λόγω απόφαση. Ειδικότερα, σύμφωνα με την απόφαση, συμβιβάσιμες θεωρούνται οι κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε αερολιμένες i) με ετήσια επιβατική κίνηση που δεν υπερβαίνει το ένα εκατ. επιβάτες ή ii) με ετήσιο κύκλο εργασιών προ φόρων μικρότερο των 100 εκατ. ευρώ κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται της ανάθεσης της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, και εφόσον το ετήσιο ύψος της αντιστάθμισης για την εν λόγω υπηρεσία παραμένει μικρότερο των 30 εκατ. ευρώ ⁽³⁰⁾.
- (106) Η απόφαση 2005/842/ΕΚ ίσχυε μόνο για τις ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που σχετιζόνταν με πραγματικές υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος. Προκειμένου να μπορεί να επωφεληθεί της απαλλαγής, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τη διαχείριση ΥΓΟΣ έπρεπε επίσης να συμμορφώνεται με τους λεπτομερείς όρους που θεσπίζονταν στα άρθρα 4, 5 και 6 της απόφασης ⁽³¹⁾.
- (107) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης 2005/842/ΕΚ, οι ΥΓΟΣ έπρεπε να ανατίθενται στη σχετική επιχείρηση με μία ή περισσότερες τυπικές πράξεις, οι οποίες έπρεπε να καθορίζουν, μεταξύ άλλων, τη φύση και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης. Στο άρθρο 5 της απόφασης οριζόταν ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν έπρεπε να υπερβαίνει εκείνο που απαιτείται για να καλυφθεί το κόστος εκτέλεσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 6 της απόφασης τα κράτη μέλη όφειλαν να διενεργούν τακτικούς ελέγχους ώστε να διασφαλίζεται ότι η αντιστάθμιση που λαμβάνουν οι επιχειρήσεις δεν υπερβαίνει το ποσό που έχει καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 5.

⁽²⁷⁾ ΕΕ C 297 της 29.11.2005.

⁽²⁸⁾ ΕΕ C 8 της 11.1.2012.

⁽²⁹⁾ 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).

⁽³⁰⁾ Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α).

⁽³¹⁾ Βλέπε άρθρο 10 της απόφασης για τις ημερομηνίες έναρξης ισχύος και συγκεκριμένα την εφαρμογή του άρθρου 4 στοιχεία γ), δ) και ε) και του άρθρου 6.

- (108) Για τους λόγους που εκτίθενται στο τμήμα 7.1.2.1, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ούτε ο δικαιούχος ούτε οι ιταλικές αρχές έχουν αποδείξει ότι είχαν ανατεθεί στη SO.G.A.S. σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης, δεν έχουν αποδείξει ότι οι πράξεις με τις οποίες εικάζεται ότι ανατέθηκε η υπηρεσία, τις οποίες και επικαλέστηκαν, όριζαν παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης ή ρυθμίσεις για την αποφυγή ή την επιστροφή ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, δεν πληρούνται οι απαιτήσεις των άρθρων 4, 5 και 6 της απόφασης 2005/842/ΕΚ σχετικά με το περιεχόμενο των πράξεων ανάθεσης.
- (109) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κάλυψη που παρασχέθηκε για τις ζημιές του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Stretto δεν ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά ούτε απαλλασσόταν από την απαίτηση κοινοποίησης δυνάμει της απόφασης 2005/842/ΕΚ.
- (110) Ομοίως, απουσία σαφούς ορισμού των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη SO.G.A.S., το μέτρο δεν μπορεί ούτε να θεωρηθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά ούτε να εξαιρεθεί από την απαίτηση προηγούμενης κοινοποίησης βάσει του άρθρου 10 στοιχείο β) της απόφασης 2012/21/ΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει βασίσει την εκτίμησή της σχετικά με το κατά πόσον το μέτρο μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά στην παράγραφο 69 του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ, σύμφωνα με την οποία «Η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις αρχές που καθορίζονται στην παρούσα ανακοίνωση σε παράνομες ενισχύσεις για τις οποίες λαμβάνει απόφαση μετά τις 31 Ιανουαρίου 2012, ακόμα και αν η ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από την εν λόγω ημερομηνία».

7.3.1.2. Συμβιβάσιμο βάσει του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ

- (111) Στην παράγραφο 16 του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να θεωρείται έγκυρη η ανάθεση ΥΓΟΣ. Στην παράγραφο 16 στοιχείο α) ορίζεται ότι η πράξη με την οποία ανατίθεται η υπηρεσία πρέπει να προσδιορίζει το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, για τους λόγους που έχουν ήδη εκτεθεί στο τμήμα 7.1.2.1., τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμα βάσει του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η συνολική διαχείριση του αερολιμένα δεν έχει ανατεθεί με σαφήνεια στον δικαιούχο ως ΥΓΟΣ. Η Επιτροπή δεν έχει λάβει κανένα νομικό έγγραφο στο οποίο να ορίζεται με σαφήνεια και εκ των προτέρων η ΥΓΟΣ που ανατέθηκε στον δικαιούχο ή το δικαίωμα αντιστάθμισης του δικαιούχου. Δεν έχει υποβληθεί κανένα στοιχείο στην Επιτροπή που να αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις παραγράφους 17 και 18 του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ.
- (112) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το υπό εξέταση μέτρο ενίσχυσης δεν μπορεί να κριθεί συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (113) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ, η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ που χορηγείται σε προβληματικές εταιρείες πρέπει να αξιολογείται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α).
- (114) Κατά τα πρώιμα στάδια της υπόθεσης, η Ιταλία υποστήριξε ότι η SO.G.A.S. ήταν προβληματική επιχείρηση, κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Ωστόσο, η Ιταλία υποστήριξε επίσης ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα δεν αποτελούσαν μέρος σχεδίου αναδιάρθρωσης και ότι δεν υφίστατο τέτοιο σχέδιο. Συνεπώς, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι τα μέτρα δεν μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμα βάσει των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.
- (115) Κατά την επίσημη έρευνα, η Ιταλία δεν εξακολούθησε να υποστηρίζει ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα αντιμετώπιζε προβλήματα κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων ενίσχυσης και ότι, κατ' επέκταση, η ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη βάσει των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.
- (116) Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία που να παρέχουν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να αξιολογήσει το συμβιβάσιμο των μέτρων με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, και η Επιτροπή δεν μπορεί επομένως να τα κρίνει συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

7.3.2. Συμβιβάσιμο βάσει των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές

- (117) Στις 31 Μαρτίου 2014 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία θεσπίζονται οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές)⁽³²⁾. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται σε ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες πριν από τις 31 Μαρτίου 2014.

⁽³²⁾ ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3.

- (118) Οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών εφόσον πληρούνται οι εξής όροι:
- *συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος*: η προϋπόθεση αυτή πληρούται όταν, μεταξύ άλλων, η ενίσχυση αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ και τη συνδεσιμότητα των περιοχών ή διευκολύνει την περιφερειακή ανάπτυξη ⁽³³⁾.
 - *ανάγκη για κρατική παρέμβαση*: 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 ⁽³⁴⁾.
 - *λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου*: η προϋπόθεση αυτή πληρούται 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 ⁽³⁵⁾.
 - *αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)*: προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας ⁽³⁶⁾.
 - *αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές* ⁽³⁷⁾.
- (119) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η περιφέρεια της Καλαβρίας αντιμετωπίζει σημαντικές δυσκολίες οι οποίες οφείλονται στην απομακρυσμένη γεωγραφική θέση της και την ανεπαρκή κινητικότητα εμπορευμάτων, η οποία αποτελεί σε μεγάλο βαθμό συνέπεια της έλλειψης κατάλληλων υποδομών. Η Ιταλία έχει δηλώσει ότι τα υπό εξέταση μέτρα αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου ενίσχυσης του δικτύου μεταφορών της Καλαβρίας. Τα μέτρα θα παρείχαν τη δυνατότητα στη SO.G.A.S. να βελτιώσει την υποδομή και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στον αερολιμένα, στο πλαίσιο της νέας περιφερειακής στρατηγικής που αποσκοπεί στη βελτίωση του δικτύου μεταφορών και στη διασφάλιση της βελτιωμένης πρόσβασης στην περιοχή.
- (120) Η Επιτροπή θεωρεί, επομένως, ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν στη SO.G.A.S. έχουν συμβάλει στην επίτευξη ενός στόχου γενικού συμφέροντος, βελτιώνοντας την προσβασιμότητα, τη συνδεσιμότητα και την περιφερειακή ανάπτυξη μέσω της ανάπτυξης ασφαλών και αξιόπιστων υποδομών αεροπορικών μεταφορών.
- (121) Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδέχεται να αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την εξασφάλιση χρηματοδότησης προκειμένου να λειτουργούν χωρίς δημόσια χρηματοδότηση. Στην παράγραφο 118 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές αναφέρεται ότι οι αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών έως 700 000 επιβάτες ενδέχεται να μην είναι σε θέση να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους. Η κίνηση στον αερολιμένα Stretto παραμένει διαρκώς κάτω από 700 000 επιβάτες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση ήταν απαραίτητη, με την έννοια ότι διευκόλυνε τη βελτίωση της συνδεσιμότητας της περιφέρειας της Καλαβρίας, την οποία η αγορά δεν θα μπορούσε να επιτύχει από μόνη της.
- (122) Χωρίς την ενίσχυση η δραστηριότητα του δικαιούχου θα είχε μειωθεί σημαντικά ή μπορεί και να είχε παύσει εξ ολοκλήρου. Συγχρόνως, η ενίσχυση δεν υπερέβη το ποσό που απαιτείται για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών και, ως εκ τούτου, δεν υπερέβη το ελάχιστο αναγκαίο μέτρο για την υλοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.
- (123) Δεν υπάρχει άλλος αερολιμένας στην ίδια ζώνη επιρροής ⁽³⁸⁾: όπως έχει προαναφερθεί, ο πλησιέστερος αερολιμένας βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 130 km Επιπλέον, η Ιταλία έχει επιβεβαιώσει ότι η υποδομή του αερολιμένα είναι διαθέσιμη σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες επί ίσους όρους. Ούτε από τις πληροφορίες που βρίσκονται στη διάθεση της Επιτροπής ούτε από τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της έρευνας προκύπτει οποιαδήποτε μεροληπτική μεταχείριση όσον αφορά την πρόσβαση στην υποδομή.
- (124) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούνται οι όροι συμβατότητας που ορίζονται στις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές.

7.3.3. Συμπέρασμα σχετικά με το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης

- (125) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κοινοποιηθέν μέτρο ενίσχυσης είναι συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

⁽³³⁾ Παράγραφοι 137 και 113 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές.

⁽³⁴⁾ Παράγραφοι 137 και 116 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές.

⁽³⁵⁾ Παράγραφοι 137 και 124 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές.

⁽³⁶⁾ Παράγραφοι 137 και 125 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές.

⁽³⁷⁾ Παράγραφοι 137 και 131 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές.

⁽³⁸⁾ Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές, 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.

- (126) Η Επιτροπή καταλήγει στη διαπίστωση αυτή κατ' εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, με την επιφύλαξη εφαρμογής άλλων διατάξεων του δικαίου της ΕΕ, όπως διατάξεων της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (127) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία έδωσε παράνομως σε εφαρμογή την επίμαχη ενίσχυση, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, υπό το πρίσμα της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφάσισε να μην προβάλει αντιρρήσεις για την ενίσχυση, για τον λόγο ότι είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Ιταλία στην εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα Stretto S.O.G.A.S. SpA, ύψους 6 392 847 ευρώ, είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος