

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/1861 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιουλίου 2016

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA33983 (2013/C) (πρώην 2012/NN) (πρώην 2011/N) — Ιταλία —
Αποζημίωση των αερολιμένων της Σαρδηνίας για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΓΟΣ)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 4862]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις ⁽¹⁾, και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 30 Νοεμβρίου 2011, η Ιταλία κοινοποίησε καθεστώς αποζημίωσης υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής «ΥΠΔΥ»), με στόχο την ενίσχυση και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Η κοινοποίηση πραγματοποιήθηκε μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής.
- (2) Η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία να παράσχει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την κοινοποίηση με επιστολές της 30ής Ιανουαρίου 2012, της 24ης Απριλίου 2012 και της 12ης Ιουλίου 2012. Η Ιταλία απάντησε στα εν λόγω αιτήματα με επιστολές της 24ης Φεβρουαρίου 2012, της 30ής Μαΐου 2012 και της 9ης Αυγούστου 2012.
- (3) Βάσει των πληροφοριών που λήφθηκαν σχετικά με το ενδεχόμενο η Ιταλία να είχε θέσει σε εφαρμογή το μέτρο πριν η Επιτροπή λάβει απόφαση έγκρισης της ενίσχυσης, η Επιτροπή αποφάσισε να ερευνήσει το μέτρο βάσει του κεφαλαίου 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ⁽²⁾ σχετικά με τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις.
- (4) Στις 30 Νοεμβρίου 2012, η Ιταλία ζήτησε από την Επιτροπή να προσδιορίσει τον χρόνο λήψης της απόφασης και να παράσχει ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με τη διαδικασία. Η Επιτροπή απάντησε με επιστολή που διαβιβάστηκε στην Ιταλία στις 7 Δεκεμβρίου 2012.
- (5) Με επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης («απόφαση κίνησης της διαδικασίας») σχετικά με το κοινοποιηθέν καθεστώς.

⁽¹⁾ ΕΕ C 152 της 30.5.2013, σ. 30.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

- (6) Η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 21 Μαρτίου 2013 (με παραρτήματα που παραλήφθηκαν στις 22 Μαρτίου 2013).
- (7) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 30 Μαΐου 2013. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα εικάζόμενα μέτρα ενίσχυσης.
- (8) Στις 10 Απριλίου 2013, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την υπόθεση από τη Ryanair Ltd. ως ενδιαφερόμενο μέρος. Η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στην Ιταλία με επιστολή της 3ης Μαΐου 2013. Η Ιταλία δεν έχει υποβάλει σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις της Ryanair.
- (9) Στη συνέχεια, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τους ακόλουθους ενδιαφερόμενους:
- α) τη Ryanair και μια εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της, στις 28 Ιουνίου 2013·
 - β) την GEASAR SpA, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Olbia, την 1η Ιουλίου 2013·
 - γ) τη SOGEAAL SpA, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Alghero, στις 29 Ιουλίου 2013·
 - δ) τη SOGAER SpA, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Cagliari, στις 30 Ιουλίου 2013 και στις 2 Αυγούστου 2013·
 - ε) την easyJet, στις 30 Ιουλίου 2013.
- (10) Στις 31 Ιουλίου 2013, η Επιτροπή διαβίβασε τις μη εμπιστευτικές εκδοχές των παρατηρήσεων της GEASAR και της SOGEAAL στην Ιταλία, παρέχοντάς της με τον τρόπο αυτό τη δυνατότητα να τις σχολιάσει. Η Επιτροπή διαβίβασε στην Ιταλία τις παρατηρήσεις της SOGAER και της Ryanair στις 2 Αυγούστου και τις παρατηρήσεις της easyJet στις 7 Αυγούστου.
- (11) Στις 27 Σεπτεμβρίου 2013, η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν είχε σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις των τριών φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων. Στις 20 και 21 Νοεμβρίου 2013, η Ιταλία απέστειλε στην Επιτροπή τα σχόλιά της σχετικά με τις παρατηρήσεις της Ryanair. Η Ιταλία δεν υπέβαλε σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις της easyJet.
- (12) Στις 20 Δεκεμβρίου 2013, η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 9 Ιανουαρίου 2014. Η Ιταλία δεν υπέβαλε σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις αυτές.
- (13) Στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 31 Ιανουαρίου 2014, η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 12 Ιανουαρίου 2015. Η Ιταλία δεν υπέβαλε σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις αυτές.
- (14) Με επιστολή της 25ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία σχετικά με την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽³⁾ στις 20 Φεβρουαρίου 2014 και σχετικά με το γεγονός ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα ήταν εφαρμοστέες στην εξεταζόμενη υπόθεση από τη στιγμή της δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*. Η Επιτροπή έδωσε τη δυνατότητα στην Ιταλία να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους εντός 20 εργάσιμων ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (15) Με επιστολές της 24ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης τους ενδιαφερόμενους σχετικά με την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και σχετικά με το γεγονός ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα ήταν εφαρμοστέες στην εξεταζόμενη υπόθεση από τη στιγμή της δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*. Η Επιτροπή έδωσε τη δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους εντός 20 εργάσιμων ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (16) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα* στις 4 Απριλίου 2014. Αντικατέστησαν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁴⁾ καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁵⁾.
- (17) Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* ανακοίνωση με την οποία τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι καλούνταν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στη συγκεκριμένη υπόθεση, εντός προθεσμίας ενός μηνός από τη δημοσίευσή τους ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (EE C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

⁽⁴⁾ Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον EOX στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (EE C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

⁽⁵⁾ Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1.).

⁽⁶⁾ EE C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

- (18) Στις 13 Ιουνίου 2014, η SOGAER υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την υπόθεση στο πλαίσιο της έκδοσης των νέων κατευθυντήριων γραμμών. Η GEASAR και η SOGEAAL υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στις 16 Ιουνίου 2014 και η easyJet στις 4 Ιουλίου 2014. Η Επιτροπή διαβίβασε στην Ιταλία τις παρατηρήσεις των SOGAER, GEASA, SOGEAAL και easyJet στις 9 Ιουλίου 2014. Η Ιταλία δεν έχει υποβάλει σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις αυτές.
- (19) Στις 12 και στις 26 Σεπτεμβρίου 2014, η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με την υπόθεση. Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στην Ιταλία στις 28 Οκτωβρίου 2014. Η Ιταλία δεν έχει υποβάλει σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις αυτές.
- (20) Στις 26 Ιανουαρίου 2015, η Ryanair και μια εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της υπέβαλαν περαιτέρω παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 4 Φεβρουαρίου 2015. Η Ιταλία δεν έχει υποβάλει σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις αυτές.
- (21) Στις 27 Φεβρουαρίου 2015 και στις 2 Μαρτίου 2015, η Ryanair και μια εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της υπέβαλαν περαιτέρω παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 24 Μαρτίου 2015. Η Ιταλία δεν έχει υποβάλει σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις αυτές.
- (22) Στις 18 Μαρτίου 2015, η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία να παράσχει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την υπόθεση. Η Ιταλία απάντησε στις 11, στις 18 και στις 19 Μαΐου 2015.
- (23) Στις 31 Μαρτίου 2015, η easyJet υπέβαλε πρόσθετες παρατηρήσεις προς συμπλήρωση αρχικών της παρατηρήσεων που είχαν υποβληθεί στις 30 Ιουλίου 2013. Την 1η και την 14η Μαΐου 2015, η easyJet και μια εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της υπέβαλαν περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με την υπόθεση. Την 1η Ιουνίου 2015, η easyJet υπέβαλε πρόσθετες παρατηρήσεις σχετικά με την υπόθεση. Όλες οι ανωτέρω παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 6 Ιουλίου 2015. Στις 17 Σεπτεμβρίου 2015, η Ιταλία υπέβαλε τα σχόλιά της σχετικά με τις παρατηρήσεις της easyJet και της εταιρείας συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της.
- (24) Στις 29 Ιουνίου 2015, η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία πρόσθετες πληροφορίες. Η Ιταλία απάντησε μερικώς στις 14 Ιουλίου 2015 και απέστειλε τα παραρτήματα της εν λόγω απάντησης στις 10 Σεπτεμβρίου 2015.
- (25) Στις 17 Ιουλίου 2015, η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία πρόσθετες πληροφορίες. Η Ιταλία απάντησε στις 11 Σεπτεμβρίου 2015.
- (26) Στις 8 και στις 14 Οκτωβρίου 2015, η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία πρόσθετες πληροφορίες. Η Ιταλία απάντησε στις 5 Νοεμβρίου 2015.
- (27) Στις 24 Νοεμβρίου 2015, η Ιταλία υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με την υπόθεση.
- (28) Στις 24 Νοεμβρίου 2015, η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία πρόσθετες διευκρινίσεις. Η Ιταλία απάντησε στις 27 Νοεμβρίου 2015.
- (29) Στις 4 Δεκεμβρίου 2015, η Ryanair και μια εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της υπέβαλαν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με την υπόθεση, οι οποίες διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 8 Δεκεμβρίου 2015. Η Ιταλία απάντησε στις 16 Δεκεμβρίου 2015 δηλώνοντας ότι δεν είχε σχόλια σχετικά με τα εν λόγω έγγραφα.
- (30) Στις 11, 16 και 17 Δεκεμβρίου 2015, η Ιταλία υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με την υπόθεση.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. ΤΙΤΛΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

- (31) Στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος καθεστώτος παρέχεται αποζημίωση για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων που βρίσκονται στη Σαρδηνία, με στόχο την ενίσχυση και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι αυτές οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορούν υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής «ΥΓΟΣ»). Το εν λόγω καθεστώς θεσπίστηκε δυνάμει του άρθρου 3 του περιφερειακού νόμου αριθ. 10 της Σαρδηνίας, της 13ης Απριλίου 2010 ⁽⁷⁾ (εφεξής «νόμος 10/2010»).
- (32) Το άρθρο αυτό ορίζει τον σκοπό του εν λόγω καθεστώτος, ο οποίος συνίσταται στην ενίσχυση των αεροπορικών μεταφορών από και προς τη Σαρδηνία με την επέκταση των πτήσεων, τόσο ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων κατά τις χειμερινές περιόδους όσο και ως προς τον αριθμό των νέων εξυπηρετούμενων προορισμών. Για τον σκοπό αυτό, οι αερολιμένες της Σαρδηνίας έπρεπε να διοχετεύσουν την εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση στις αεροπορικές εταιρείες υπό μορφή αποζημίωσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

⁽⁷⁾ Legge Regionale 13 aprile 2010, n.10 — Misure per lo sviluppo del trasporto aereo — Art.3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

- (33) Ο ευρύτερος στόχος του καθεστώτος είναι η ενίσχυση της περιφερειακής οικονομίας μέσω της αύξησης των τουριστικών ροών, ειδικότερα εκτός της θερινής περιόδου.

2.2. ΧΟΡΗΓΟΥΣΑ ΑΡΧΗ

- (34) Η χορηγούσα αρχή είναι η Περιφέρεια της Σαρδηνίας (εφεξής «η Περιφέρεια»). Η Περιφέρεια επωφελείται του ειδικού καθεστώτος της αυτόνομης περιφέρειας στην Ιταλία.

2.3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (35) Το άρθρο 3 του νόμου 10/2010 προβλέπει τη χορήγηση χρηματοδότησης υπό μορφή αποζημίωσης για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας για την περίοδο 2010-2013. Ο νόμος 10/2010 εφαρμόζεται με αποφάσεις που εκδίδονται από το περιφερειακό συμβούλιο.
- (36) Το περιφερειακό διάταγμα αριθ. 122/347 της 17ης Μαΐου 2010 ⁽⁸⁾ ορίζει ότι τα ποσά που καθορίζονται από τον νόμο 10/2010 επιβαρύνουν τον περιφερειακό προϋπολογισμό.
- (37) Το περιφερειακό συμβούλιο της Σαρδηνίας έχει εκδώσει διάφορες εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες καθορίζουν τις προϋποθέσεις και τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση στη χρηματοδότηση σύμφωνα με τον νόμο 10/2010 ως εξής:
- Με την απόφαση αριθ. 29/36 της Σαρδηνίας, της 29ης Ιουλίου 2010 ⁽⁹⁾, καθορίζονται τα κριτήρια, η φύση και η διάρκεια της υπηρεσίας μεταφοράς για την οποία μπορεί να χορηγηθεί χρηματοδότηση και θεσπίζονται οι κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση και την αξιολόγηση των σχεδίων δραστηριοτήτων («programmi di attività») των αερολιμένων.
 - Με την απόφαση αριθ. 43/37 της Σαρδηνίας, της 6ης Δεκεμβρίου 2010 ⁽¹⁰⁾, εγκρίνονται τα σχέδια δραστηριοτήτων που υποβλήθηκαν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για το 2010, καθώς και το συγκεκριμένο ποσό που έπρεπε να χορηγηθεί σε καθέναν από αυτούς για το 2010.
 - Με την απόφαση αριθ. 52/117 της Σαρδηνίας, της 23ης Δεκεμβρίου 2011 ⁽¹¹⁾, καθορίζονται τα ετήσια ποσά που έπρεπε να χορηγηθούν από την Περιφέρεια στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την περίοδο 2011-2013 βάσει των σχεδίων δραστηριοτήτων που υπέβαλαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων το 2011.
- (38) Με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 1, της 19ης Ιανουαρίου 2011 ⁽¹²⁾, μειώθηκαν οι συνεισφορές που έπρεπε να χορηγηθούν από την Περιφέρεια στους αερολιμένες, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τον νόμο 10/2010, σε 21 100 000 EUR για το 2011 και σε 21 500 000 EUR για το 2012 και το 2013.
- (39) Με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 12, της 30ής Ιουνίου 2011 ⁽¹³⁾, θεσπίζεται μηχανισμός καταβολής χρηματικών προκαταβολών που λειτουργεί μέσω της συγκρότησης ad hoc ταμείου χρηματοδότησης εντός της SFIRS ⁽¹⁴⁾. Η SFIRS είναι η εσωτερική χρηματοδοτική εταιρεία της Περιφέρειας της Σαρδηνίας η οποία, με την ιδιότητά της ως χρηματοδοτικού διαμεσολαβητή και επιχειρησιακού βραχίονα της Περιφέρειας, έχει αναλάβει το καθήκον της συγκρότησης και διαχείρισης του περιφερειακού ταμείου για τη χορήγηση προκαταβολών υπό τη μορφή έντοκης χρηματοδότησης των μετόχων ⁽¹⁵⁾. Η SFIRS τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο και τη διαχείριση της Περιφέρειας. Ο ρόλος της συνίσταται στη διαχείριση σχεδίων, πολιτικών και προγραμμάτων που καταρτίζονται από την Περιφέρεια με στόχο την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής. Το διοικητικό της συμβούλιο διορίζεται από την Περιφέρεια. Με τον νόμο ανάθεσης αριθ. 15, της 9ης Αυγούστου 2011 ⁽¹⁶⁾, ανατίθεται στη SFIRS η συγκρότηση και η διαχείριση του «περιφερειακού ταμείου αερολιμένων» ⁽¹⁷⁾ («το περιφερειακό ταμείο»), με σκοπό τη χορήγηση προκαταβολών έναντι των συνεισφορών της Περιφέρειας. Με την απόφαση αριθ. 500, της 9ης Αυγούστου 2011 ⁽¹⁸⁾, εγκρίνονται οι λεπτομερείς κανόνες για την υλοποίηση του περιφερειακού ταμείου. Με την απόφαση αριθ. 22, της 30ής Ιανουαρίου 2012 ⁽¹⁹⁾, συμπληρώνονται οι κανόνες που καθορίζονται στην απόφαση αριθ. 500 της 9ης Αυγούστου 2011.

⁽⁸⁾ Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 17.05.2010.

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 29/36 del 29.7.2010 — Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

⁽¹⁰⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 43/37 del 6.12.2010 — Legge regionale 13 aprile 2010, No 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione No 52/117 del 23.12.2011 — Legge regionale 13 aprile 2010, No 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011-2013.

⁽¹²⁾ Legge Regionale 19 gennaio 2011, n.1 — Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).

⁽¹³⁾ Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA — www.sfirs.it — Χρηματοδοτικός διαμεσολαβητής σύμφωνα με τα άρθρα 106 και 107 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 385 της 1ης Σεπτεμβρίου 1993.

⁽¹⁵⁾ «Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso».

⁽¹⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.

⁽¹⁹⁾ Determinazione No 22 del 30.1.2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 — Art. 4, commi 32 e 33 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Regolamento attuativo.

- (40) Με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 15, της 7ης Αυγούστου 2012 ⁽²⁰⁾, τροποποιείται ο περιφερειακός νόμος της 30ής Ιουνίου 2011. Με την απόφαση αριθ. 694, της 2ας Οκτωβρίου 2012 ⁽²¹⁾, τίθεται σε εφαρμογή ο περιφερειακός νόμος της 7ης Αυγούστου 2012 και συμπληρώνονται και τροποποιούνται οι κανόνες για την υλοποίηση του περιφερειακού ταμείου με την παράταση ισχύος του νόμου της 30ής Ιουνίου 2011 για τα έτη 2012 και 2013.
- (41) Με την απόφαση αριθ. 4/34, της 5ης Φεβρουαρίου 2014 ⁽²²⁾, τροποποιείται η κατανομή των περιφερειακών συνεισφορών για το έτος 2013, λαμβανομένης υπόψη της μείωσης των περιφερειακών συνεισφορών που αποφασίστηκε στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της Περιφέρειας που διατίθεται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων δυνάμει του νόμου 10/2010 και των πραγματικών δαπανών που πραγματοποιούν οι τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων.

2.4. ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

- (42) Με το κοινοποιηθέν καθεστώς επιδιώκεται η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών και η μείωση του εποχικού χαρακτήρα των αεροπορικών συνδέσεων από και προς τη Σαρδηνία, επιδίωξη που συμβάλλει στην επίτευξη του γενικότερου στόχου της προσέλκυσης του τουρισμού και της ενίσχυσης της περιφερειακής οικονομίας. Για τον σκοπό αυτό, ο νόμος 10/2010 προβλέπει τη χορήγηση χρηματοδότησης υπό μορφή αποζημίωσης για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας για την περίοδο 2010-2013.
- (43) Στις εκτελεστικές αποφάσεις διευκρινίζεται ότι ο στόχος του νόμου 10/2010 —η μείωση του εποχικού χαρακτήρα— συνίσταται στην παράταση της περιόδου κατά την οποία πραγματοποιούνται πτήσεις. Αυτό συνεπάγεται την αύξηση της συχνότητας των πτήσεων κατά τη διάρκεια της λεγόμενης μέσης περιόδου (δηλαδή των μηνών πριν από και μετά τη θερινή περίοδο —Απρίλιος, Μάιος, Σεπτέμβριος και Οκτώβριος) ή της χειμερινής περιόδου, καθώς και την έναρξη νέων γραμμών από και προς τοποθεσίες που δεν συνδέονται ακόμη με τη Σαρδηνία. Το σκεπτικό που διέπει το καθεστώς είναι η προώθηση μιας περιφερειακής πολιτικής για τις αεροπορικές μεταφορές που ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή των αντίστοιχων κοινοτήτων με την άρση των μειονεκτημάτων προσβασιμότητας με τα οποία βρίσκεται αντιμέτωπη η Σαρδηνία λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της.
- (44) Οι αποφάσεις που αναφέρονται στην ενότητα 2.3 θεσπίζουν τις ακόλουθες τρεις δραστηριότητες:
- Αύξηση της αεροπορικής κίνησης από τις αεροπορικές εταιρείες («δραστηριότητα 1»). Οι αεροπορικές εταιρείες και οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων πρέπει να προσδιορίσουν, στο πλαίσιο αναλυτικών «σχεδίων δραστηριοτήτων», στρατηγικές για την αύξηση της αεροπορικής κίνησης και την προώθηση του μη εποχικού χαρακτήρα των τουριστικών ροών, μέσω του καθορισμού γραμμών που παρουσιάζουν στρατηγικό ενδιαφέρον, της συχνότητας των πτήσεων, της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας και των επακόλουθων στόχων επιβατικής κίνησης. Εάν επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, λαμβάνεται χρηματική αποζημίωση· εάν οι στόχοι δεν επιτευχθούν, πρέπει να καταβληθούν χρηματικά πρόστιμα.
 - Προώθηση της Σαρδηνίας ως τουριστικού προορισμού από τις αεροπορικές εταιρείες («δραστηριότητα 2»). Στα προαναφερόμενα «σχέδια δραστηριοτήτων», οι αεροπορικές εταιρείες και οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων θα πρέπει να προσδιορίζουν επίσης συγκεκριμένες δραστηριότητες μάρκετινγκ και διαφήμισης που αποσκοπούν στην αύξηση του αριθμού των επιβατών και την προβολή της ζώνης επιρροής του αερολιμένα.
 - Περαιτέρω δραστηριότητες προώθησης που ανατίθενται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών εκτός αεροπορικών εταιρειών ⁽²³⁾ εξ' ονόματος της Περιφέρειας («δραστηριότητα 3»).
- (45) Αφού εγκρίνει τα σχέδια δραστηριοτήτων, κατόπιν αξιολόγησης των προτεινόμενων δραστηριοτήτων βάσει των οικονομικών τους επιπτώσεων στον αερολιμένα και στην οικονομική δραστηριότητα της Σαρδηνίας συνολικά, η Περιφέρεια κατανέμει αναλόγως τους χρηματοδοτικούς πόρους που είναι διαθέσιμοι για κάθε έτος και κάθε αερολιμένα.
- (46) Η αποζημίωση που καταβάλλεται στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων υπολογίζεται με βάση τις εκτιμώμενες δαπάνες που πραγματοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες για την εξυπηρέτηση των στρατηγικών γραμμών, εθνικών ή διεθνών, και την επίτευξη των ετήσιων στόχων επιβατικής κίνησης. Αφού καθορίσουν τους στόχους επιβατών, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων επιλέγουν τις αεροπορικές εταιρείες από τις οποίες ζητείται η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Οι επιλεγέντες αερομεταφορείς λαμβάνουν την αποζημίωση, η οποία καλύπτει τη διαφορά μεταξύ των λειτουργικών δαπανών τους και των πραγματικών ή των εικαζόμενων εσόδων από τα εισιτήρια των επιβατών.
- (47) Στο έγγραφο κοινοποίησης από την Ιταλία αναφέρεται ότι η Περιφέρεια θα πρέπει να εγκρίνει τη διαδικασία διαγωνισμού που προκηρύσσουν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την επιλογή των ενδιαφερόμενων αεροπορικών εταιρειών. Η Επιτροπή δεν ενημερώθηκε για κανέναν διαγωνισμό που να προκηρύχθηκε από τους φορείς

⁽²⁰⁾ Legge Regionale 7 agosto 2012, No 15, Art. 2.

⁽²¹⁾ Determinazione Prot. No 7641 Rep. No 694 del 2 ottobre 2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 — Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, No 15, art. 2 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.

⁽²²⁾ Deliberazione No 4/34 del 5.2.2014 — Legge regionale 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.

⁽²³⁾ Για παράδειγμα, διαφημιστικές εταιρείες ή τουριστικά πρακτορεία.

εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Σύμφωνα με την Ιταλία, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν επιλεγεί με βάση τις πλέον συμφέρουσες εμπορικές προσφορές που υποβλήθηκαν στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων κατόπιν σχετικής δημοσίευσης προκηρύξεων διαγωνισμού στους δικτυακούς τόπους τους. Όσον αφορά τους αερολιμένες, το καθεστώς ενισχύσεων έχει σχεδιαστεί με σκοπό τον συντονισμό της ανάπτυξης του συστήματος περιφερειακών αερολιμένων, μέσω της διασφάλισης της αλληλοσυμπληρωματικότητάς τους ⁽²⁴⁾.

2.5. ΑΝΑΛΗΨΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

- (48) Ο νόμος 10/2010 προβλέπει ότι, στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων πρέπει να συνάπτουν συμφωνίες μάρκετινγκ με τις αεροπορικές εταιρείες για την προώθηση της Σαρδηνίας ως τουριστικού προορισμού. Ως εκ τούτου, στα σχέδια δραστηριότητας πρέπει να προσδιορίζονται συγκεκριμένες στρατηγικές μάρκετινγκ και διαφήμισης που να αποσκοπούν στην αύξηση του αριθμού των επιβατών και την προώθηση της ζώνης επιρροής του αερολιμένα.
- (49) Ανάλογα την αεροπορική εταιρεία, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων έχουν συνάψει δύο διαφορετικά είδη συμφωνιών: είτε μία ενιαία συμφωνία που περιλαμβάνει τόσο αερολιμενικές υπηρεσίες όσο και υπηρεσίες μάρκετινγκ είτε δύο χωριστές συμβάσεις, όπως στην περίπτωση της Ryanair, στην οποία έχει συναφθεί μία συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και μία συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ με την εταιρεία μάρκετινγκ AMS (Airport Marketing Services) η οποία ανήκει εξολοκλήρου στη Ryanair. Οι συμφωνίες συνδυάζουν και συνδέουν μέτρα για την αύξηση της επιβατικής κίνησης και μέτρα μάρκετινγκ και βασίζονται σε ένα σύστημα πριμοδοτήσεων σε συνάρτηση με την επιτυχία των μέτρων για την αύξηση της επιβατικής κίνησης. Δυνάμει των συμφωνιών, ο αερομεταφορέας πρέπει να εκτελεί προκαθορισμένο πρόγραμμα πτήσεων και παράλληλα να αναπτύξει σχέδιο μάρκετινγκ και διαφήμισης.
- (50) Το μάρκετινγκ βασίζεται στη δημιουργία ειδικής ιστοσελίδας στον δικτυακό τόπο του αερομεταφορέα η οποία αφορά τον αερολιμένα προορισμού και περιλαμβάνει ενίοτε ταξιδιωτικό οδηγό. Σκοπός του μάρκετινγκ είναι η προώθηση των τουριστικών και εμπορικών πόλων έλξης της περιοχής και η μεγιστοποίηση του ποσοστού των εισερχόμενων ταξιδιωτών που προέρχονται από το εξωτερικό.

2.6. ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

- (51) Το 2010 η Σαρδηνία διέθετε πέντε αερολιμένες:
- τον αερολιμένα του Alghero, με φορέα εκμετάλλευσης τη SO.GE.A.AL SpA («SOGEAAL»)
 - τον αερολιμένα του Cagliari-Elmas, με φορέα εκμετάλλευσης τη So.G.Aer. SpA («SOGAER»)
 - τον αερολιμένα της Olbia, με φορέα εκμετάλλευσης την GEASAR SpA («GEASAR»)
 - τον αερολιμένα του Tortoli, με φορέα εκμετάλλευσης την GE.AR.TO. SpA («GEARTO»)
 - τον αερολιμένα του Oristano, με φορέα εκμετάλλευσης τη SO.GE.A.OR. SpA («SOGEAOR»).
- (52) Όλες οι ανωτέρω είναι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Η SOGEAAL και η SOGAER είναι εταιρείες δημοσίου δικαίου. Η GEASAR τελεί υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα Meridiana.
- (53) Η Ιταλία διαβεβαίωσε ότι, παρότι ο νόμος 10/2010 αφορά το σύνολο των αερολιμένων της Σαρδηνίας, οι δύο μικρότερου μεγέθους αερολιμένες του νησιού, Oristano και Tortoli-Arbatax (με λιγότερους από 200 000 επιβάτες ετησίως ⁽²⁵⁾), δεν έλαβαν χρηματοδότηση δυνάμει του νόμου 10/2010.
- (54) Ο αερολιμένας του Alghero βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Σαρδηνίας, ενώ ο αερολιμένας της Olbia βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα και ο αερολιμένας του Cagliari στο νότιο τμήμα του νησιού. Οδικώς, οι αποστάσεις και ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ των εν λόγω αερολιμένων έχουν ως εξής ⁽²⁶⁾:

Cagliari-Alghero 247 km — 2h40

Cagliari-Olbia 273 km — 2h51

Olbia-Alghero 136 km — 1h53

⁽²⁴⁾ Deliberazione No 29/36 της 29 Ιουλίου 2010, σ. 1.

⁽²⁵⁾ Ο αριθμός επιβατών του αερολιμένα του Oristano, η λειτουργία του οποίου ανεστάλη το 2011, ανήλθε περίπου σε 7 000 επιβάτες το 2010 και περίπου σε 1,3 εκατομμύρια επιβάτες το 2011. Ο αερολιμένας του Tortoli-Arbatax είχε περίπου 13 500 επιβάτες το 2010 και περίπου 2 800 επιβάτες το 2011.

⁽²⁶⁾ Πηγή: Χάρτες Google.

2.6.1. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ CAGLIARI

- (55) Ο φορέας εκμετάλλευσης SOGAER του αερολιμένα είναι κρατικής ιδιοκτησίας, δεδομένου ότι το εμπορικό επιμελητήριο του (C.C.I.A. Cagliari) κατέχει την πλειονότητα των μετοχών, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1. Το εμπορικό επιμελητήριο του Cagliari δεν υπάγεται στον έλεγχο της Περιφέρειας ⁽²⁷⁾, αλλά χρηματοδοτείται αυτόνομα χάρη στην καταβολή ετήσιου τέλους από τα εταιρικά μέλη. Το εμπορικό επιμελητήριο αποτελεί αυτόνομη δημόσια οντότητα η οποία είναι επιφορτισμένη με το καθήκον να παρέχει διάφορες υπηρεσίες στα εταιρικά μέλη ⁽²⁸⁾.

Πίνακας 1

Συμμετοχική δομή της SOGAER ⁽¹⁾

	(%)
C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Corsorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

⁽¹⁾ Ο βασικός μέτοχος του αερολιμένα έχει την πρόθεση να προβεί σε πώληση του 40 % των μετοχών του στο άμεσο μέλλον (πηγή: ετήσια έκθεση 2013).

- (56) Το 2014 ο αερολιμένας υποδέχθηκε 3 639 627 επιβάτες ⁽²⁹⁾. Βρίσκεται στο νότιο τμήμα του νησιού και αποτελεί τον κυριότερο αερολιμένα του από πλευράς επιβατικής κίνησης. Από το 2007 η SOGAER είναι ο κάτοχος της σύμβασης πλήρους παραχώρησης για τη διαχείριση του αερολιμένα. Ο αερολιμένας εξυπηρετεί εσωτερικές και διεθνείς πτήσεις, ενώ οι κυριότερες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα είναι η Ryanair, η Meridiana, η Alitalia, η CAI, η Airone, η easyJet, η Volotea και η AirBerlin. Κατά την περίοδο 2007-2009, το 69 % της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα πραγματοποιήθηκε μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου.
- (57) Στις 31 Δεκεμβρίου 2013 η SOGAER πραγματοποίησε κύκλο εργασιών ύψους 26,8 εκατ. EUR και θετικό καθαρό αποτέλεσμα 1,7 εκατ. EUR. Το σύνολο του ενεργητικού της ανερχόταν σε 125,5 εκατ. EUR.

2.6.2. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ALGHERO

- (58) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Alghero, η εταιρεία SOGEAAL, ανήκει κατά 80,20 % στην Περιφέρεια της Σαρδηνίας και κατά 19,80 % στη SFIRS SpA (εσωτερική χρηματοδοτική εταιρεία που ανήκει στην Περιφέρεια) ⁽³⁰⁾. Η SOGEAAL ξεκίνησε τη δραστηριότητά της το 1995 μέσω της ανάθεσης σύμβασης μερικής και προσωρινής παραχώρησης, η οποία μετατράπηκε σε σύμβαση πλήρους παραχώρησης το 2007 ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Πηγή: Ιταλία, στην επιστολή της προς την Επιτροπή, της 5ης Μαΐου 2016.

⁽²⁸⁾ Ο νόμος αριθ. 580, της 29ης Δεκεμβρίου 1993, ρυθμίζει το καθεστώς των εμπορικών επιμελητηρίων στην Ιταλία.

⁽²⁹⁾ Πηγή: Wikipedia.

⁽³⁰⁾ Αυτή η συμμετοχική δομή της SOGEAAL αντικατοπτρίζει αλλαγές που επήλθαν εντός του 2010. Ο αερολιμένας βρίσκεται επί του παρόντος σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Ο αερολιμένας βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του νησιού. Σύμφωνα με την Ιταλία, η ζώνη επιρροής του καλύπτει περίπου το 35 % του νησιού και περιλαμβάνει 450 000-600 000 κατοίκους των επαρχιών Sassari, Oristano και Nuoro. Από πλευράς εμπορικής επιβατικής κίνησης, ο αερολιμένας του Alghero είναι ο τρίτος μεγαλύτερος αερολιμένας της Σαρδηνίας, με συνολικό αριθμό 1 639 374 επιβατών το 2014 ⁽³²⁾.
- (60) Στον αερολιμένα δραστηριοποιούνται τρεις τύποι αεροπορικών εταιρειών: παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, όπως η Alitalia, η Meridiana, η Iberia και η Lufthansa, αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η easyJet και η Ryanair, και εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, όπως η Tui Fly και η Jet Time. Κατά την περίοδο 2007-2009, το 75 % της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα πραγματοποιήθηκε μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου.
- (61) Στις 31 Δεκεμβρίου 2013 η SOGEAAL πραγματοποίησε κύκλο εργασιών ύψους 15,9 εκατ. EUR και αρνητικό καθαρό αποτέλεσμα 1,5 εκατ. EUR. Το σύνολο του ενεργητικού της ανερχόταν σε 42,0 εκατ. EUR.

2.6.3. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΟΛΒΙΑ

- (62) Όσον αφορά τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Olbia, την εταιρεία GEASAR, η πλειονότητα των μετοχών ανήκει σε ιδιώτες μετόχους ⁽³³⁾, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Συμμετοχική δομή της GEASAR

	(%)
Meridiana S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Regione Sardegna	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

- (63) Η GEASAR ξεκίνησε τη δραστηριότητά της το 1989 με τη σύναψη σύμβασης μερικής παραχώρησης για τη διαχείριση του αερολιμένα της Olbia. Η Olbia βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα της Σαρδηνίας. Ο αερολιμένας φιλοξενεί παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, όπως η Alitalia και η Lufthansa, αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η easyJet και η Vueling, και εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, όπως η Smartwings και η Mistral Air.
- (64) Ο αερολιμένας υποδέχτηκε 2 127 718 επιβάτες το 2014 ⁽³⁴⁾. Επικεντρώνεται κυρίως στην επιβατική εμπορική κίνηση, εσωτερικών και διεθνών πτήσεων. Ο αερολιμένας έχει τουριστικό προσανατολισμό, καθώς εξυπηρετεί τον άκρως τουριστικό προορισμό της Costa Smeralda. Ως εκ τούτου, η επιβατική κίνηση αφορά κατά κύριο λόγο τους μήνες από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο: κατά την περίοδο 2007-2009, το 84 % της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα πραγματοποιήθηκε μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου.
- (65) Στις 31 Δεκεμβρίου 2013 η GEASAR πραγματοποίησε κύκλο εργασιών ύψους 27,0 εκατ. EUR και θετικό καθαρό αποτέλεσμα 2,8 εκατ. EUR. Το σύνολο του ενεργητικού της ανερχόταν σε 57,3 εκατ. EUR.

2.7. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΕΘΕΣΕ ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ

2.7.1. ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΤΩΝ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΗΣ ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ

- (66) Αρχικά, με το άρθρο 3 του νόμου 10/2010 η Περιφέρεια εξουσιοδοτούνταν να χορηγήσει στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων 19 700 000 EUR για το 2010 και 24 500 000 EUR για καθένα από τα επόμενα έτη 2011, 2012 και 2013.

⁽³²⁾ Πηγή: Επίσημος δικτυακός τόπος του αερολιμένα.

⁽³³⁾ Società per azioni costituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ Πηγή: Wikipedia.

- (67) Καθ' όλη τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, λαμβανομένων υπόψη των ιδίων πόρων της και των σχεδίων δραστηριοτήτων που διαβίβασαν οι αερολιμένες, η Περιφέρεια μείωσε σταδιακά τα ποσά των δεσμεύσεων που είχε αναλάβει αρχικά για τη χρηματοδότηση του καθεστώτος, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 3.

Πίνακας 3

Δεσμευθείσα αποζημίωση υπέρ των αερολιμένων της Σαρδηνίας — 2010-2013

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Σύνολο	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	80 654 887,33

- (68) Με την απόφαση αριθ. 4/34, της 5ης Φεβρουαρίου 2014, τροποποιήθηκε η συνεισφορά της Περιφέρειας για το 2013 και για το 2013 προβλεπόταν πλέον η χορήγηση συνολικού ποσού 17 500 000 EUR για τους τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 4.

Πίνακας 4

Δεσμευθείσα αποζημίωση υπέρ των αερολιμένων της Σαρδηνίας — 2013 (σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 4/34 της 5ης Φεβρουαρίου 2014)

(σε ευρώ)

	Έτος 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Σύνολο	17 500 000

- (69) Οι τελικές συνεισφορές που προέκυψαν από τις διάφορες τροποποιήσεις και χορηγήθηκαν πράγματι από την Περιφέρεια της Σαρδηνίας στους τρεις αερολιμένες, παρουσιάζονται στον πίνακα 5 ⁽³⁵⁾.

Πίνακας 5

Τελική δεσμευθείσα αποζημίωση υπέρ των αερολιμένων της Σαρδηνίας — 2010-2013

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Σύνολο	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 53, η καταβολή χρηματικής αποζημίωσης είχε προβλεφθεί αρχικά υπέρ όλων των αερολιμένων της Σαρδηνίας, συμπεριλαμβανομένου του αερολιμένα του Oristano, αλλά στη συνέχεια ακυρώθηκε.

- (70) Το μέτρο λαμβάνει τη μορφή άμεσων επιχορηγήσεων από την Περιφέρεια προς τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας, οι οποίοι θα μεταφέρουν στη συνέχεια τα αντίστοιχα ποσά στις αεροπορικές εταιρείες και σε άλλες συμμετέχουσες οντότητες. Οι επιχορηγήσεις χρηματοδοτούνται απευθείας από τον περιφερειακό προϋπολογισμό. Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων πρέπει να διαχειρίζονται χωριστούς λογαριασμούς, ώστε να είναι εφικτή η παρακολούθηση των ποσών που λαμβάνουν.

2.7.2. ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

- (71) Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας υποχρεούνται να καταρτίζουν σχέδια δραστηριοτήτων και να τα υποβάλλουν στην Περιφέρεια για έγκριση. Τα εν λόγω σχέδια δραστηριοτήτων πρέπει να περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες που αφορούν την ανάπτυξη αεροπορικών συνδέσεων από σημείο σε σημείο, με εθνικούς και ευρωπαϊκούς προορισμούς από και προς τους αερολιμένες της Σαρδηνίας, που πρέπει να εξασφαλιστούν μέσω συμφωνιών με αεροπορικές εταιρείες. Για τον σκοπό αυτό, στο ίδιο το σχέδιο πρέπει να επισημαίνεται ποιες από τις απარიθμούμενες ⁽³⁶⁾ δραστηριότητες οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων θεωρούν εφικτές, όσον αφορά τους στόχους της ενίσχυσης των αεροπορικών μεταφορών και της μείωσης του εποχικού χαρακτήρα τους, όπως προβλέπεται στον νόμο 10/2010.
- (72) Στα σχέδια πρέπει να προσδιορίζονται οι γραμμές που παρουσιάζουν στρατηγικό ενδιαφέρον (εσωτερικού και εξωτερικού) και οι ετήσιοι στόχοι όσον αφορά τη συχνότητα των πτήσεων, τον συντελεστή πληρότητας, τις νέες γραμμές, τον αριθμό επιβατών και την εμπορική δραστηριότητα.
- (73) Τα σχέδια δραστηριοτήτων πρέπει να τηρούν τις ακόλουθες αρχές:
- α) Οι γραμμές στρατηγικού ενδιαφέροντος δεν μπορούν να αλληλεπικαλύπτονται με τις γραμμές που εκτελούνται ήδη υπό καθεστώς ΥΠΔΥ ⁽³⁷⁾ βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁸⁾.
 - β) Η χρηματική συνεισφορά για καθεμία από τις επιδοτούμενες γραμμές θα πρέπει να μειώνεται με την πάροδο του χρόνου.
 - γ) Η συμφωνία χρηματοδότησης που συνάπτεται με τις αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να περιλαμβάνει σχέδιο για την προώθηση της εκάστοτε περιοχής, το οποίο θα πρέπει να συνάδει με την επικοινωνιακή στρατηγική της Περιφέρειας όσον αφορά τον τουρισμό.
 - δ) Σε περίπτωση που η συνολική αποζημίωση που ζητούν οι αερολιμένες είναι υψηλότερη από το συνολικό ποσό που έχει εγκριθεί από τον περιφερειακό προϋπολογισμό, δίνεται προτεραιότητα στις διεθνείς συνδέσεις έναντι των γραμμών εσωτερικού (εξαιρουμένων των προορισμών που εξυπηρετούν περισσότερα από 3 εκατομμύρια κατοίκων), στις γραμμές που συνδέουν κεντρικούς κόμβους, στις γραμμές με υψηλό δυναμικό επιβατικής κίνησης, στις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η παροχή υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όχι σε εποχική βάση, καθώς και στις εταιρείες που αποφασίζουν να δημιουργήσουν επιχειρησιακή βάση στον τοπικό αερολιμένα.
- (74) Η εξυπηρέτηση των γραμμών στρατηγικού ενδιαφέροντος αποτελεί την ΥΓΟΣ που καλούνται να παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες ως αντάλλαγμα για την αποζημίωση (με την επιφύλαξη της εκπλήρωσης των στόχων που έχουν καθοριστεί για την επιβατική κίνηση). Τα σχέδια δραστηριοτήτων θα πρέπει να πλαισιώνονται από κατάλληλες οικονομικές και χρηματοοικονομικές προβλέψεις που αντικατοπτρίζουν τις προοπτικές αποδοτικότητας των υπό εξέταση πρωτοβουλιών και υποδεικνύουν τις χρηματοδοτικές απαιτήσεις που συνδέονται με τις εν λόγω δραστηριότητες για κάθε αντίστοιχο έτος. Οι απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνουν την αναφορά του ύψους των ιδίων πόρων που επενδύονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, καθώς και το ποσοστό των επενδύσεων των τρίτων μερών που επωφελούνται από την αύξηση της επιβατικής κίνησης.
- (75) Τα σχέδια δραστηριοτήτων που υποβλήθηκαν από την Ιταλία κατά την επίσημη διαδικασία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 73. Περιέχουν τις υποχρεωτικές πληροφορίες που απαιτούνταν από την Περιφέρεια, όπως παρουσίαση της επιδοτούμενης προσφοράς μεταφορών, αναλυτικό υπολογισμό της αποζημίωσης που πρόκειται να χορηγηθεί και τα προσδοκώμενα οικονομικά οφέλη της δημόσιας στήριξης.
- (76) Αφού εγκριθούν τα σχέδια δραστηριοτήτων, η Περιφέρεια λαμβάνει σχετική απόφαση για τη χορήγηση ετήσιων χρηματοδοτικών πόρων σε κάθε αερολιμένα, κατόπιν αξιολόγησης των δραστηριοτήτων που πρόκειται να αναληφθούν βάσει της αποτίμησης των οικονομικών τους επιπτώσεων στην οικονομική δραστηριότητα της Σαρδηνίας.

⁽³⁶⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 44.

⁽³⁷⁾ Από το 2000 επιβάλλονται ΥΠΔΥ στις γραμμές εσωτερικού μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των αερολιμένων που βρίσκονται στην ηπειρωτική Ιταλία δυνάμει των ενωσιακών κανόνων για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽³⁸⁾ 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).

- (77) Η χρηματοδότηση των σχεδίων πραγματοποιείται ως εξής:
- α) ο δικαιούχος φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει την πρώτη δόση υπό μορφή προκαταβολής ίσης προς το 20 % του συνολικού ποσού που προβλέπεται στα σχέδια·
 - β) το 60 % της συνολικής χρηματοδότησης καταβάλλεται ως ενδιάμεση πληρωμή με την παραλαβή τριμηνιαίας έκθεσης·
 - γ) η καταβολή της τελευταίας δόσης πραγματοποιείται εντός 60 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής των σχετικών εγγράφων τεκμηρίωσης, αφού η Περιφέρεια προβεί σε εξακρίβωση της δραστηριότητας που εκτελέστηκε, των αποτελεσμάτων που επιτεύχθηκαν και των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν.
- (78) Τα σχέδια δραστηριοτήτων εγκρίθηκαν με δύο αποφάσεις της Περιφέρειας:
- α) Με την απόφαση αριθ. 43/37 της Σαρδηνίας, της 6ης Δεκεμβρίου 2010, εγκρίθηκαν τα σχέδια δραστηριοτήτων για το 2010 που υπέβαλαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Cagliari, της Olbia, του Alghero και του Oristano, καθώς και τα συγκεκριμένα ποσά που επρόκειτο να χορηγηθούν σε καθέναν από αυτούς ⁽³⁹⁾.
 - β) Με την απόφαση αριθ. 52/117 της Σαρδηνίας, της 23ης Δεκεμβρίου 2011, εγκρίθηκαν τα σχέδια δραστηριοτήτων που υπέβαλαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Cagliari, της Olbia και του Alghero για την περίοδο 2011-2013. Καθορίστηκαν επίσης οι ετήσιοι στόχοι επιβατών ανά αερολιμένα και η αναλυτική κατανομή της αποζημίωσης μεταξύ των τριών αερολιμένων. Στην απόφαση διευκρινίστηκε επίσης ότι τα σχέδια για το 2011 πρέπει να θεωρηθούν οριστικά διότι αφορούν δραστηριότητες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, ενώ τα σχέδια για τα δύο επόμενα έτη, 2012 και 2013, μπορούν να τροποποιηθούν.

2.7.3. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

- (79) Η κατάρτιση των σχεδίων δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 10/2010 και των διαφόρων εκτελεστικών του πράξεων αποτελεί καθήκον των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων, οι οποίοι οφείλουν να επικοινωνούν με τις αεροπορικές εταιρείες κατά τη διάρκεια της κατάρτισης, ενώ το οριστικό σχέδιο πρέπει να εγκριθεί από την Περιφέρεια. Σε περίπτωση που η Περιφέρεια διαφωνήσει ή διαπιστώσει ανακολουθίες ως προς τις διατάξεις του νόμου 10/2010, μπορεί να απαιτήσει την τροποποίηση των σχεδίων δραστηριοτήτων.
- (80) Η Περιφέρεια απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων να παρακολουθούν τις επιδόσεις των αεροπορικών εταιρειών και να επιβάλλουν κυρώσεις λόγω μη εκπλήρωσης των στόχων που καθορίζονται εκ των προτέρων, ιδιαίτερα όσον αφορά τη συχνότητα των πτήσεων και τους επιβάτες. Αυτός ο μηχανισμός επιβολής κυρώσεων πρέπει να προβλέπεται στις συμφωνίες που συνάπτονται με τις αεροπορικές εταιρείες.
- (81) Οι αποφάσεις του περιφερειακού συμβουλίου για την εφαρμογή του νόμου 10/2010 προβλέπουν τη θέσπιση μηχανισμού παρακολούθησης από την Περιφέρεια για την αποφυγή τυχόν υπεραντισταθμίσεων των ετήσιων δαπανών που προβλέπονται για τις υπό εξέταση δραστηριότητες. Η Περιφέρεια πρέπει να καθορίζει εκ των προτέρων τα μέτρα ελέγχου, να εξακριβώνει και εντέλει να ανακτά τυχόν υπεραντισταθμίσεις, ιδίως μέσω της παρακολούθησης του πραγματικού αριθμού των πτήσεων και των επιβατών.
- (82) Η Περιφέρεια παρακολουθεί τις πραγματικές δαπάνες που πραγματοποιούν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την υλοποίηση των υπό εξέταση δραστηριοτήτων με τον έλεγχο των ενδεδειγμένων εγγράφων τεκμηρίωσης και των υποβαλλόμενων στοιχείων που αφορούν τις ετήσιες δαπάνες (τιμολόγια που εκδίδουν οι αεροπορικές εταιρείες στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων). Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων οφείλουν να υποβάλλουν στοιχεία στην Περιφέρεια σχετικά με τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων, βάσει των τιμολογίων που λαμβάνουν από τους αναδόχους (τις αεροπορικές εταιρείες για τις δραστηριότητες 1 και 2 και από άλλες εταιρείες για τη δραστηριότητα 3). Η Περιφέρεια εξακριβώνει επίσης ότι η γραμμή που αποτελεί αντικείμενο αποζημίωσης δεν αποτελεί γραμμή υποκείμενη στην ΥΠΔΥ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
- (83) Η χορήγηση της περιφερειακής χρηματοδότησης δυνάμει του νόμου 10/2010 είναι δυνατή μόνο στο πλαίσιο των προαναφερόμενων σχεδίων δραστηριοτήτων, τα οποία πρέπει να εγκριθούν από την Περιφέρεια. Δεδομένου ότι τα εν λόγω σχέδια είχαν καταρτιστεί πριν από την εκτέλεση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον νόμο 10/2010, είναι πιθανό να υπάρχουν ορισμένες διαφοροποιήσεις όσον αφορά την υλοποίησή τους. Για τον λόγο αυτό, ο μηχανισμός που συγκρότησε η Περιφέρεια προβλέπει ότι θα πρέπει να προσαρμόζει την τελική συνεισφορά της με βάση τις εν λόγω διαφοροποιήσεις στην υλοποίηση των δραστηριοτήτων ή στις δαπάνες που πραγματοποιούν οι αερολιμένες ⁽⁴⁰⁾. Κατά συνέπεια, στην τελική συνεισφορά που αποφασίζεται από την Περιφέρεια λαμβάνεται υπόψη ο

⁽³⁹⁾ Όσον αφορά τον αερολιμένα Tortolì-Arbatax, στην πράξη αναφέρεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα υπέβαλε το σχέδιο μόνο για την τριετή περίοδο (και όχι για το 2010).

⁽⁴⁰⁾ Στην επιστολή της, της 11ης Σεπτεμβρίου 2015, προς την Επιτροπή (αιτιολογική σκέψη 14), η Ιταλία παραθέτει το παράδειγμα της GEASAR, η οποία μείωσε, το 2013, τις οικείες δραστηριότητες μάρκετινγκ σε σύγκριση με τις αρχικές προβλέψεις (στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 με χρηματοδότηση της Περιφέρειας). Ως εκ τούτου, η Περιφέρεια προέβη σε μείωση της τελικής συνεισφοράς της.

πραγματικός βαθμός υλοποίησης των σχεδίων δραστηριοτήτων και η συνέπεια των δραστηριοτήτων για τις οποίες ζητείται χρηματοδότηση με τους στόχους του νόμου 10/2010, καθώς και με το σχέδιο τουριστικού μάρκετινγκ της Περιφέρειας. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν ανακολουθίες, η τελική συνεισφορά προσαρμόζεται αναλόγως από την Περιφέρεια ⁽⁴¹⁾.

- (84) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης που διαβίβασε η Ιταλία καταδεικνύουν ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων υπέβαλαν πράγματι στην Περιφέρεια στοιχεία σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση που έλαβαν (περιλαμβανομένων δικαιολογητικών, όπως τιμολόγια που αφορούν τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν) και προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία των οικείων δράσεων μάρκετινγκ και προώθησης. Η Περιφέρεια έλεγξε τις εν λόγω πληροφορίες και κατέβαλε την αναπομείναισα δόση στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων.

2.7.4. ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ

- (85) Όπως αναφέρεται ήδη στην ενότητα 2.3, ο περιφερειακός νόμος της 30ής Ιουνίου 2011 θεσπίζει το περιφερειακό ταμείο ⁽⁴²⁾, το οποίο τελεί υπό τη διαχείριση της SFIRS και χρηματοδοτείται από την Περιφέρεια.
- (86) Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός που συγκροτήθηκε από την Περιφέρεια δυνάμει του νόμου 10/2010 είναι ο ακόλουθος:
- α) Οι χρηματοδοτικοί πόροι που αφορούν την υλοποίηση των τριών δραστηριοτήτων προκαταβάλλονται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους αντίστοιχους αερολιμένες (στην περίπτωση των δραστηριοτήτων 1 και 2) και στους άλλους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών (στην περίπτωση της δραστηριότητας 3).
- β) Κάθε έτος, κατόπιν αιτήσεων προχρηματοδότησης που υποβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, η Περιφέρεια αποφασίζει ότι η SFIRS θα πρέπει να καταβάλει —μέσω του περιφερειακού ταμείου— προκαταβολές στους αερολιμένες. Στη συνέχεια, το περιφερειακό ταμείο χορηγεί στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, κατόπιν αιτήματός τους, χρηματοδότηση έναντι αμοιβής (προμήθειες και τόκοι) υπό τη μορφή προκαταβολής του ποσού που έχει προβλεφθεί βάσει του νόμου 10/2010. Το ύψος της προκαταβολής θα πρέπει να αντιστοιχεί, κατ' ανώτατο όριο, στο 85 % ⁽⁴³⁾ της συνεισφοράς της Περιφέρειας προς τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Η προκαταβολή υπόκειται στην επιβολή τόκου (Euribor 6 μηνών + 2 % για το 2010 και Euribor 6 μηνών + 1,5 % για την περίοδο 2011-2013) και προμήθειας (1 % για το 2010 και 0,50 % για την περίοδο 2011-2013), που καταβάλλονται στην SFIRS από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων.
- γ) Η Περιφέρεια επιβεβαιώνει στη συνέχεια τα οριστικά ποσά που πρόκειται να χορηγηθούν στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων («η συνεισφορά» της Περιφέρειας), εντός των ορίων των διαθέσιμων πόρων της και λαμβανομένων υπόψη των ποσών που καταβάλλουν πράγματι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στο πλαίσιο της υλοποίησης των τριών δραστηριοτήτων. Για τον σκοπό αυτό, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων υποβάλλουν κατάλληλες εκθέσεις, στις οποίες: i) αναφέρονται τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν και περιλαμβάνεται ανάλυση αντίκτυπου· ii) προσδιορίζονται αναλυτικά οι δαπάνες τις οποίες όντως πραγματοποίησε ο αερολιμένας για τις πρωτοβουλίες που υλοποιήθηκαν, με την προσκόμιση επίσης των απαραίτητων δικαιολογητικών (τιμολόγια ή παρεμφερή έγγραφα).
- δ) Από το ποσό της περιφερειακής συνεισφοράς, το περιφερειακό ταμείο αφαιρεί παρακρατούμενο τέλος της τάξης του 4 %, το οποίο επιστρέφεται στην Περιφέρεια. Αφού αποφασιστεί το ύψος της τελικής συνεισφοράς, το περιφερειακό ταμείο καταβάλλει το υπόλοιπο τμήμα της χρηματοδότησης ⁽⁴⁴⁾ στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Το ταμείο οφείλει να καταβάλει το υπόλοιπο τμήμα της χρηματοδότησης στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα εντός μέγιστης προθεσμίας έξι μηνών από την ολοκλήρωση των σχεδίων δραστηριοτήτων.

2.8. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ

2.8.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

- (87) Παρότι η Περιφέρεια είχε δεσμευτεί να χορηγήσει συνολικά το ποσό των 76 654 887 EUR καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013 (βλέπε πίνακα 5), στην πραγματικότητα μετέφερε στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων το ποσό των 68 510 256 EUR για τη χρηματοδότηση των τριών δραστηριοτήτων δυνάμει του νόμου 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (βλέπε πίνακα 6, στήλη Α): 35 516 988 EUR στη SOGEAAL, 19 250 617 EUR στη SOGAER και 13 742 651 EUR στην GEASAR.

⁽⁴¹⁾ Σε αυτό το πλαίσιο, η Ιταλία παραθέτει το παράδειγμα του αερολιμένα του Oristano, για τον οποίο η Περιφέρεια απέρριψε την εκτέλεση συγκεκριμένης γραμμής που προβλεπόταν στο σχέδιο δραστηριοτήτων του αερολιμένα — Επιστολή της Ιταλίας, της 5ης Μαΐου 2015, προς την Επιτροπή, σ. 5-6.

⁽⁴²⁾ Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.

⁽⁴³⁾ Με μέγιστο όριο έως και 90 % για το 2011 — Βλέπε Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.

⁽⁴⁴⁾ Το εν λόγω ποσό ισοδυναμεί με το ύψος της συνεισφοράς που έχει αποφασίσει η Περιφέρεια, μείον το παρακρατούμενο τέλος του 4 % και την προκαταβολή που έχει ήδη χορηγηθεί στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

⁽⁴⁵⁾ Η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή πίνακες στους οποίους παρουσιάζεται το τελικό ποσό που δεσμεύτηκε από την Περιφέρεια.

- (88) Το σύνολο των προκαταβολών που μεταφέρθηκαν από το περιφερειακό ταμείο στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ανέρχεται σε 42 987 645 EUR (πίνακας 6, στήλη Β). Το ύψος της προμήθειας και των τόκων υπολογίζεται με βάση την προκαταβολή και αφαιρείται από το ταμείο κατά την εκταμίευση της προκαταβολής στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Το παρακρατούμενο τέλος αντιστοιχεί στο 4 % της συνεισφοράς της Περιφέρειας και το ταμείο το αφαιρεί από το ποσό της συνεισφοράς κατά την εκταμίευση του υπόλοιπου τμήματος του ποσού που χορηγεί η Περιφέρεια στον αερολιμένα (μετά την πραγματοποίηση των προκαταβολών) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Κατά συνέπεια, το καθαρό ποσό που πρέπει να λάβει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (πίνακας 6, στήλη Γ) μπορεί να υπολογιστεί ως εξής: η συνεισφορά της Περιφέρειας, αφαιρουμένων των τριών ειδών χρηματοοικονομικών εξόδων (προμήθεια, τόκος και παρακρατούμενο τέλος). Τα ποσά που κοινοποίησε η Ιταλία ως τα καθαρά ποσά τα οποία έλαβαν πράγματι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων (πίνακας 6, στήλη Δ) παρουσιάζουν ελαφρά διαφοροποίηση από τα αντίστοιχα θεωρητικά ποσά:
- α) Στην περίπτωση της SOGEAAL, η Ιταλία διευκρινίζει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα πρέπει να λάβει ακόμη από την Περιφέρεια άλλα 167 661 EUR στο πλαίσιο της συνεισφοράς του 2013.
- β) Τα ποσά της περιφερειακής συνεισφοράς προς τη SOGAER και την GEASAR για το 2013 (4 946 576 EUR και 3 795 930 EUR αντίστοιχα) είχαν αποφασιστεί από την Περιφέρεια στις 19 Ιουνίου 2014 και στις 10 Ιουνίου 2014 αντίστοιχα, αλλά ουδέποτε καταβλήθηκαν ⁽⁴⁷⁾: η Ιταλία αναγνωρίζει το γεγονός ότι η περιφερειακή απόφαση συνιστά νομικώς δεσμευτική υποχρέωση καταβολής των εν λόγω ποσών, την οποία μπορεί κανείς να επικαλεσθεί ενώπιον εθνικού δικαστηρίου. Ωστόσο, η Ιταλία αποφάσισε να αναμείνει έως ότου ολοκληρωθεί η υπό εξέλιξη διαδικασία κρατικής ενίσχυσης.

⁽⁴⁶⁾ Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές δεν διευκρινίζουν τον λόγο για τον οποίο οι προκαταβολές που παρουσιάζονται στους πίνακες υπερβαίνουν ορισμένες φορές την προκαθορισμένη συνεισφορά της Περιφέρειας. Ωστόσο, οι διαφορές αυτές δεν έχουν σημασία για τους σκοπούς της εκτίμησης των μέτρων ενίσχυσης, διότι η Επιτροπή εξετάζει μόνο τη δημοσιονομική δέσμευση (στήλη Α) και το ποσό που πράγματι εισέπραξαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων (στήλη Δ) — βλ. πίνακα 14.

⁽⁴⁷⁾ «Disposti ma non erogati».

Πίνακας 6

Πραγματικές χρηματοδοτικές ροές από την Περιφέρεια προς τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων

SOGEAAL — ALGHERO

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)		Προκαταβολή (Β)		Χρηματοοικονομικά έξοδα			Ποσό που έπρεπε να λάβει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Γ)	Καθαρό ποσό που εισέπραξε πράγματι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Δ)	Διαφορά (Γ)-(Δ)
	Ποσό	Ημερομηνία ανάληψης υποχρεώσεων	Ποσό	Ημερομηνία πληρωμής	Παρακρατούμενο τέλος 4 %	Προμήθεια	Τόκοι			
2010	8 517 963	7/11/2012	[... (*)	20/9/2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	9 041 162	12/11/2012	[...]	8/2/2012 και 23/8/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	9 062 413	3/6/2013	[...]	22/10/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	8 895 449	27/10/2014	[...]	17/10/2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	35 516 988		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

SOGAER — CAGLIARI

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)		Προκαταβολή (Β)		Χρηματοοικονομικά έξοδα			Ποσό που έπρεπε να λάβει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Γ)	Καθαρό ποσό που εισέπραξε πράγματι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Δ)	Διαφορά (Γ)-(Δ)
	Ποσό	Ημερομηνία ανάληψης υποχρεώσεων	Ποσό	Ημερομηνία πληρωμής	Παρακρατούμενο τέλος 4 %	Προμήθεια	Τόκοι			
2010	4 657 311	7/11/2012	[...]	10/9/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	4 777 320	7/11/2012	[...]	15/6/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	4 869 410	13/6/2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
2013	4 946 576	19/6/2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	19 250 617		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)		Προκαταβολή (Β)		Χρηματοοικονομικά έξοδα			Ποσό που έπρεπε να λάβει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Γ)	Καθαρό ποσό που εισέπραξε πράγματι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Δ)	Διαφορά (Γ)-(Δ)
	Ποσό	Ημερομηνία ανάληψης υποχρεώσεων	Ποσό	Ημερομηνία πληρωμής	Παρακρατούμενο τέλος 4 %	Προμήθεια	Τόκοι			
2010	3 972 223	7/11/2012	[...]	19/9/2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2011	2 945 363	7/11/2012	[...]	1/6/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2012	3 029 135	12/6/2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	0
2013	3 795 930	10/6/2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	13 742 651		[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2.8.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ ΠΑΡΟΧΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

- (90) Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Alghero, του Cagliari και της Olbia χρηματοδότησαν αεροπορικές εταιρείες και τρίτους παρόχους υπηρεσιών για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 κατά την περίοδο 2010-2013. Σύμφωνα με την Ιταλία, η αποζημίωση που έλαβαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια κατά την περίοδο 2010-2013 για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 μεταβιβάστηκε στις αεροπορικές εταιρείες και στους τρίτους παρόχους υπηρεσιών. Οι αεροπορικές εταιρείες έλαβαν χρηματοδότηση για τις δραστηριότητες 1 και 2 και έχουν επιλεγεί με βάση την «πλέον συμφέρουσα εμπορική προσφορά»⁽⁴⁸⁾. Οι τρίτοι πάροχοι υπηρεσιών που ανέλαβαν την υλοποίηση των μέτρων μάρκετινγκ, όπως διαφημιστικές εταιρείες ή τουριστικά πρακτορεία, έλαβαν χρηματοδότηση στο πλαίσιο της δραστηριότητας 3.
- (91) Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται συνοπτικά οι χρηματοδοτικές ροές από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες και προς τρίτους παρόχους υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3.

Πίνακας 7

Χρηματοδοτικές ροές από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες και προς τρίτους παρόχους υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3

SOGEAAL — ALGHERO

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων		
	δραστηριότητες 1 και 2	δραστηριότητα 3	Σύνολο (Α)
2010	[...]	[...]	8 517 963
2011	[...]	[...]	9 041 162
2012	[...]	[...]	9 062 413
2013	[...]	[...]	8 895 449
Σύνολο	[...]	[...]	35 516 987 (100 %)

SOGAER — CAGLIARI

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων		
	δραστηριότητες 1 και 2	δραστηριότητα 3	Σύνολο (Α)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410
2013	[...]	[...]	4 946 576
Σύνολο	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη (47): Παρότι είχε προβλεφθεί η προκήρυξη διαγωνισμού βάσει του νομοθετικού πλαισίου της Σαρδηνίας, δεν διοργανώθηκε κανένας διαγωνισμός για την επιλογή των αεροπορικών εταιρειών.

GEASAR — OLBIA

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων		
	δραστηριότητες 1 και 2	δραστηριότητα 3	Σύνολο (Α)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Σύνολο	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

(¹) Στην επιστολή της, της 11ης Σεπτεμβρίου 2015, η Ιταλία δηλώνει ποσό ύψους [...] EUR για τη χρηματοδότηση της δραστηριότητας 3 το 2011. Στην επιστολή της, της 16ης Δεκεμβρίου 2015 (έκθεση της εταιρείας συμβούλων Deloitte Financial Advisory S.r.l.), η Ιταλία αναφέρει το ποσό των [...] EUR αντί του ποσού των [...] EUR, χωρίς να παρέχεται αιτιολόγηση της διαφοράς αυτής.

- (92) Στον πίνακα 8 παρουσιάζονται συνοπτικά οι πληρωμές από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2.

Πίνακας 8

Χρηματοδοτικές ροές από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2

SOGEAAL — ALGHERO

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	—	—	[...]	[...]	[...]
Volotea	—	—	—	[...]	[...]
Alitalia	[...]	—	—	—	[...]
Meridiana	[...]	—	[...]	—	[...]
Wizzair	—	—	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	35 221 513

SOGAER — CAGLIARI

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Germanwings	—	—	[...]	—	[...]
Tourparade	—	—	[...]	—	[...]

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Air Berlin	—	—	—	[...]	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	19 018 170

GEASAR — OLBIA

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Meridiana Fly	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Air Italy	[...]	[...]	—	—	[...]
Air Berlin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Norwegian	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2.com	—	[...]	[...]	[...]	[...]
NIKI	—	—	[...]	—	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Air Baltic	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	12 683 623

2.8.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (93) Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 6, η χρηματοδότηση που παρασχέθηκε από την Περιφέρεια μεταφέρθηκε εξολοκλήρου στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, οι οποίοι προέβησαν μάλιστα οι ίδιοι σε περαιτέρω χρηματοδότηση, επιπλέον της συνεισφοράς που έλαβαν από την Περιφέρεια για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 στο πλαίσιο των σχεδίων δραστηριοτήτων τους. [Η διαφορά μεταξύ της χρηματοδότησης που χορηγήθηκε πράγματι για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 (στήλη Β του πίνακα 9) και του ποσού που έλαβαν πράγματι από την Περιφέρεια οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων (στήλη Γ του πίνακα 9) ανέρχεται στο ποσό των 12 733 760 EUR].

Πίνακας 9

Σύγκριση μεταξύ της χρηματοδότησης που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια και των ποσών που χρηματοδοτήθηκαν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την υλοποίηση των τριών δραστηριοτήτων δυνάμει του νόμου 10/2010

(σε ευρώ)

	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)	Συνολικό ποσό που χρηματοδοτήθηκε από τους αερολιμένες για τις τρεις δραστηριότητες (Β)	Διαφορά (Α)-(Β)	Καθαρό ποσό που εισέπραξαν πράγματι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια (Γ)	Διαφορά (Β)-(Γ)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	- 200 625	13 607 197	5 844 045

(σε ευρώ)

	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)	Συνολικό ποσό που χρηματοδοτήθηκε από τους αερολιμένες για τις τρεις δραστηριότητες (Β)	Διαφορά (Α)-(Β)	Καθαρό ποσό που εισέπραξαν πράγματι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια (Γ)	Διαφορά (Β)-(Γ)
Olbia	13 742 651	13 742 818	- 167	9 341 744	4 401 074
ΣΥΝΟΛΟ	68 510 256	68 711 048	- 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Επιπλέον, όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρείες, όπως προκύπτει από τον πίνακα 8, η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες από την Περιφέρεια, μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων, για τις δραστηριότητες 1 και 2 μεταβιβάστηκε στις ακόλουθες εταιρείες:

- 1) Ryanair
- 2) AMS
- 3) Meridiana Fly
- 4) Air Italy
- 5) Air Berlin
- 6) easyJet
- 7) Norwegian
- 8) Jet2.com
- 9) NIKI
- 10) Vueling
- 11) Air Baltic
- 12) Volotea
- 13) Tourparade
- 14) Alitalia
- 15) Wizzair
- 16) Germanwings.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

(95) Σύμφωνα με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, το πεδίο της επίσημης διαδικασίας έρευνας περιλαμβάνει τις ακόλουθες δραστηριότητες:

α) χρηματική αποζημίωση από την Περιφέρεια υπέρ των τριών φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων (SOGEAL, GEASAR και SOGAER) καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013 για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3·

β) καταβολή χρηματικών αποζημιώσεων από τους τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013 ⁽⁴⁹⁾.

(96) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι, δεδομένου ότι η Επιτροπή διερευνούσε τη χορήγηση πιθανής παράνομης ενίσχυσης από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Alghero στην υπόθεση SA.23098 ⁽⁵⁰⁾, η παρούσα υπόθεση καλύπτει μόνο τα μέτρα ενίσχυσης που δεν εξετάστηκαν στην εν λόγω υπόθεση ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ Το πεδίο εφαρμογής της απόφασης κίνησης της διαδικασίας δεν περιλάμβανε τη χορήγηση δυναμικής ενίσχυσης από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων υπέρ άλλων παρόχων υπηρεσιών πέραν των αεροπορικών εταιρειών για τη δραστηριότητα 3. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει θέση επ' αυτού.

⁽⁵⁰⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2015/1584 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA και διαφόρων αερομεταφορέων που λειτουργούν στον αερολιμένα του Alghero (ΕΕ L 250 της 25.9.2015, σ. 38).

⁽⁵¹⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 48-52.

- (97) Όσον αφορά την καταβολή χρηματικής αποζημίωσης από την Περιφέρεια προς τους τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η αποζημίωση που χορηγήθηκε στους αερολιμένες της Σαρδηνίας συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης και ότι η Ιταλία δεν είχε τηρήσει τη ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης όσον αφορά την εν λόγω αποζημίωση.
- (98) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα του καθεστώτος αποζημίωσης για τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων με την εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, η Επιτροπή διατύπωσε προκαταρκτικά την άποψη ότι η επίμαχη αποζημίωση δεν μπορούσε να θεωρηθεί γνήσια ΥΓΟΣ που ανατέθηκε στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων.
- (99) Όσον αφορά τη χρηματική αποζημίωση που χορηγήσαν οι τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2, η Επιτροπή έκρινε ότι είναι πιθανό να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης και ότι θα μπορούσε ενδεχομένως να θεωρηθεί παράνομη σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, δεδομένου ότι φαίνεται ότι χορηγήθηκε στους δικαιούχους κατά παράβαση της ρήτρας αναστολής της εφαρμογής. Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε ότι η Περιφέρεια ασκούσε έλεγχο επί των υπό εξέταση πόρων, οι οποίοι είναι σαφές ότι είχαν δεσμευτεί από τον περιφερειακό προϋπολογισμό ακριβώς για τον σκοπό, μεταξύ άλλων, της επιδότησης γραμμών αεροπορικών μεταφορών από και προς τους αερολιμένες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι μεταφορές χρηματοδοτικών πόρων από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες έπρεπε να καταλογιστούν στο κράτος και αφορούσαν κρατικούς πόρους. Η Επιτροπή θεώρησε επίσης ότι η χρηματοδότηση που έλαβαν οι αεροπορικές εταιρείες μειώνει τις δαπάνες που θα καλούνταν να καλύψουν διαφορετικά με δικούς τους πόρους εάν έπρεπε να εκτελέσουν το ίδιο πρόγραμμα πτήσεων, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχε οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών.
- (100) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η χρηματική αποζημίωση που καταβλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους αερολιμένες του Alghero, του Cagliari και της Olbia μπορεί να χαρακτηριστεί συμβίβασιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα σύμφωνα με την απόφαση για τις ΥΓΟΣ του 2011⁽⁵²⁾, σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011⁽⁵³⁾, σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.1. Ο ΝΟΜΟΣ 10/2010

- (101) Η Ιταλία ως αιτιολογία για τη χρηματοδοτική παρέμβαση βάσει του νόμου 10/2010 για την περίοδο 2010-2013 αναφέρει την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Σαρδηνίας και εσωτερικών και ευρωπαϊκών προορισμών, με στόχο την αύξηση των τουριστικών ροών, ιδίως εκτός της θερινής περιόδου, που είναι μείζονος σημασίας για την οικονομία της Σαρδηνίας.
- (102) Ο νόμος αναθέτει στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ειδική ευθύνη για την εκπλήρωση του στόχου του και για τον σχεδιασμό των όρων και των κριτηρίων του. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων οφείλουν να καταρτίζουν «σχέδια δραστηριοτήτων» τα οποία υπόκεινται στην έγκριση της Περιφέρειας και καθορίζουν τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν για την προώθηση του μη εποχικού χαρακτήρα και την αύξηση των αεροπορικών μεταφορών. Τα εν λόγω «σχέδια δραστηριοτήτων» περιλαμβάνουν επιχειρηματικό σχέδιο χρηματοδότησης, στο οποίο παρουσιάζονται τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και οι χρηματοδοτικοί πόροι που απαιτούνται για την επίτευξη του στόχου.
- (103) Τα σχέδια δραστηριοτήτων πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- οι γραμμές που καλύπτονται από το σχέδιο πρέπει να είναι διαφορετικές από εκείνες που καλύπτονται ήδη από αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας·
 - πρέπει να προβλέπεται επαρκής προβολή του νησιού στην περίπτωση νέων γραμμών ή αύξηση της περιόδου εξυπηρέτησης των πτήσεων.
- (104) Όταν οι χρηματοδοτικοί πόροι που χρειάζονται υπερβαίνουν τον προϋπολογισμό της Περιφέρειας, τα απαιτούμενα κονδύλια θα πρέπει να κατανομούνται σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στην απόφαση αριθ. 29/36 της Σαρδηνίας της 29ης Ιουλίου 2010⁽⁵⁴⁾ (προτεραιότητα στις διεθνείς γραμμές, εξυπηρέτηση σημαντικών κόμβων, μη εποχικός χαρακτήρας, υψηλότερη συχνότητα πτήσεων κ.λπ.).

⁽⁵²⁾ 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).

⁽⁵³⁾ 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).

⁽⁵⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 4.

- (105) Ο νόμος 10/2010 προβλέπει τη χρηματοδότηση των τριών κατηγοριών δραστηριοτήτων από την Περιφέρεια, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 44 και εξής.
- (106) Οι διάφορες δραστηριότητες που προετοιμάζονται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων περιγράφονται αναλυτικά στα σχέδια δραστηριοτήτων κάθε αερολιμένα και η Ιταλία έχει υποβάλει στην Επιτροπή πίνακες στους οποίους παρουσιάζονται συνοπτικά οι δραστηριότητες που υλοποιήθηκαν και η αντίστοιχη περιφερειακή χρηματοδότηση. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι οι δραστηριότητες είχαν θετικό αντίκτυπο για την Περιφέρεια, δεδομένου ότι κατά την υπό εξέταση περίοδο η αεροπορική κίνηση και οι συναφείς εισροές επιβατών σημείωσαν αύξηση.
- (107) Η Ιταλία διευκρινίζει ότι οι κύριοι δικαιούχοι της περιφερειακής χρηματοδότησης δυνάμει του νόμου 10/2010 είναι αεροπορικές εταιρείες: πράγματι, ο νόμος 10/2010 προβλέπει τη χρηματοδότηση, σε όλους τους αερολιμένες της Σαρδηνίας, αεροπορικών εταιρειών που είναι πρόθυμες να εγκαινιάσουν ή να αυξήσουν νέες γραμμές, ενώ προβλέπει επίσης τον μη εποχικό χαρακτήρα των υφιστάμενων γραμμών κατά την περίοδο 2010-2013.

4.2. ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ

- (108) Ο περιφερειακός νόμος αριθ. 12, της 30ής Ιουνίου 2011 ⁽⁵⁵⁾, ορίζει ότι οι προκαταβολές που προβλέπονται στον νόμο 10/2010 θα πρέπει να είναι έντοκες. Για τον σκοπό αυτό, στις 9 Αυγούστου 2011 ⁽⁵⁶⁾, η Περιφέρεια ανέθεσε στη SFIRS τη δημιουργία και τη διαχείριση περιφερειακού ταμείου για τη διαχείριση των εν λόγω προκαταβολών.
- (109) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι οι προκαταβολές αυτές αποτελούν δάνεια που χορηγούνται με όρους της αγοράς: σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν το ταμείο, τα χρηματοδοτικά δάνεια βαρύνονται με επιτόκιο Euribor 6 μηνών, συν διαφορά επιτοκίου 2 % για το 2010 και διαφορά επιτοκίου 1,50 % για το 2011 και το 2012. Επιπλέον, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων οφείλουν να καταβάλουν αμοιβή διαχείρισης της τάξης του 1 % της προκαταβολής για το 2010 και της τάξης του 0,5 % για το 2011. Η Ιταλία είναι της άποψης ότι οι όροι της αγοράς για τις προκαταβολές πρέπει να αξιολογηθούν με τη χρήση του σύνθετου δείκτη κόστους δανεισμού (ISC) ⁽⁵⁷⁾, ο οποίος λαμβάνει υπόψη το σύνολο των δαπανών που συνδέονται με τα δάνεια και που πρέπει να επωμιστεί ο αερολιμένας. Η Ιταλία έχει διαβιβάσει στην Επιτροπή πίνακα στον οποίο παρουσιάζονται τα λεπτομερή στοιχεία του δείκτη ISC για κάθε προκαταβολή που χορηγήθηκε. Ο δείκτης ISC που αφορά την προκαταβολή στη SOGAER είναι υψηλότερος τόσο από τους υπόλοιπους δείκτες όσο και από τους όρους της αγοράς, δεδομένου ότι η προκαταβολή καταβλήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2012 και ο δείκτης ISC υπολογίστηκε για ολόκληρο το έτος 2012.
- (110) Η Ιταλία έχει υποβάλει τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα 10 σχετικά με τις προκαταβολές που καταβλήθηκαν στους τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων για το 2010 και το 2011, και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι προκαταβολές χορηγήθηκαν με χρηματοδοτικούς όρους που ήταν σύμφωνοι με τους όρους παρόμοιων πράξεων της αγοράς. Η Ιταλία διευκρινίζει ότι, για τα έτη 2010 και 2011, σκοπός των δανείων ήταν η αποζημίωση των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων για τα ποσά που είχαν ήδη μεταβιβάσει στις αεροπορικές εταιρείες για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων 1 και 2.

Πίνακας 10

Προκαταβολές που καταβλήθηκαν στους τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων για τα έτη 2010 και 2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SpA	Alghero	[...]	1/7/2011	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SpA	Cagliari	[...]	25/9/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SpA	Olbia	[...]	27/9/2011	[...]	[...]	[...]	[...]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SpA	Alghero	[...]	2/1/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SpA	Cagliari	[...]	5/7/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SpA	Olbia	[...]	20/7/2012	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 8.

⁽⁵⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽⁵⁷⁾ ISC — Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. ΑΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- (111) Η Ιταλία επισημαίνει ότι το περιφερειακό διάταγμα αριθ. 122/347, της 17ης Μαΐου 2010 ⁽⁵⁸⁾, είναι η διοικητική πράξη που επιτρέπει την εγγραφή των προβλεπόμενων από τον νόμο 10/2010 κονδυλίων στον περιφερειακό προϋπολογισμό.
- (112) Η Ιταλία αποσαφηνίζει ότι, μολονότι ο νόμος 10/2010 αφορά όλους τους αερολιμένες της Σαρδηνίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που εκδήλωσαν ενδιαφέρον να επωφεληθούν από τις δραστηριότητες είναι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Alghero, της Olbia και του Cagliari. Στις 22 Σεπτεμβρίου 2010 ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Oristano υπέβαλε σχέδιο δραστηριοτήτων και η Περιφέρεια ενέκρινε χρηματοδότηση ύψους 300 000 EUR για το 2010. Ωστόσο, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Oristano τέθηκε υπό καθεστώς εκκαθάρισης τον Μάιο του 2011 και η λειτουργία του έχει πλέον διακοπεί.
- (113) Η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή πίνακες στους οποίους παρουσιάζονται συνοπτικά οι δραστηριότητες που αναλήφθηκαν και η αντίστοιχη περιφερειακή χρηματοδότηση, καθώς και οι συμβάσεις που συνάφθηκαν μεταξύ της SFIRS και των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων.
- (114) Η Ιταλία υποστηρίζει ⁽⁵⁹⁾ ότι η κρατική παρέμβαση ήταν αναγκαία, διότι οι αερολιμένες δεν θα ήταν σε θέση να καλύψουν τις δαπάνες που συνεπαγόταν η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων δυνάμει του νόμου 10/2010. Οι τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων δεν θα ήταν σε θέση να υλοποιήσουν και να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητες που προβλέπονταν από τον νόμο 10/2010, ούτε μέσω ιδίων πόρων ούτε μέσω τραπεζικής χρηματοδότησης.
- α) Αερολιμένας του Cagliari: οι οικονομικές επιδόσεις της εταιρείας ήταν αρνητικές κατά την περίοδο 2007-2009 και, παρά τα θετικά EBITDA ⁽⁶⁰⁾, η επιχειρηματική δραστηριότητα δεν κάλυπτε το κόστος απόσβεσης, το οποίο οδηγεί σε αρνητικά EBIT ⁽⁶¹⁾. Η εταιρεία χαρακτηριζόταν εκείνη την περίοδο από συνεχιζόμενη οικονομική και χρηματοπιστωτική αστάθεια, η οποία έθετε σε κίνδυνο την πιστοληπτική της ικανότητα. Το 2008 κρίθηκε αναγκαία αύξηση κεφαλαίου 4,4 εκατ. EUR για την κάλυψη των σωρευμένων ζημιών. Λόγω αυτής της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν ήταν σε θέση να καλύψει με ίδιους πόρους τις δαπάνες για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων δυνάμει του νόμου 10/2010. Ομοίως, δεν ήταν σε θέση να συνάψει συμβάσεις περαιτέρω εξωτερικής χρηματοδότησης με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που θα αδυνατούσε να αποπληρώσει λόγω της ανεπαρκούς δημιουργίας χρηματοοικονομικών ταμειακών ροών. Κατά την περίοδο 2010-2013, το λειτουργικό περιθώριο του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα μειώθηκε ελαφρώς κατά 40 %, από πλευράς EBIT, και στην ετήσια οικονομική έκθεση του 2013 επισημαίνεται η ανεπάρκεια κεφαλαίων της εταιρείας, ενώ περιγράφεται μια οικονομική κατάσταση που κινδύνευε να γίνει κρίσιμη σε περίπτωση μη καταβολής της προβλεπόμενης χρηματοδότησης από την Περιφέρεια για το 2014 ⁽⁶²⁾.
- β) Αερολιμένας του Alghero: η περίοδος 2007-2009 χαρακτηρίστηκε από σοβαρές οικονομικές και χρηματοπιστωτικές δυσχέρειες, καθώς το αρνητικό καθαρό αποτέλεσμα ήταν υψηλότερο από τα ίδια κεφάλαια των μετόχων, εξέλιξη η οποία οδήγησε στην ανακεφαλαιοποίηση της εταιρείας που έλαβε χώρα το 2009. Το σύστημα προκαταβολών υπό τη διαχείριση της Περιφέρειας είχε αρχικά ως αποδέκτη τη SOGEAAL, προκειμένου η εταιρεία να υλοποιήσει τις δραστηριότητες που προβλέπονται από τον νόμο 10/2010, χωρίς αυτό να συνεπάγεται περαιτέρω επιβάρυνση για την εταιρεία. Ο αερολιμένας παρουσίασε θετικά EBITDA μόνο το 2007, ενώ τα EBIT του παρέμειναν αρνητικά καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου, με επιδείνωση της κατάστασης στο επίπεδο των - 11,3 εκατ. EUR το 2009. Κατά την υπό εξέταση περίοδο, τα ίδια κεφάλαια κατέγραψαν συνεχή καθοδική πορεία, ανερχόμενα μάλιστα το 2009 στο αρνητικό ποσό των - 4,8 εκατ. EUR. Κατά συνέπεια, η εταιρεία δεν ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τις επίμαχες δραστηριότητες με ίδιους πόρους, ούτε να κάνει περαιτέρω χρήση εξωτερικής τραπεζικής χρηματοδότησης λόγω της αδυναμίας της να αποπληρώσει το δυνητικό χρέος της αντίστοιχης σύμβασης δανείου. Η περίοδος 2010-2013 σηματοδοτήθηκε από συνεχιζόμενο αρνητικό λειτουργικό περιθώριο από πλευράς EBIT, τα οποία συρρικνώθηκαν από - 3,6 εκατ. EUR το 2010 σε - 1,5 εκατ. EUR το 2013. Η διάρθρωση του κεφαλαίου επιδεινώθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου εκείνης, καθώς τα ίδια κεφάλαια μειώθηκαν κατά ποσοστό άνω του 50 %, με συνέπεια να ανέρχονται το 2013 στο ποσό των 2,4 εκατ. EUR για σύνολο ενεργητικού 41,9 εκατ. EUR ⁽⁶³⁾.
- γ) Αερολιμένας της Olbia: καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2007-2009, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα κατέγραψε σημαντική οικονομική επιβράδυνση, η οποία συνδέεται κυρίως με τη μείωση του αριθμού των επιβατών. Κατά την εν λόγω περίοδο, τα EBITDA μειώθηκαν κατά 22,8 % και τα EBIT κατά 41,3 %. Παρά τα θετικά καθαρά αποτελέσματα, η εταιρεία δεν παρήγαγε θετικές καθαρές ταμειακές ροές λόγω αύξησης του κεφαλαίου κίνησης και υλοποίησης σημαντικού επενδυτικού προγράμματος κατά την περίοδο 2007-2009 (13,2 εκατ. EUR). Το συνολικό

⁽⁵⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 3.

⁽⁵⁹⁾ Η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή τρεις εκθέσεις στις οποίες παρουσιάζεται οικονομική και χρηματοπιστωτική ανάλυση των αερολιμένων σε σχέση με τα μέτρα που προβλέπονται από τον νόμο 10/2010. Η ανάλυση της Επιτροπής βασίζεται στις εν λόγω εκθέσεις.

⁽⁶⁰⁾ Κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortisation).

⁽⁶¹⁾ Κέρδη προ φόρων και τόκων (Earnings Before Interest and Taxes).

⁽⁶²⁾ Πηγή: Ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της SOGAER για την περίοδο 2010-2013.

⁽⁶³⁾ Πηγή: Ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της SOGEAAL για την περίοδο 2010-2013.

χρέος αυξήθηκε κατά 2 εκατ. EUR την περίοδο αυτή, ενώ ο περαιτέρω δανεισμός από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ήταν σχεδόν αδύνατος διότι θα έθετε ενδεχομένως σε κίνδυνο τη χρηματοπιστωτική ισορροπία της εταιρείας ⁽⁶⁴⁾. Επιπλέον, λόγω της οικονομικής του κατάστασης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητες με ίδιους πόρους, δεδομένου ότι η παραγωγή χρηματοοικονομικών ταμειακών ροών δεν ήταν επαρκής για την κάλυψη των επενδύσεων σε κεφάλαιο κίνησης και πάγιο ενεργητικό. Μια τρίτη επιλογή θα ήταν ενδεχομένως η αύξηση κεφαλαίου από τους μετόχους, προκειμένου να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη ρευστότητα για τη χρηματοδότηση των τριών δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον νόμο 10/2010. Προκειμένου να διαπιστωθεί αν η επιλογή αυτή θα συνιστούσε βιώσιμη λύση, διενεργήθηκε αξιολόγηση της απαιτούμενης επένδυσης από την άποψη του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η ανάλυση που εκπόνησε η GEASAR ⁽⁶⁵⁾, βάσει τυποποιημένης μεθοδολογίας για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας μιας επένδυσης, κατέδειξε ότι οι τιμές της καθαρής παρούσας αξίας και του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης που υπολογίστηκαν στο πλαίσιο των συμφωνιών οι οποίες συνάφθηκαν μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών ήταν αρνητικές, στοιχείο που αποκλείει κάθε ενδιαφέρον για δυνητική αύξηση κεφαλαίου από τους μετόχους. Η περίοδος 2010-2013 χαρακτηρίστηκε από σχετική στασιμότητα όσον αφορά τα EBITDA, τα οποία ανήλθαν σε 5,9 εκατ. EUR. Παρότι το περιθώριο EBIT και το καθαρό αποτέλεσμα παρουσίασαν ελαφρά βελτίωση κατά την εν λόγω περίοδο, η εταιρεία εξακολουθούσε να αντιμετωπίζει δυσκολίες ως προς την παραγωγή θετικών καθαρών ταμειακών ροών λόγω αύξησης του κεφαλαίου κίνησης και των επενδύσεων ⁽⁶⁶⁾.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

5.1.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

5.1.1.1. Γενικές εκτιμήσεις

- (115) Η Ryanair επισημαίνει ότι πραγματοποιεί πτήσεις μόνο προς τους αερολιμένες του Alghero και του Cagliari, και όχι προς άλλους αερολιμένες της Σαρδηνίας. Η εταιρεία τονίζει ότι το δικαίωμά της να υποβάλει παρατηρήσεις παρεμποδίζεται από την απουσία ευλόγως αναλυτικής περιγραφής της εικαζόμενης ενίσχυσης υπέρ της Ryanair, ιδιαίτερα όσον αφορά τον αερολιμένα του Cagliari. Ως εκ τούτου, η AMS και η Ryanair δεν είναι σε θέση να υποβάλουν ολοκληρωμένες παρατηρήσεις σχετικά με τις ρυθμίσεις μεταξύ της Ryanair, της AMS και του αερολιμένα του Cagliari.
- (116) Η Ryanair ανέθεσε σε εταιρεία συμβούλων τη διενέργεια λεπτομερούς συγκριτικής ανάλυσης βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ ⁽⁶⁷⁾, η οποία καταδεικνύει ότι τα τέλη που καταβάλλει η Ryanair στον αερολιμένα του Cagliari αντιστοιχούν ή υπερβαίνουν αυτά που καταβάλλει η Ryanair σε συγκρίσιμους ιδιωτικούς αερολιμένες ή αερολιμένες που αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και, ως εκ τούτου, συμμορφώνονται με την αρχή του ΙΕΟΑ.
- (117) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι δεν γνώριζε την ύπαρξη του περιφερειακού νόμου 10/2010 της Σαρδηνίας όταν προέβη στις σχετικές ρυθμίσεις με τους αερολιμένες του Cagliari και του Alghero. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η AMS διαπραγματεύτηκε με τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων σε εμπορική βάση, επικαλούμενη τους εφαρμοστέους όρους σε συγκρίσιμους αερολιμένες ανά την Ευρώπη (στην περίπτωση της Ryanair) και λαμβάνοντας υπόψη τον αντίστοιχο τιμοκατάλογο της AMS που ίσχυε εκείνη την περίοδο (στην περίπτωση της AMS).
- (118) Η Ryanair προβάλλει το επιχείρημα ότι οι αερολιμένες της Σαρδηνίας ήταν οι άμεσοι δικαιούχοι της εικαζόμενης ενίσχυσης, ενώ οι αεροπορικές εταιρείες ήταν έμμεσοι δικαιούχοι. Η Ryanair επισημαίνει ότι η Επιτροπή εικάζει ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε στους αερολιμένες βάσει συγκεκριμένου μαθηματικού τύπου, ωστόσο στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αναφέρονται μόνο επιμέρους στοιχεία του εν λόγω τύπου, και όχι ολόκληρος ο τύπος. Αυτή η έλλειψη πληροφοριών δεν επιτρέπει στη Ryanair να ασκήσει το δικαίωμά της να υποβάλει παρατηρήσεις επί του θέματος αυτού.
- (119) Επιπλέον, ακόμη και αν οι αερολιμένες έλαβαν ενίσχυση, η Επιτροπή δεν μπορεί να συναγάγει απλώς το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αυτή μεταβιβάστηκε στις αεροπορικές εταιρείες χωρίς συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία προς επίρρωση αυτής της παραδοχής. Η Ryanair επισημαίνει ότι η Επιτροπή δεν εντόπισε στις συμβάσεις μεταξύ του αερολιμένα του Cagliari και της Ryanair/AMS κανένα στοιχείο που θα μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση.
- (120) Τέλος, η Ryanair αμφισβητεί τη χρήση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές για να διαπιστωθεί αν χορηγήθηκε ενίσχυση υπέρ των αερολιμένων. Στην πραγματικότητα, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 δεν παρέχουν κανένα αξιόπιστο πλαίσιο αναφοράς για την εκτίμηση της εικαζόμενης κρατικής ενίσχυσης υπέρ των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

⁽⁶⁴⁾ Για τον σκοπό αυτό, η GEASAR υπέβαλε στην Επιτροπή οικονομική προσομοίωση με την παραδοχή νέου δανεισμού της εταιρείας για τη χρηματοδότηση των μέτρων δυνάμει του νόμου 10/2010, από την οποία προέκυπτε το συμπέρασμα ότι οι βασικοί χρηματοοικονομικοί δείκτες της εταιρείας θα επιδεινώνονταν.

⁽⁶⁵⁾ «Valutazione economica degli accordi tra GEASAR SpA e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010» — Deloitte Financial Advisory S.r.l. — 15/12/2015.

⁽⁶⁶⁾ Πηγή: Ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της GEASAR για την περίοδο 2010-2013.

⁽⁶⁷⁾ Αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

5.1.1.2. Ρυθμίσεις της Ryanair με τους αερολιμένες

- (121) Όσον αφορά τις συμφωνίες με τους αερολιμένες, η Ryanair τονίζει το γεγονός ότι οι διαπραγματεύσεις που διεξάγει με τους αερολιμένες πραγματοποιούνται σε αμιγώς εμπορική βάση, στοιχείο που εξηγεί τη διαφοροποίηση των αποτελεσμάτων των διαπραγματεύσεων αυτών μεταξύ αερολιμένων. Κατά την αξιολόγηση των ρυθμίσεων της Ryanair με τους αερολιμένες, η Ryanair επισημαίνει ότι η Επιτροπή οφείλει:
- α) να εξετάσει όλους τους συναφείς παράγοντες, προβαίνοντας σε αξιολόγηση των συμφωνιών με τους αερολιμένες και λαμβάνοντας υπόψη τη δημιουργία εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες και τις εξωτερικότητες δικτύου·
 - β) να χρησιμοποιήσει ως βάση συγκρίσιμους αερολιμένες·
 - γ) να συνεκτιμήσει τη θέση που κατέχουν στην αγορά οι περιφερειακοί αερολιμένες στην Ευρώπη, οι οποίοι εξακολουθούν να είναι περισσότερο εκτεθειμένοι στον έντονο ανταγωνισμό των γειτονικών αερολιμένων, ενώ ο σχεδιασμός και η διαχείρισή τους στερούνται σχεδόν εμπορικής βάσης·
 - δ) να λάβει υπόψη τον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό των αερολιμένων: οι περιφερειακοί αερολιμένες δεν ανταποκρίνονται στην εφαρμογή τυποποιημένου πενταετούς επιχειρηματικού σχεδίου·
 - ε) να εφαρμόσει τη μέθοδο του ενιαίου ταμείου, λαμβάνοντας υπόψη τα έσοδα του αερολιμένα που αποφέρουν τόσο οι αεροναυτικές όσο και οι μη αεροναυτικές δραστηριότητες·
 - στ) να ενσωματώσει τις εξωτερικότητες δικτύου: χάρη στον αυξημένο αριθμό των χρηστών του, ένας αερολιμένας τυγχάνει μεγαλύτερης εκτίμησης και από άλλους δυναμικούς χρήστες και, ως εκ τούτου, αυξάνεται η συνολική αξία του·
 - ζ) να λάβει υπόψη ότι οι συμφωνίες της Ryanair με αερολιμένες δεν συνάπτονται σε αποκλειστική βάση: οι υπό έρευνα αερολιμένες διαθέτουν συνήθως σημαντική πλεονάζουσα χωρητικότητα για την εξυπηρέτηση και άλλων αεροπορικών εταιρειών.
- (122) Κατά την αξιολόγηση των τελών που καταβάλλει η Ryanair στους αερολιμένες για τις διάφορες υπηρεσίες που λαμβάνει, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι σημαντικά μειωμένες σε σύγκριση με άλλες αεροπορικές εταιρείες ανάγκες της Ryanair που οφείλονται στο επιχειρηματικό μοντέλο της, καθώς και τα σημαντικά έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που αποκομίζουν οι αερολιμένες χάρη στη Ryanair.

5.1.1.3. Συμφωνίες μάρκετινγκ

- (123) Η Ryanair επαναλαμβάνει ότι οι συμφωνίες μάρκετινγκ της AMS με αερολιμένες αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεων και συνάπτονται χωριστά από τις συμφωνίες της Ryanair με τους ίδιους αερολιμένες. Ειδικότερα, η Ryanair και η AMS διευκρινίζουν ότι δεν υφίσταται πλεονέκτημα υπέρ της AMS, δεδομένου ότι η AMS συνάπτει συμφωνίες μάρκετινγκ με κρατικούς και ιδιωτικούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου, οι φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα ανταγωνίζονται για την προβολή τους στον περιορισμένο χώρο που διατίθεται για τη διαφήμισή τους στον δικτυακό τόπο ryanair.com. Επομένως, η AMS δεν απολαμβάνει κανένα πλεονέκτημα όσον αφορά τη νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων, διότι η αρχή του ΙΕΟΑ τηρείται σε όλα τα στάδια της διαδικασίας σύναψης των εν λόγω συμφωνιών.
- (124) Επιπλέον, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή δεν παρουσίασε καμία νομική ή πραγματολογική βάση για την αμφισβήτηση του εμπορικού σκεπτικού που διέπει την απόφαση των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Alghero και του Cagliari να διαφημιστούν στον δικτυακό τόπο ryanair.com, υπό συνθήκες στις οποίες η AMS προσφέρει τις υπηρεσίες της σε τιμή της αγοράς. Κατά συνέπεια, η AMS δεν είναι σε θέση να ασκήσει το δικαίωμα υπεράσπισης της.
- (125) Η Ryanair προσκόμισε επίσης άλλες δύο μελέτες σχετικά με τη μεταβαλλόμενη τάση των αερολιμενικών εσόδων. Με την πάροδο των ετών, οι αερολιμένες έχουν αυξήσει σημαντικά τα έσοδά τους από την παροχή μη αεροναυτικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με τη Ryanair, η διαφήμιση στον δικτυακό τόπο της Ryanair αυξάνει το ποσοστό των εισερχόμενων ταξιδιωτών και, κατά συνέπεια, τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.
- (126) Η Ryanair αναφέρει ότι το μάρκετινγκ και η διαφήμιση στους δικτυακούς τόπους όλων των αεροπορικών εταιρειών αποτελεί πλέον εδραιωμένη πρακτική· αυτό ισχύει ειδικότερα στην περίπτωση των αερολιμενικών εταιρειών, οι οποίες έχουν αρχίσει να προωθούν το εμπορικό σήμα τους στο διαδίκτυο ιδίως μέσω δικτυακών τόπων αεροπορικών εταιρειών.
- (127) Η Ryanair διευκρινίζει ότι η AMS δεν κάνει διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων, δημόσιων αρχών και άλλων μη αερολιμενικών πελατών. Οι αερολιμένες ιδιωτικής ιδιοκτησίας ή ιδιωτικού ελέγχου και άλλες οντότητες ιδιωτικού δικαίου έχουν συνάψει συμφωνίες με την AMS υπό παρόμοιους όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις.

5.1.1.4. Ζητήματα κρατικής ενίσχυσης

- (128) Η Ryanair είναι της άποψης ότι τα επίμαχα μέτρα δεν πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος: απλώς και μόνο η έγκριση των σχεδίων δραστηριοτήτων του αερολιμένα από τις αρχές της Σαρδηνίας δεν αρκεί για να καταλογιστεί ένα μέτρο στο κράτος.
- (129) Η Ryanair τονίζει ότι η επιλογή αεροπορικών εταιρειών με βάση εμπορικές προσφορές —που υποβάλλονται στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων κατόπιν δημοσίευσης σχετικών ανακοινώσεων στους δικτυακούς τόπους τους— συνιστά διαδικασία διαγωνισμού. Επιπλέον, δεν συντρέχουν λόγοι προκήρυξης διαγωνισμού όταν η συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας τηρεί την αρχή του ΙΕΟΑ και η αεροπορική εταιρεία δεν υπόκειται σε ΥΓΟΣ/ΥΠΑΥ, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση.
- (130) Η Ryanair εκφράζει επίσης αμφιβολίες σχετικά με την αμφισβήτηση από την Επιτροπή των κριτηρίων επιλογής, δεδομένου ότι οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία επιθυμούσε να προβεί σε ρυθμίσεις με τον αερολιμένα του Alghero ή του Cagliari μπορούσε να το πράξει.
- (131) Η Ryanair ολοκληρώνει τις παρατηρήσεις της με τον ισχυρισμό ότι η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στη Σαρδηνία οφείλεται στην ανεπάρκεια των κανόνων που διέπουν τις γραμμές που εμπίπτουν στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και στην εφαρμογή τους από τις ιταλικές αρχές. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι ιταλικές αερολιμένες να βρίσκονται αντιμέτωποι με τις ακόλουθες επιλογές: i) εκτέλεση γραμμών με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας από παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, με χρήση μικρών αεροσκαφών και εξυπηρέτηση μικρού αριθμού επιβατών με υψηλές επιδοτήσεις (οι οποίες δεν θα ήταν ούτως ή άλλως επαρκείς για την εξασφάλιση χαμηλών τιμών εισιτηρίων)· ή ii) σύναψη επιχειρηματικών σχέσεων με αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, με την παροχή εγγυήσεων για τον όγκο των επιβατών, τη χρήση μεγάλων αεροσκαφών, την εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού επιβατών, χωρίς επιδοτήσεις και με χαμηλές τιμές εισιτηρίων. Αντιμέτωπος με μια τέτοια επιλογή, οποιοσδήποτε επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε προτιμήσει τη δεύτερη επιλογή.
- (132) Βάσει των ανωτέρω παρατηρήσεων, η Ryanair καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ούτε η Ryanair ούτε η AMS είναι αποδέκτες κρατικής ενίσχυσης και ότι οι αερολιμένες της Σαρδηνίας ενήργησαν σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ.

5.1.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ CAGLIARI ⁽⁶⁸⁾

- (133) Η Ryanair ανέθεσε σε εταιρεία συμβούλων τη διενέργεια λεπτομερούς συγκριτικής ανάλυσης βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ, η οποία καταδεικνύει ότι τα τέλη που καταβάλλει η Ryanair στον αερολιμένα του Cagliari συνάδουν ή υπερβαίνουν τα αντίστοιχα τέλη που καταβάλλει η Ryanair σε συγκρίσιμους ιδιωτικούς αερολιμένες ή αερολιμένες που αποτελούν αντικείμενο σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και, ως εκ τούτου, συμμορφώνονται με την αρχή του ΙΕΟΑ. Η εταιρεία συμβούλων ενεργώντας για λογαριασμό της Ryanair διαβίβασε την πλήρως εμπιστευτική εκδοχή της εν λόγω έκθεσης απευθείας στην Επιτροπή.
- (134) Από την ανάλυση προκύπτει ότι το συνολικό επίπεδο των τελών που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα του Cagliari είναι, κατά μέσο όρο, υψηλότερο από το συγκρίσιμο επίπεδο των τελών που κατέβαλλε η αεροπορική εταιρεία κατά την ίδια περίοδο στους συγκρίσιμους αερολιμένες. Συγκεκριμένα, ο μέσος όρος των τελών που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα του Cagliari είναι κατά 2,3 έως 2,4 φορές υψηλότερος από ό,τι στους συγκρίσιμους αερολιμένες, τόσο ανά επιβάτη όσο και ανά άφιξη και αναχώρηση αεροσκάφους, κατά την περίοδο μεταξύ 2006/2007 και 2012/2013.
- (135) Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι διάφορες συμφωνίες που εξετάζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας αντιστοιχούσαν στο ύψος των τελών που θα είχαν προσφερθεί στη Ryanair υπό παρόμοιες συνθήκες από έναν επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα ήταν ιδιοκτήτης αερολιμένα.

5.1.3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ ⁽⁶⁹⁾

- (136) Η εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair εκτιμά ότι η μέθοδος της Επιτροπής που συνίσταται στο να αποδέχεται ως συγκρίσιμους αερολιμένες μόνον αυτούς που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα που αποτέλεσε αντικείμενο της έρευνας είναι εσφαλμένη.
- (137) Ισχυρίζεται ότι οι αγοραίες τιμές αναφοράς που ελήφθησαν από συγκρίσιμους αερολιμένες δεν είναι νοθευμένες με κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε γειτονικούς αερολιμένες. Επομένως, είναι δυνατό να εκτιμηθεί με αξιόπιστο τρόπο μια αγοραία τιμή αναφοράς για τις δοκιμές της αρχής του ΙΕΟΑ, καθώς:
- α) οι συγκριτικές αναλύσεις χρησιμοποιούνται ευρέως για τις δοκιμές της αρχής του ΙΕΟΑ και σε άλλους τομείς εκτός από τις κρατικές ενισχύσεις·

⁽⁶⁸⁾ Έκθεση της Oxera με ημερομηνία 28 Ιουνίου 2013.

⁽⁶⁹⁾ Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συνέταξε η Oxera για τη Ryanair στις 9 Απριλίου 2013.

- β) οι επιχειρήσεις αλληλοεπηρεάζονται κατά τη λήψη των αποφάσεών τους μόνον εφόσον τα προϊόντα τους είναι υποκατάστατα ή συμπληρωματικά·
- γ) οι αερολιμένες εντός της ίδιας ζώνης επιρροής δεν ανταγωνίζονται κατ' ανάγκη μεταξύ τους, και οι συγκρίσιμοι αερολιμένες που χρησιμοποιούνται στις υποβληθείσες εκθέσεις αντιμετωπίζουν περιορισμένο ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες εντός της ζώνης επιρροής τους [$< 1/3$ των εμπορικών αερολιμένων εντός της ζώνης επιρροής των συγκρίσιμων αερολιμένων είναι εξολοκλήρου κρατικής ιδιοκτησίας, και κανένας από τους αερολιμένες εντός της ίδιας ζώνης επιρροής που λαμβάνονται ως συγκρίσιμοι αερολιμένες δεν αποτέλεσε αντικείμενο προβληματισμού στο πλαίσιο τρεχουσών κρατικών ενισχύσεων (σύμφωνα με στοιχεία του Απριλίου του 2013)]·
- δ) ακόμη και όταν οι συγκρίσιμοι αερολιμένες αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής, υπάρχουν λόγοι να θεωρηθεί ότι η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ (π.χ. αν ο ιδιωτικός τομέας κατέχει σημαντική συμμετοχή ή η διαχείριση του αερολιμένα ασκείται από ιδιωτικό φορέα)·
- ε) οι αερολιμένες που τηρούν την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς δεν καθορίζουν τις τιμές τους κάτω του οριακού κόστους.

5.1.4. ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ ⁽⁷⁰⁾

- (138) Η εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair προέβαλε το επιχείρημα ότι η ανάλυση της αποδοτικότητας που υποβλήθηκε στην Επιτροπή τηρεί τις αρχές που θα υιοθετούσε ένας συνετός επενδυτής του ιδιωτικού τομέα και αντικατοπτρίζει τη μέθοδο που προκύπτει από την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής. Πράγματι, η τελική αξία θα μπορούσε να προσαρμοστεί με βάση μια συντηρητική παραδοχή όσον αφορά την πιθανότητα ανανέωσης της συμφωνίας με τη Ryanair ή την πιθανότητα συμφωνίας παρόμοιων όρων με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η πρόσθετη αποδοτικότητα που αποφέρουν οι συμφωνίες που έχει συνάψει η Ryanair με τους αερολιμένες θα πρέπει να αξιολογείται με βάση τις εκτιμήσεις για την καθαρή παρούσα αξία ή τις μετρήσεις για τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης.

5.1.5. ΕΔΡΑΙΩΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ: ΠΙΑΤΙ ΚΑΙ ΠΩΣ ΟΙ ΜΙΚΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΕΝΔΥΟΥΝ ΣΤΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ⁽⁷¹⁾

- (139) Σκοπός της μελέτης είναι να παρουσιάσει το εμπορικό σκεπτικό που διέπει τις αποφάσεις των περιφερειακών αερολιμένων για την αγορά διαφημιστικών υπηρεσιών στον δικτυακό τόπο ryanair.com από την AMS.
- (140) Δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός ευρέως γνωστών και συνήθως χρησιμοποιούμενων αερολιμένων, οι ασθενέστεροι ανταγωνιστές πρέπει να αντιμετωπίσουν τη στατική αγοραστική συμπεριφορά των καταναλωτών αναζητώντας τρόπους σταθερής προβολής του εμπορικού τους σήματος σε ευρύ κοινό. Ωστόσο, οι παραδοσιακές μορφές διαφημιστικής προβολής προϋποθέτουν δαπάνες οι οποίες υπερβαίνουν τους πόρους τους.
- (141) Αντ' αυτού, η διαφήμιση μέσω της AMS:
- i) παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε σημαντικά ευρύ κοινό αποτελούμενο από καταναλωτές που ήδη σκοπεύουν να αγοράσουν ένα ταξίδι·
 - ii) συνεπάγεται σχετικά χαμηλό κόστος (τιμοκατάλογος με βάση τις εμπορικές τιμές για διαδικτυακή προβολή)·
 - iii) επιτρέπει τη μετάδοση του μηνύματος κατά τη φάση της αγοράς·
 - iv) παρέχει τη δυνατότητα δημιουργικής διαφήμισης.

5.1.6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2013

- (142) Η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις στις 20 Δεκεμβρίου 2013 σχετικά με τις πληρωμές προς την AMS, την πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της που δραστηριοποιείται στον τομέα της διαδικτυακής διαφήμισης.
- (143) Η Ryanair διαφωνεί με την εκτίμηση της Επιτροπής ότι οι πληρωμές στην AMS συνιστούν δαπάνες για τον αερολιμένα, διότι η προσέγγιση αυτή δεν λαμβάνει υπόψη την αξία των υπηρεσιών της AMS για τον αερολιμένα. Επίσης, η Ryanair είναι της άποψης ότι, για τους σκοπούς της ανάλυσης βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η αγορά πολύτιμων υπηρεσιών μάρκετινγκ σε τιμές αγοράς θα πρέπει να εξεταστεί χωριστά από μια σχετική συμβατική ρύθμιση μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας.
- (144) Προς υποστήριξη των ανωτέρω, η Ryanair υποβάλλει ανάλυση η οποία εκπονήθηκε από εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της και στην οποία συγκρίνονται οι τιμές που χρεώνει η AMS με τις τιμές συγκρίσιμων υπηρεσιών που προσφέρονται από άλλους ταξιδιωτικούς ιστότοπους. Η ανάλυση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι τιμές της AMS είτε ήταν χαμηλότερες από τον μέσο όρο είτε κυμαινόνταν στη διάμεσο του εύρους τιμών που χρεώνουν οι δικτυακοί τόποι της ομάδας σύγκρισης.

⁽⁷⁰⁾ Αρχές που διέπουν την ανάλυση της αποδοτικότητας στο πλαίσιο των δοκιμών της αρχής του ΙΕΟΑ. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συνέταξε η Oxera για τη Ryanair στις 9 Απριλίου 2013.

⁽⁷¹⁾ Μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ryanair από τον καθηγητή D.P. McLoughlin, 10 Απριλίου 2013.

- (145) Κατά τη Ryanair, αυτό αποδεικνύει ότι οι τιμές της AMS είναι σύμφωνες με τις τιμές της αγοράς. Ως εκ τούτου, η απόφαση ενός δημόσιου αερολιμένα να αγοράσει τις υπηρεσίες της AMS είναι σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (146) Η Ryanair ζητεί από την Επιτροπή να επανεξετάσει την προσέγγιση που εφαρμόζει έως τώρα για την ανάλυση των συμβάσεων της AMS. Η Ryanair θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις με την AMS θα πρέπει να εξεταστούν χωριστά από τις ρυθμίσεις της Ryanair για τις αερολιμενικές υπηρεσίες και να υποβληθούν σε χωριστή δοκιμή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Σε περίπτωση που η Επιτροπή επιμείνει να συμπεριληφθούν οι ρυθμίσεις με την AMS και οι ρυθμίσεις της Ryanair για τις αερολιμενικές υπηρεσίες σε κοινή δοκιμή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, θα πρέπει τουλάχιστον να μην παραβλεφθεί η αξία των υπηρεσιών της AMS για τον αερολιμένα.
- (147) Η έκθεση της εταιρείας συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair, της 20ής Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με τις τιμές της AMS αναφέρεται στα συμπεράσματα που συνάγονται σε προηγούμενες εκθέσεις που υπέβαλαν οι σύμβουλοι μάρκετινγκ Mindshare (2004) και Zenobie Conseil (2011), καθώς στην έκθεση του καθηγητή κ. McLoughlin (2012), όπου αναδεικνύεται η σημασία της διαφήμισης για τις μικρές εταιρείες. Οι εν λόγω εκθέσεις επιβεβαιώνουν ότι η Ryanair διαθέτει ισχυρό πανευρωπαϊκό εμπορικό σήμα, το οποίο της δίνει τη δυνατότητα να χρεώνει υψηλότερες τιμές για τις διαφημιστικές υπηρεσίες που παρέχει.
- (148) Στην ανάλυση συγκρίθηκαν οι τιμές της AMS με τις τιμές διαφήμισης που εφαρμόζαν οι δικτυακοί τόποι του δείγματος σύγκρισης κατά την περίοδο 2004-2005, όταν τέθηκε για πρώτη φορά σε εφαρμογή ο τιμοκατάλογος της AMS, καθώς και για το 2013. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι ο δικτυακός τόπος ryanair.com έχει υπερδιπλάσιο αριθμό επισκεπτών σε μηνιαία βάση από ό,τι ο αμέσως επόμενος δημοφιλέστερος ταξιδιωτικός ιστότοπος, και ότι οι επισκέπτες του είναι πιθανότερο να πραγματοποιήσουν και άλλες συναλλαγές ηλεκτρονικού εμπορίου. Αυτά τα μοναδικά χαρακτηριστικά, σε συνδυασμό με την υψηλή αναγνωρισιμότητα του εμπορικού σήματος, επιτρέπουν στην αεροπορική εταιρεία να χρεώνει υψηλότερες τιμές.
- (149) Συμπερασματικά, για τις δύο περιόδους και για όλους τους τομείς διαπιστώθηκε ότι οι τιμές της AMS είναι είτε χαμηλότερες είτε εντός του εύρους τιμών που χρεώνουν οι δικτυακοί τόποι της ομάδας σύγκρισης.
- (150) Προς υποστήριξη των ανωτέρω, η Ryanair υπέβαλε στοιχεία σχετικά με την κίνηση που παρουσίασε η αρχική σελίδα της στο Ηνωμένο Βασίλειο κατά την περίοδο μεταξύ Νοεμβρίου 2012 και Νοεμβρίου 2013 και κατά την περίοδο 2009-2012, καθώς και στοιχεία σχετικά με τις υπηρεσίες της AMS που αγόρασαν διάφοροι αερολιμένες και τις συμφωνίες της AMS με τους εν λόγω αερολιμένες.
- (151) Το παράρτημα Β.4 που επισυνάπτεται στις παρατηρήσεις της Ryanair της 20ής Δεκεμβρίου 2013 περιλαμβάνει τη σύμβαση της AMS της 27ης Μαρτίου 2009. Ειδικότερα, στη σύμβαση αναφέρεται ότι «κατά την περίοδο από τις 29 Μαρτίου 2009 έως τις 28 Μαρτίου 2010, η Airport Marketing Services θα παράσχει δέσμη υπηρεσιών μάρκετινγκ αξίας 1 600 000,00 EUR. Κατά την περίοδο από τις 29 Μαρτίου 2010 έως τις 28 Μαρτίου 2014, η αξία των διαδικτυακών υπηρεσιών θα ανέρχεται σε 2 000 000,00 EUR ετησίως και θα βασίζεται στον ισχύοντα τιμοκατάλογο της Airport Marketing Services. [...]»

5.1.7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR ΤΗΣ 17ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2014

- (152) Η Ryanair υπέβαλε έκθεση την οποία συντάξε εταιρεία συμβούλων σχετικά με τις αρχές που, κατά την άποψή της, θα έπρεπε να εφαρμόζονται σε μια δοκιμή αποδοτικότητας του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς η οποία καλύπτει τόσο τις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ryanair και των αερολιμένων όσο και τις συμφωνίες μάρκετινγκ που έχουν συναφθεί μεταξύ της AMS και των εν λόγω αερολιμένων. Η Ryanair τονίζει ότι αυτό δεν επηρεάζει τη θέση της ότι οι συμφωνίες με την AMS και οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να υποβληθούν σε χωριστές δοκιμές του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (153) Η έκθεση αναφέρει ότι τα έσοδα που συνδέονται με την AMS θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο σκέλος των εσόδων σε μια κοινή ανάλυση αποδοτικότητας, ενώ οι δαπάνες της AMS θα πρέπει να καταγράφονται στο σκέλος των εξόδων. Για τον σκοπό αυτό, η έκθεση προτείνει μια μεθοδολογία βασισμένη στις ταμειακές ροές που προβλέπει ότι οι δαπάνες για την AMS θα αντιμετωπίζονται ως πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας.
- (154) Η έκθεση υποστηρίζει ότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ συμβάλλουν στη δημιουργία και την ενίσχυση της αξίας του εμπορικού σήματος, το οποίο μπορεί να δημιουργήσει δραστηριότητα και κέρδη, όχι μόνο κατά τη διάρκεια των συμφωνιών μάρκετινγκ αλλά και μετά τη λήξη τους. Λόγω συμφωνίας με τη Ryanair, ο αερολιμένας είναι πιθανότερο να προσελκύσει και άλλες αεροπορικές εταιρείες, με αποτέλεσμα την αύξηση της εισροής εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης και των εσόδων του αερολιμένα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Εφόσον η Επιτροπή διενεργήσει κοινή ανάλυση αποδοτικότητας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη αυτά τα πλεονεκτήματα, με την αντιμετώπιση των δαπανών για την AMS ως πρόσθετων δαπανών λειτουργίας, ενώ τα πρόσθετα κέρδη θα πρέπει να υπολογιστούν αφού αφαιρεθούν οι πληρωμές στην AMS. Επιπλέον, στα προβλεπόμενα πρόσθετα κέρδη θα μπορούσε να συμπεριληφθεί τελική αξία, ώστε να συνεκτιμηθεί η αξία που προκύπτει και μετά τη λήξη ισχύος της συμφωνίας.

- (155) Προς επίρρωση αυτής της προσέγγισης, στην έκθεση περιλαμβάνεται συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων μελετών που καταδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο η διαφήμιση δημιουργεί αξία του εμπορικού σήματος και βελτιώνει την αφοσίωση των πελατών. Ειδικότερα, η διαφήμιση στον ιστότοπο ryanair.com αυξάνει την προβολή του εμπορικού σήματος ενός αερολιμένα. Ειδικά οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες που επιδιώκουν την αύξηση της κίνησής τους θα μπορούσαν να αυξήσουν την αξία του εμπορικού τους σήματος συνάπτοντας διαφημιστικές συμφωνίες με την AMS.
- (156) Τέλος, προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι η προσέγγιση των ταμειακών ροών συνάδει με τις αποφάσεις της Επιτροπής περί ανταγωνισμού λόγω χορήγησης ή μη χορήγησης κρατικών ενισχύσεων, ειδικότερα στην υπόθεση *BayernLB*, στην οποία η Επιτροπή επισήμανε ότι σκόπευε να χρησιμοποιήσει ένα μοντέλο εκτίμησης σύμφωνα με τη μέθοδο προβλεπόμενης μερισμάτων για την εκτίμηση των ταμειακών ροών και στη συνέχεια να ορίσει τιμή τελικής αξίας βάσει προβλεπόμενης αύξησης μερισμάτων, καθώς και στην υπόθεση συμπίεσης του περιθωρίου στην περίπτωση της *Telefónica*, στην οποία η Επιτροπή ενσωμάτωσε την παράμετρο της τελικής αξίας στην ανάλυση των προεξοφλημένων ταμειακών ροών που διενήργησε.

5.1.8. ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΟΧΕΡΑ ΤΗΣ 31ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2014: ΤΡΟΠΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΤΗΣ AMS ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΤΟΥ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΗ ΕΠΕΝΔΥΤΗ ΣΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ. ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

- (157) Στις 31 Ιανουαρίου 2014 η Ryanair απέστειλε παρατηρήσεις σχετικά με τις έρευνες της Επιτροπής περί κρατικών ενισχύσεων στις οποίες εμπλέκεται επί του παρόντος και η ίδια. Βάσει μελετών που ανέθεσε σε εταιρεία συμβούλων, η Ryanair εξετάζει τις πρακτικές πτυχές της ενσωμάτωσης των συμφωνιών της AMS σε κοινή ανάλυση αποδοτικότητας⁽⁷²⁾ των συμφωνιών της AMS και των ΣΑΥ⁽⁷³⁾ και αμφισβητεί καταρχήν τον τρόπο —όπως η ίδια αντιλαμβάνεται την προσέγγιση της Επιτροπής— με τον οποίο οι συμφωνίες της AMS μπορούν να ενσωματωθούν σε κοινή ανάλυση αποδοτικότητας των συμφωνιών της AMS και των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (158) Η προσέγγιση που υιοθετήθηκε λαμβάνει υπόψη τις δυνατότητες των ΣΑΥ και των συμφωνιών της AMS να διατηρήσουν τα κέρδη του αερολιμένα και μετά την προγραμματισμένη λήξη ισχύος των ΣΑΥ.
- (159) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η παρουσία της Ryanair σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να προσελκύσει και άλλους επιβάτες ή αεροπορικές εταιρείες ώστε να χρησιμοποιήσουν τον συγκεκριμένο αερολιμένα. Η διαφήμιση και η προώθηση, ως αποτέλεσμα των συμφωνιών της AMS, θα μπορούσε να αποφέρει αύξηση της επιβατικής κίνησης, τόσο για τη Ryanair όσο και για άλλες αεροπορικές εταιρείες, έπειτα από την προγραμματισμένη λήξη ισχύος των ΣΑΥ με τη Ryanair. Επιπροσθέτως, θα μπορούσε επίσης να αυξήσει τα έσοδα του αερολιμένα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Κατά την άποψη της Ryanair, πρόκειται για ένα διορατικό αποτέλεσμα, δεδομένου ότι σχεδόν όλες οι επιχειρήσεις στο πλαίσιο της οικονομίας θα επενδύσουν σε πρακτικές μάρκετινγκ προκειμένου να βελτιωθεί η αποδοτικότητά τους μέσω της διαφοροποίησης των προϊόντων. Λόγω των συνήθων οφελών των πρακτικών μάρκετινγκ, καθώς και των επιπτώσεων δικτύου που συνδέονται με την ανάπτυξη εντός των αερολιμένων, θα ήταν εσφαλμένη η παραδοχή ότι τα μοναδικά πρόσθετα έσοδα που συνδέονται με τις υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS θα είναι οι επιβάτες της Ryanair που θα χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα κατά τη διάρκεια ισχύος των ΣΑΥ.

5.1.9. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR ΤΗΣ 12ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2014

- (160) Η Ryanair επισημαίνει ότι η εξέταση των ρυθμίσεων μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας πρέπει να συμπεριλαμβάνει ανάλυση του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, όπως αναγνωρίζεται στην ενότητα 3.5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (161) Επιπλέον, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η «προσέγγιση της χωρητικότητας» όσον αφορά την κατανομή των επενδυτικών δαπανών είναι ορθή, τόσο από νομικής πλευράς όσο και από την πλευρά της εκ των προτέρων δοκιμής αποδοτικότητας, αλλά είναι ορθή και από οικονομική άποψη. Πράγματι, η «προσέγγιση της πραγματικής χρήσης» δεν αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι οι αναλύσεις αποδοτικότητας του κριτηρίου του ΙΕΟΑ πρέπει να διενεργούνται σε εκ των προτέρων βάση.

5.1.10. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ⁽⁷⁴⁾

- (162) Στην έκθεση της εταιρείας συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair επισημαίνεται το σημείο 64 των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές εταιρείες και αναφέρεται ότι, στην πραγματικότητα, η υποθετική κατασκευή νέου τερματικού σταθμού ή νέων εγκαταστάσεων δεν απαιτείται μόνο για έναν συγκεκριμένο αερομεταφορέα, αλλά μπορεί να είναι επωφελής και για άλλες αεροπορικές εταιρείες. Επισημαίνεται ότι δεν είναι δίκαιο να καταλογίζεται το 100 % των δαπανών σε μία εταιρεία, ακόμη και αν είναι η μοναδική εταιρεία που δραστηριοποιείται στον αερολιμένα, ενώ κατάλληλη μέθοδο θα μπορούσε να αποτελέσει ο υπολογισμός των δαπανών με βάση τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας που δημιουργείται από τις επενδύσεις.

⁽⁷²⁾ Πραγματοποιήθηκε κοινή ανάλυση αποδοτικότητας των συμφωνιών της AMS και των ΣΑΥ για όλους τους αερολιμένες για τους οποίους η εταιρεία συμβούλων ήταν σε θέση να συγκεντρώσει τα απαιτούμενα στοιχεία.

⁽⁷³⁾ Σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών.

⁽⁷⁴⁾ Έκθεση της Oxera της 12ης Σεπτεμβρίου 2014.

- (163) Η Ryanair τονίζει την ειδοποιό διαφορά μεταξύ της μέτρησης της χρησιμοποίησης με βάση τη χωρητικότητα και με βάση το μερίδιο επιβατικής κίνησης. Ως παράδειγμα παρατίθεται ο αερολιμένας της Angoulême, στον οποίο το μερίδιο της Ryanair αντιστοιχούσε στο 95-97 % όσον αφορά την επιβατική κίνηση, αλλά μόνο στο 25-28 % όσον αφορά τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας.
- (164) Η εταιρεία συμβούλων παρουσιάζει στην Επιτροπή διάφορα παραδείγματα, συμπεριλαμβανομένης της υπόθεσης του αερολιμένα του Alghero ⁽⁷⁵⁾. Το 2004 εγκαινιάστηκε στον αερολιμένα του Alghero νέος τερματικός σταθμός επιβατών, ο οποίος αύξησε σημαντικά τη χωρητικότητα του αερολιμένα από περίπου 0,8 εκατομμύρια σε 2,5 εκατομμύρια επιβάτες. Η εν λόγω αύξηση της χωρητικότητας του τερματικού σταθμού αντικατοπτρίστηκε στα επιχειρηματικά σχέδια της SOGEAAL μέσω του αυξημένου αριθμού των πτήσεων μετ' επιστροφής και των αναχωρήσεων επιβατών από το 2004 και μετά.
- (165) Εν κατακλείδι, στο υπόμνημα αναφέρεται ότι η κατάλληλη μέθοδος κατανομής των επενδυτικών δαπανών συνίσταται στη συνεκτίμηση του αναμενόμενου μεριδίου χωρητικότητας που αντιπροσωπεύει μια δεδομένη συμφωνία με αεροπορική αεροπορία.

5.1.11. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΥΤΕΡΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΤΗΣ AMS ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ⁽⁷⁶⁾

- (166) Η εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair εξέτασε την αναμενόμενη πρόσθετη αποδοτικότητα των συμφωνιών από την πλευρά του αερολιμένα, προβαίνοντας σε ανάλυση όχι μόνο των δαπανών για τις πληρωμές στην AMS, αλλά και των σχετικών οφελών, όσον αφορά την ενίσχυση της ελκυστικότητας του αερολιμένα και το δυναμικό αύξησης τόσο των ποσοστών επιβατικής κίνησης άλλων αερομεταφορέων πέραν της Ryanair όσο και των ποσοστών των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.
- (167) Προκειμένου να καταδείξει τις ευρύτερες επιπτώσεις των συμφωνιών της AMS, η εταιρεία συμβούλων αντιμετώπισε τον αερολιμένα του Alghero ως περιπτώσιολογική μελέτη. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης αποκαλύπτουν θετικές επιπτώσεις για τη SOGEAAL χάρη στις συμφωνίες μάρκετινγκ που υπογράφηκαν με την AMS. Ειδικότερα, ο αερολιμένας αποκόμισε οφέλη i) από την πιθανή αύξηση της ελκυστικότητάς του για άλλες αεροπορικές εταιρείες, ii) από την περιορισμένη μείωση του αριθμού επιβατών λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και iii) από το τουλάχιστον κατά 50 φορές μεγαλύτερο δυναμικό κοινό της διαφήμισης της AMS σε σύγκριση με παρόμοιες ρυθμίσεις με την Alitalia.
- (168) Τέλος, στην έκθεση προβάλλεται το επιχείρημα ότι, απουσία εμπειρικής ανάλυσης των επιπτώσεων της διαφήμισης στον δικτυακό τόπο ryanair.com, δεν είναι ορθό να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα μοναδικά οφέλη από τη διαφήμιση στον δικτυακό τόπο ryanair.com συνίστανται στην αύξηση των επιπέδων επιβατικής κίνησης της Ryanair και ότι τα οφέλη των συμφωνιών της AMS δεν θα διατηρηθούν μετά την ημερομηνία λήξης ισχύος των συμφωνιών.

5.1.12. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ ⁽⁷⁷⁾ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ ⁽⁷⁸⁾

- (169) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή δεν προέβη σε εκτίμηση της αποδοτικότητας των δαπανών των αερολιμένων κατά τη διενέργεια των αναλύσεων αποδοτικότητας. Για τον λόγο αυτό, τονίζει το γεγονός ότι η Ryanair δεν είναι σε θέση να γνωρίζει αν η συμφωνία αναμένεται να είναι αποδοτική για τον αερολιμένα.
- (170) Στην ανάλυση που εκπονήθηκε από την εταιρεία συμβούλων η οποία ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair δίνεται έμφαση στη σημασία της συγκριτικής ανάλυσης για την κατανόηση των πραγματικών δαπανών ενός αερολιμένα. Η ανάλυση παραθέτει πολλά παραδείγματα συγκριτικής ανάλυσης που έχει χρησιμοποιήσει η Επιτροπή τα τελευταία έτη και τονίζει το γεγονός ότι η ίδια η Επιτροπή δηλώνει ότι η συγκριτική ανάλυση είναι ιδιαίτερης σημασίας για την εκτίμηση βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ.
- (171) Εν κατακλείδι, η Ryanair προτείνει τη χρήση της συγκριτικής ανάλυσης τουλάχιστον για τους σκοπούς του διασταυρούμενου ελέγχου των αποτελεσμάτων της ανάλυσης αποδοτικότητας.

5.1.13. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΤΗΣ AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) Η μελέτη που υπέβαλε η Ryanair καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο τα αποτελέσματα του 2012 και του 2013 στους αερολιμένες του Lübeck και του Cagliari παραμένουν αμετάβλητα έπειτα από τον συνυπολογισμό των πληρωμών προς την AMS στη συγκριτική ανάλυση.

⁽⁷⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 52.

⁽⁷⁶⁾ Έκθεση της Oxera της 26ης Σεπτεμβρίου 2014.

⁽⁷⁷⁾ Επιστολή της Ryanair της 26ης Ιανουαρίου 2015.

⁽⁷⁸⁾ Αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

⁽⁷⁹⁾ Επιστολή της Ryanair της 27ης Φεβρουαρίου 2015.

- (173) Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, κατά την υπό εξέταση περίοδο (2007-2013), τα καθαρά τέλη που κατέβαλε η Ryanair στον αερολιμένα του Cagliari ήταν, κατά μέσο όρο, υψηλότερα από τον μέσο όρο των αντίστοιχων τελών στους συγκρίσιμους αερολιμένες. Αυτό υποδεικνύει ότι ένας επενδυτής σε οικονομία αγοράς θα είχε προσφέρει ενδεχομένως παρόμοιες ρυθμίσεις στη Ryanair. Ειδικότερα, προβάλλεται το επιχείρημα ότι το αποτέλεσμα δεν παρουσιάζει ευαισθησία ως προς τον τρόπο αντιμετώπισης των πληρωμών στην AMS και διατηρεί την αξιοπιστία του έναντι διαφόρων ελέγχων ευαισθησίας.

5.1.14. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ: ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ CAGLIARI, ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ⁽⁸⁰⁾

- (174) Σκοπός της μελέτης είναι να καταδειχθεί, μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης, ότι οι συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών του Ιανουαρίου 2007, του Δεκεμβρίου 2007 και του Δεκεμβρίου 2009 κρίθηκαν αποδοτικές από τη SOGAER SpA (φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Cagliari) και ότι θα κρίνονταν επίσης αποδοτικές από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία διαχείρισης, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (175) Ειδικότερα, από την ανάλυση αποδοτικότητας βάσει υπολογισμού της καθαρής παρούσας αξίας προκύπτει θετικό αποτέλεσμα του δείκτη για ολόκληρη την περίοδο (2007 και 2009). Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι οι ρυθμίσεις στον αερολιμένα του Cagliari συνάδουν με τους όρους της αγοράς.
- (176) Τα στοιχεία υποδεικνύουν ότι, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που είναι φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Cagliari θα είχε θεωρήσει αποδοτικές παρόμοιες προσφερόμενες ρυθμίσεις με εκείνες που συμφωνήθηκαν μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα του Cagliari.

5.1.15. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ RYANAIR ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΠΟ ΜΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ⁽⁸¹⁾

- (177) Η εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair έκρινε ότι η έναρξη της δραστηριότητας της Ryanair είχε σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο ποσοστό των εσόδων ανά επιβάτη που αποφέρουν στον αερολιμένα μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Βάσει των προαναφερομένων, στην έκθεση διατυπώνεται ο ισχυρισμός ότι η προσέγγιση που χρησιμοποιούνταν μέχρι τότε στην οικεία ανάλυση αποδοτικότητας βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ, καθώς και στην ανάλυση της Επιτροπής ⁽⁸²⁾, ήταν συντηρητική, δεδομένου ότι δεν συμπεριλάμβανε αυτή την αύξηση στα έσοδα του αερολιμένα.
- (178) Η έκθεση περιλαμβάνει εμπειρική ανάλυση με τη χρήση δείγματος 57 ευρωπαϊκών αερολιμένων οι οποίοι επιλέχθηκαν με κριτήριο τον μέγιστο δυνατό αριθμό ομοιοτήτων με τους αερολιμένες που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Το αποτέλεσμα ήταν η διαπίστωση ότι η έναρξη της δραστηριότητας της Ryanair ⁽⁸³⁾ σε 29 από τους εν λόγω αερολιμένες οδήγησε σε αύξηση της τάξης περίπου του 12,0-13,7 % των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη σε πραγματικές τιμές (πέραν του πληθωρισμού), αποτέλεσμα που είναι στατιστικά σημαντικό. Αυτό οφείλεται πιθανότατα στο γεγονός ότι οι επιβάτες της Ryanair δαπανούν περισσότερα χρήματα από ό,τι οι επιβάτες άλλων αεροπορικών εταιρειών, εν μέρει λόγω των περιορισμένων υπηρεσιών τροφοδοσίας που παρέχουν εντός του αεροσκάφους οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, καθώς και λόγω της έναρξης της δραστηριότητας της Ryanair που οδήγησε στην κατασκευή του τερματικού σταθμού, για παράδειγμα, με την προσέλκυση επιπλέον καταστημάτων λιανικής πώλησης.
- (179) Στην έκθεση διαπιστώνεται επίσης ότι το αποτέλεσμα αυτό ισχύει για τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους γενικότερα. Λόγω της ανάπτυξης που παρουσιάζεται στον κλάδο των αερομεταφορών χαμηλού κόστους με ισχυρά εμπορικά σήματα, οι οποίοι εξυπηρετούν σημαντικούς όγκους επιβατικής κίνησης, η έναρξη της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα χαμηλού κόστους σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να συνεπάγεται σημαντική ανάπτυξη του αερολιμένα και, επομένως, υψηλότερα έσοδα ανά επιβάτη από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Βάσει του δείγματος των αερολιμένων που εξετάστηκε, η έναρξη της δραστηριότητας αερομεταφορών με κανονικό αντίτιμο εισιτηρίου, αντιθέτως, δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις στα έσοδα του αερολιμένα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη.

⁽⁸⁰⁾ Έκθεση της Oxera, 2 Μαρτίου 2015.

⁽⁸¹⁾ Έκθεση της Oxera που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ryanair, 4 Δεκεμβρίου 2015.

⁽⁸²⁾ Η εταιρεία συμβούλων παρέπεμψε στην προσέγγιση που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στις αποφάσεις της για τους αερολιμένες Pau και Nîmes, στις οποίες η Επιτροπή υπολόγισε τα αναμενόμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη με βάση τα στοιχεία που είχαν συγκεντρωθεί στον αερολιμένα πριν από την υπογραφή των συμφωνιών, με κατάλληλες προσαρμογές λόγω πληθωρισμού.

(EE) 2015/1227 της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/07) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia (EE L 201 της 14.1.2015, σ. 109), ειδικότερα αιτιολογική σκέψη 414.

Απόφαση (EE) 2016/633 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33961 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο της Nîmes-Uzès-Le Vigan, στη Veolia Transport Aéroport de Nîmes, στη Ryanair Limited και στην Airport Marketing Services Limited (EE L 113 της 27.4.2016, σ. 32), ειδικότερα αιτιολογική σκέψη 436.

⁽⁸³⁾ Η εταιρεία συμβούλων θεώρησε ως έτος έναρξης της δραστηριότητας της Ryanair το έτος κατά το οποίο η Ryanair ξεκινά «σημαντική» δραστηριότητα σε έναν αερολιμένα, ορίζοντάς το ως το πρώτο έτος κατά το οποίο οι αναχωρούντες επιβάτες της Ryanair υπερβαίνουν το 50 % του μέγιστου συνολικού αριθμού των αναχωρούντων επιβατών της Ryanair που καταγράφηκαν σε ένα έτος στον ίδιο αερολιμένα κατά την περίοδο 1994-2012.

- (180) Σύμφωνα με την έκθεση, τα αποτελέσματα αναδεικνύουν τον συντηρητικό χαρακτήρα της προσέγγισης που χρησιμοποιούνταν μέχρι τότε στην οικεία ανάλυση αποδοτικότητας βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ, καθώς και στην ανάλυση της Επιτροπής. Στις εν λόγω αναλύσεις δεν υιοθετείται η παραδοχή ταχύτερης αύξησης των εσόδων των αερολιμένων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται τα ευρύτερα οφέλη της δραστηριότητας της Ryanair για τους αερολιμένες, αλλά μόνον αυξημένες εκτιμήσεις των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη λόγω του πολύ χαμηλότερου ποσοστού πληθωρισμού. Ως εκ τούτου, η εταιρεία συμβούλων ανέμενε υποεκτίμηση της προβλεπόμενης αποδοτικότητας των ρυθμίσεων της Ryanair στον αερολιμένα, τόσο στη δική της ανάλυση βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ όσο και στην ανάλυση της Επιτροπής.

5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ EASYJET

5.2.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

5.2.1.1. Δραστηριότητα της easyJet στη Σαρδηνία

- (181) Κατά την περίοδο 2010-2013, η easyJet δραστηριοποιούνταν στους αερολιμένες του Cagliari και της Olbia.

Η σύμβαση με τον αερολιμένα του Cagliari

- (182) Η σύμβαση με τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Cagliari υπογράφηκε στις 14 Δεκεμβρίου 2010, με διάρκεια ισχύος από τις 29 Μαρτίου 2010 έως τις 28 Μαρτίου 2013⁽⁸⁴⁾. Η συνολική αξία της σύμβασης Cagliari ανερχόταν σε [...] EUR: στη σύμβαση προβλεπόταν ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Cagliari όφειλε να καταβάλει στην easyJet [...] EUR για το πρώτο έτος, [...] EUR για το δεύτερο έτος και [...] EUR για το τρίτο έτος.
- (183) Στη σύμβαση με τον αερολιμένα του Cagliari διευκρινιζόταν ότι, προκειμένου να δοθεί ώθηση στην οικονομία της Περιφέρειας και να διασφαλιστούν κατάλληλη οικονομική απόδοση, η Περιφέρεια είχε αποφασίσει να αυξήσει τις επενδύσεις της στις πρακτικές μάρκετινγκ στον τουριστικό κλάδο και, για τον λόγο αυτό, χρηργούσε στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ένα ποσό, σε ετήσια βάση, που έπρεπε να δαπανηθεί για τον σκοπό αυτό. Η easyJet δεσμεύτηκε να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ, να εκτελεί πτήσεις από σημείο σε σημείο και να επιτύχει τους στόχους επιβατών που καθορίζονταν στη σύμβαση.
- (184) Η σύμβαση περιλάμβανε τριετές επιχειρηματικό σχέδιο και σχέδιο προβολής στα μέσα ενημέρωσης, τα οποία καταρτίστηκαν από την easyJet, καθώς και στόχους επιβατών που έπρεπε να επιτευχθούν από την αεροπορική εταιρεία. Στη σύμβαση επισυνάπτονταν μελέτη εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων —η οποία ανατέθηκε σε εξωτερικό σύμβουλο — στην οποία υπολογιζόταν η απόδοση της επένδυσης που θα προέκυπτε από τις δραστηριότητες μάρκετινγκ.
- (185) Σε περίπτωση μη τήρησης εκ μέρους της easyJet της δέσμευσης για την εξυπηρέτηση των γραμμών και τη συχνότητα των πτήσεων που είχαν συμφωνηθεί, η SOGAER είχε το δικαίωμα να μην προβεί στην καταβολή του αντίστοιχου ποσού. Η easyJet ανέλαβε τη δέσμευση για την καταβολή όλων των συναφών και βασικών αερολιμενικών τελών και φόρων στη SOGAER. Η μη καταβολή των προαναφερόμενων τελών και φόρων θα θεωρούνταν παραβίαση των υποχρεώσεων της έναντι της SOGAER, η οποία θα δικαιούνταν, σε αυτή την περίπτωση, να καταγγείλει τη σύμβαση.
- (186) Στο άρθρο 5 της σύμβασης με τον αερολιμένα του Cagliari διευκρινιζόταν ότι προϋπόθεση για την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης ήταν η χορήγηση των σχετικών κονδυλίων από την Περιφέρεια.

Οι συμβάσεις με τον αερολιμένα της Olbia

- (187) Η πρώτη σύμβαση με την GEASAR υπογράφηκε στις 17 Μαρτίου 2011 και κάλυπτε την περίοδο από τις 28 Μαρτίου 2010 έως τις 27 Μαρτίου 2011 (εφάπαξ καταβολή [...] EUR). Η δεύτερη σύμβαση υπογράφηκε στις 25 Ιανουαρίου 2012 και κάλυπτε την περίοδο από τις 27 Μαρτίου 2011 έως τις 30 Μαρτίου 2013⁽⁸⁵⁾ (έως [...] EUR για τη θερινή περίοδο 2011 — χειμερινή περίοδο 2011/2012 και έως [...] EUR για τη θερινή περίοδο 2012 — χειμερινή περίοδο 2012/2013). Η τελευταία σύμβαση με τον αερολιμένα της Olbia υπογράφηκε την 1η Μαρτίου 2013 και κάλυπτε την περίοδο από τις 27 Μαρτίου 2013 έως τις 30 Μαρτίου 2014 (έως [...] EUR).
- (188) Στις συμβάσεις δεν αναφερόταν ότι οι δημόσιοι πόροι που χορηγούνταν για την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών προέρχονταν από την Περιφέρεια.

⁽⁸⁴⁾ Η σύμβαση Cagliari αφορούσε την εξυπηρέτηση των ακόλουθων γραμμών: Stansted, Γενεύη, Βασιλεία, Schoenefeld.

⁽⁸⁵⁾ Η σύμβαση Olbia αφορούσε την εξυπηρέτηση των ακόλουθων γραμμών: Bristol, Βασιλεία, Γενεύη, Gatwick του Λονδίνου, Malpensa του Μιλάνου, Schoenefeld, Λιόν, Orly και Barajas της Μαδρίτης.

- (189) Η easyJet επισημαίνει ότι στόχος της σύμβασης που υπογράφηκε στις 25 Ιανουαρίου 2012 ήταν η περαιτέρω αύξηση της δραστηριότητάς της εντός του αερολιμένα i) με την έναρξη νέας σύνδεσης μεταξύ της Olbia και της Μαδρίτης κατά τη θερινή περίοδο του 2012, ii) με την αύξηση της εβδομαδιαίας συχνότητας των μεταφορών από και προς το Βερολίνο κατά τη χειμερινή περίοδο 2012/2013 και iii) με την ανάπτυξη των ροών της κυκλοφορίας διερχόμενων επιβατών, ιδιαίτερα στις διεθνείς αγορές, κατά τη μέση και χαμηλή τουριστική περίοδο. Σκοπός της σύμβασης ήταν η ανάπτυξη προγράμματος μάρκετινγκ και διαφήμισης με τη χρηματοδοτική συμμετοχή της GEASAR.
- (190) Η easyJet κατάρτισε επιχειρηματικό σχέδιο που εξετάστηκε από την GEASAR, η οποία παρουσίασε με τη σειρά της δικό της επιχειρηματικό σχέδιο προκειμένου να επαληθεύσει την οικονομική βιωσιμότητα της σύμβασης. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα επαλήθευσε την αξία της επένδυσης βάσει του αποτελέσματος του δικού του επιχειρηματικού σχεδίου ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. Στοιχεία κρατικής ενίσχυσης

- (191) Προκειμένου να διαπιστωθεί αν το υπό εξέταση μέτρο πρέπει να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, η easyJet εξετάζει ενδελεχώς καθένα από τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Κρατικοί πόροι

- (192) Η easyJet υποστηρίζει ότι, μολονότι η σύμβαση με τη SOGAER κάνει ρητή αναφορά στον περιφερειακό νόμο 10/2010 της Σαρδηνίας, δυνάμει του οποίου η Περιφέρεια επρόκειτο να χορηγήσει τους εν λόγω χρηματοδοτικούς πόρους στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι οι χρηματοδοτικοί πόροι που έλαβε η easyJet από τη SOGAER και την GEASAR ήταν οι ίδιοι με εκείνους που χορηγήθηκαν απευθείας στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια.
- (193) Καταρχάς, η easyJet ισχυρίζεται ότι η αναφορά στον περιφερειακό νόμο που περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταξύ της SOGAER και της easyJet δεν αποδεικνύει, αυτή καθαυτή, την ύπαρξη άμεσης σύνδεσης μεταξύ των περιφερειακών κονδυλίων της Σαρδηνίας και της easyJet. Επιπλέον, το γεγονός ότι δεν γίνεται ανάλογη αναφορά στη σύμβαση μεταξύ της GEASAR και της easyJet καταδεικνύει περαιτέρω ότι ο νόμος 10/2010 που αναφερόταν στην άλλη σύμβαση δεν ήταν ουσιαστικής σημασίας στη σχέση μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και της easyJet.
- (194) Η easyJet εκτιμά ότι η Επιτροπή, προτού καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, θα πρέπει να προβεί σε ειδική αξιολόγηση των συμβάσεων της easyJet προκειμένου να εξακριβώσει αν οι χρηματοδοτικοί πόροι που έλαβε η easyJet από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προέρχονταν πράγματι από την Περιφέρεια.

Η νόθευση του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς

- (195) Η easyJet υποστηρίζει ότι η αποζημίωση που έλαβε δεν επαρκεί για να επηρεάσει δυσμενώς τον ανταγωνισμό. Αυτό οφείλεται σε δύο βασικούς παράγοντες: στο σχετικά χαμηλό ποσό της αποζημίωσης και στην απουσία αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν τις ίδιες γραμμές, όπως αναφέρεται στις συμβάσεις.
- (196) Η easyJet είναι η μοναδική αεροπορική εταιρεία που εξυπηρετεί όλες τις γραμμές που αναφέρονται στη σύμβαση με τη SOGAER και σχεδόν όλες τις γραμμές που αναφέρονται στη σύμβαση με την GEASAR. Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων απηύθυναν πρόσκληση και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες για την εξυπηρέτηση των ίδιων γραμμών δημοσιεύοντας στους δικτυακούς τόπους τους την πρόσκληση υποβολής επιχειρηματικών σχεδίων από τις αεροπορικές εταιρείες για την εκτέλεση γραμμών από/προς το Cagliari και την Olbia, αλλά μόνο η easyJet ανταποκρίθηκε στην παροχή αυτής της δυνατότητας.
- (197) Δεδομένου ότι η easyJet αποτελεί τον μοναδικό αερομεταφορέα στις αντίστοιχες γραμμές, κανένας ανταγωνιστής δεν μπορεί να υποστεί ζημία από την εικαζόμενη ενίσχυση. Ως εκ τούτου, δεν υφίσταται, κατά την άποψη της easyJet, νόθευση του ανταγωνισμού.

Απουσία οικονομικού πλεονεκτήματος

- (198) Η easyJet υποστηρίζει ότι το μέτρο δεν συνεπάγεται οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της ίδιας και στηρίζει την επιχειρηματολογία της στην αρχή του ιδιώτη επενδυτή.
- (199) Η easyJet αναφέρει ότι η SOGAER και η GEASAR ήταν σε θέση να διενεργήσουν εκ των προτέρων αξιολόγηση βάσει της θετικής οικονομικής απόδοσης των συμβάσεων. Η οικονομική απόδοση βασίζεται στους ακόλουθους παράγοντες: i) η easyJet ανέλαβε τη δέσμευση να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ, να εκτελεί πτήσεις από σημείο σε σημείο και να

⁽⁸⁶⁾ Κανένα από τα δύο επιχειρηματικά σχέδια δεν διαβιβάστηκε στην Επιτροπή.

επιτύχει τους στόχους επιβατών που προβλέπονται στις συμβάσεις· ii) η easyJet υπέβαλε στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα επιχειρηματικά σχέδια που καλύπτουν την περίοδο ισχύος των συμβάσεων, καθώς και σχέδια προβολής στα μέσα ενημέρωσης, προκειμένου ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα να είναι σε θέση να προβεί σε εξακρίβωση της αποδοτικότητας· και iii) ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα επιβεβαίωσε την απόδοση της επένδυσης που προκύπτει από τις δραστηριότητες μάρκετινγκ.

- (200) Όσον αφορά το πρώτο σημείο, η easyJet διευκρινίζει ότι και στις δύο συμβάσεις με τους αερολιμένες του Cagliari και της Olbia δεσμεύτηκε να εκτελεί ελάχιστο πρόγραμμα πτήσεων και συχνοτήτων για τις αντίστοιχες γραμμές.
- (201) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, στα επιχειρηματικά σχέδια που υπέβαλε η easyJet περιγράφεται αναλυτικά η προσφορά της easyJet και, ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων δύνανται να αξιολογήσουν την αποδοτικότητα των επενδύσεων. Η easyJet αποσαφηνίζει ότι, βάσει των στοιχείων που ήταν διαθέσιμα εκείνη την περίοδο, και οι δύο φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις απέφεραν σημαντική οικονομική απόδοση στους αερολιμένες.
- (202) Η SOGAER στήριξε την απόφαση συνεργασίας της με την easyJet στο αποτέλεσμα μιας μελέτης οικονομικών επιπτώσεων που πιστοποιήθηκε από εξωτερικό σύμβουλο, ο οποίος επαλήθευσε την απόδοση της επένδυσης και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι επρόκειτο κατά πάσα πιθανότητα να αποφέρει σημαντική οικονομική απόδοση και ανάπτυξη του αερολιμένα. Η GEASAR δήλωσε στη σύμβαση ότι είχε εξετάσει το επιχειρηματικό σχέδιο της easyJet, είχε προβεί σε αξιολόγηση των παραδοχών και των αναμενόμενων αποτελεσμάτων και είχε παρουσιάσει το δικό της επιχειρηματικό σχέδιο, με το οποίο επιβεβαιώθηκε ότι η συνεργασία με την easyJet ήταν οικονομικά συμφέρουσα.
- (203) Οι συμβάσεις με τη SOGAER και την GEASAR αύξησαν σημαντικά τον αριθμό των επιβατών στους αερολιμένες του Cagliari και της Olbia, αποφέροντας κατά τον τρόπο αυτό σταθερά και αυξανόμενα έσοδα από αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες.
- (204) Η easyJet πιστεύει ότι οι συμβάσεις με τη SOGAER και την GEASAR βασίζονται σε αμιγώς εμπορικούς όρους. Ως εκ τούτου, το υπό εξέταση μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση λόγω του γεγονότος ότι η SOGAER και η GEASAR ενήργησαν ως ιδιώτες επενδυτές που επιδίωκαν οικονομικά οφέλη.

5.2.1.3. Συμμόρφωση με τα κριτήρια της απόφασης Altmark και/ή με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης

- (205) Η easyJet διαβεβαιώνει ότι η αποζημίωση που καταβλήθηκε στην easyJet δεν συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση, διότι πληροί και τα τέσσερα κριτήρια που καθόρισε το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην απόφασή του στην υπόθεση Altmark ⁽⁸⁷⁾ για τη διαπίστωση του αν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστά κρατική ενίσχυση.
- (206) Το μέτρο συνιστά αποζημίωση για τη δέσμευση της εξυπηρέτησης ειδικά καθορισμένων διεθνών γραμμών στρατηγικού ενδιαφέροντος από/προς τους αερολιμένες του Cagliari και της Olbia, καθώς και της παροχής των σχετικών υπηρεσιών μάρκετινγκ και διαφήμισης, κυρίως κατά τις μη αποδοτικές περιόδους εκτός τουριστικής αιχμής. Επιπλέον, η χρηματοδότησή της στο πλαίσιο του καθεστώτος περιορίστηκε στη (μερική) αποζημίωση για τις δαπάνες τις οποίες πραγματοποίησε όντως η easyJet κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων της όσον αφορά την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, και εντέλει επέτρεψε στην easyJet να αποκομίσει εύλογο κέρδος.
- (207) Η easyJet πιστεύει ότι πληρούται η πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark (ανάθεση σαφώς προσδιοριζόμενης υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας), διότι η υποχρέωση εξυπηρέτησης διεθνών γραμμών στρατηγικού ενδιαφέροντος ανατέθηκε στην EasyJet από το κράτος και διότι αυτό το καθήκον παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν σαφώς προσδιορισμένο. Η easyJet προέβη στη σύναψη δεσμευτικών συμβάσεων με τη SOGAER και την GEASAR συνεπεία των διατάξεων του νόμου 10/2010 της Σαρδηνίας και των μεταγενέστερων εκτελεστικών του πράξεων. Οι εν λόγω συμβάσεις επιβάλλουν στην easyJet συγκεκριμένες υποχρεώσεις, ώστε να διασφαλιστεί η τήρηση της αρχής της εδαφικής συνέχειας και η πρόβλεψη επαρκούς αριθμού πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών από/προς τη Σαρδηνία και κατά την περίοδο εκτός τουριστικής αιχμής. Η αποζημίωση που αποτελεί αντικείμενο ελέγχου αφορά την ΥΤΟΣ που ανατέθηκε στην easyJet από την Περιφέρεια μέσω της SOGAER και της GEASAR.
- (208) Κατά την ανάλυση της δεύτερης προϋπόθεσης (οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αποζημίωσης πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια), η easyJet υποστηρίζει ότι οι συμβάσεις ανάθεσης στην easyJet της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στις γραμμές στρατηγικού ενδιαφέροντος προσδιορίζουν επαρκώς, και εκ των προτέρων, την αποζημίωση για την εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης, δεδομένου ότι υποδεικνύουν προκαθορισμένο ποσό ετησίως το οποίο αφορά ειδικά την εξυπηρέτηση των εν λόγω γραμμών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

⁽⁸⁷⁾ Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση Altmark Trans και Regierungspräsident Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) Όσον αφορά την τρίτη προϋπόθεση (η αποζημίωση που λαμβάνεται δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών και την αποκόμιση ευλόγου κέρδους), η easyJet υποστηρίζει ότι η παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που προσδιορίζεται στις συμβάσεις με τη SOGAER και την GEASAR συνεπάγεται σημαντικές πάγιες και λειτουργικές δαπάνες για την easyJet. [...] Η easyJet διαβεβαιώνει ότι χωρίς τη στήριξη που χορηγήθηκε από τους αερολιμένες, δεν θα είχε αναλάβει την εκτέλεση καμίας γραμμής από τους αερολιμένες της Σαρδηνίας, πέραν της περιόδου της τουριστικής αιχμής.
- (210) Η easyJet ισχυρίζεται ότι πληρούνται επίσης και η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark (η αποζημίωση που χορηγήθηκε δεν υπερβαίνει τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαιε μια επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μέσα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας). Η easyJet υποστηρίζει ότι μπορεί να θεωρηθεί μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μέσα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Η easyJet θα ήθελε να επισημάνει κυρίως ότι είναι μία από τις αεροπορικές εταιρείες με την πλέον χρηστή διαχείριση στην Ευρώπη και ότι είναι σε θέση να προσφέρει στους πελάτες της χαμηλές τιμές εισιτηρίων χάρη στην εστίασή της στην αποδοτικότητα και τη στήριξή της στο υψηλό ποσοστό χρησιμοποίησης του στόλου της και στην εντατική χρήση ΤΠ, παράγοντες συντελούν όλοι στη μείωση του κόστους ανά επιβάτη.
- (211) Σε περίπτωση που η Επιτροπή κρίνει ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της απόφασης Altmark, η easyJet πιστεύει ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης και ότι οι δραστηριότητες ήταν αναγκαίες για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Ως εκ τούτου, εξακολουθεί να είναι δυνατή η αιτιολόγηση του συμβιβασμού των δραστηριοτήτων σύμφωνα με την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

5.2.1.4. Το κριτήριο εξισορρόπησης

- (212) Σύμφωνα με την easyJet, ακόμη και αν το καθεστώς δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών και των κατευθυντήριων γραμμών, το θετικό αποτέλεσμα της εφαρμογής του κριτηρίου εξισορρόπησης του πιστοποιεί πλήρως τη νομιμότητά του, ανεξαρτήτως του ποσού της ενίσχυσης ή του μεγέθους του δικαιούχου. Η ενίσχυση θεωρείται ότι έχει αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) όταν χορηγείται σε μη αποδοτικές ή δεσπόζουσες εταιρείες σε παρακαμάζοντες τομείς·
 - β) όταν εκτοπίζει ιδιωτικές επενδύσεις ή ερευνητικές προσπάθειες·
 - γ) όταν εισάγει διακρίσεις εις βάρος ορισμένων εταιρειών ή τεχνολογιών.
- (213) Στην παρούσα υπόθεση δεν διαπιστώνεται καμία από τις μορφές νόθευσης του ανταγωνισμού που συνδέονται συνήθως με προβληματικές κρατικές ενισχύσεις: i) οι αποδέκτες δεν απέκτησαν μερίδια αγοράς εις βάρος δυνητικά αποδοτικότερων ανταγωνιστών· ii) δεν δημιουργήθηκαν διακρίσεις εις βάρος αλλοδαπών ανταγωνιστών προς όφελος «εθνικών κορυφαίων εταιρειών»· iii) δεν βρέθηκαν οι καταναλωτές σε μειονεκτική θέση λόγω μη πρόσβασης σε φθηνότερα ή καλύτερα προϊόντα.
- (214) Η easyJet αναφέρει ότι το υπό εξέταση καθεστώς πληροί τις απαιτήσεις περί αναγκαιότητας και αναλογικότητας. Το καθεστώς είναι αναγκαίο διότι, σε αντίθετη περίπτωση, η easyJet δεν θα εξυπηρετούσε τις γραμμές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το καθεστώς είναι αναλογικό διότι η συνεισφορά αντιστοιχεί μόνο σε ένα μικρό ποσοστό των λειτουργικών δαπανών της easyJet.

5.2.1.5. Συμπέρασμα

- (215) Η easyJet καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν έλαβε παράνομη κρατική ενίσχυση ούτε από τους αερολιμένες ούτε από τις αρχές της Σαρδηνίας κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου.

5.2.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΕΠΙΜΑΧΑ ΜΕΤΡΑ

- (216) Η easyJet υποστηρίζει ότι έχει ήδη αποδείξει ότι δεν έλαβε παράνομη κρατική ενίσχυση για διάφορους λόγους, οι οποίοι δεν επηρεάζονται από τις νέες κατευθυντήριες γραμμές. Η easyJet τονίζει ότι, στην ενότητα 3.5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, προβλέπονται δύο μέθοδοι για τον καθορισμό του αν οι συμφωνίες μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών πληρούν το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, ως εκ τούτου, είναι απαλλαγμένες από κρατική ενίσχυση.
- (217) Η πρώτη συνίσταται στην εφαρμογή της μεθόδου του σημείου αναφοράς, αλλά η Επιτροπή απορρίπτει τη μέθοδο αυτή λόγω της σημαντικής παρουσίας κρατικών επιδοτήσεων στην αγορά αερολιμενικών υπηρεσιών.

- (218) Η εναλλακτική προτεινόμενη μέθοδος συνίσταται στην εξακρίβωση του αν η επίμαχη εμπορική ρύθμιση συνεισφέρει αυξητικά στην αποδοτικότητα του αερολιμένα υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση (ενότητα 3.5.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Η easyJet διευκρινίζει ότι «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». Κατά την άποψη της εταιρείας, η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει, καταρχήν, να βασιστεί σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες πληροφορίες και τις προβλεπόμενες εξελίξεις κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας.
- (219) Η easyJet τονίζει ότι, όπως αναλύθηκε στις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στις 30 Ιουλίου 2013, η SOGAER και η GEASAR ήταν σε θέση να αναμένουν εκ των προτέρων τη θετική οικονομική απόδοση των συμβάσεων.
- (220) Η easyJet επισημαίνει ότι η θετική οικονομική απόδοση βασίζεται στους ακόλουθους παράγοντες: i) η easyJet ανέλαβε τη δέσμευση να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ, να εκτελεί πτήσεις από σημείο σε σημείο και να επιτύχει τους στόχους επιβατών που προβλέπονται στις συμβάσεις· ii) η easyJet υπέβαλε στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα επιχειρηματικά σχέδια που καλύπτουν την περίοδο ισχύος των συμβάσεων, καθώς και σχέδια προβολής στα μέσα ενημέρωσης, προκειμένου ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα να είναι σε θέση να προβεί σε εξακρίβωση της αποδοτικότητας· και iii) ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα επιβεβαίωσε την απόδοση της επένδυσης που προκύπτει από τις δραστηριότητες μάρκετινγκ. Η easyJet επισημαίνει ότι, με βάση τα στοιχεία που ήταν διαθέσιμα τη δεδομένη χρονική στιγμή, και οι δύο φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις αποφέρουν σημαντική οικονομική απόδοση στους αερολιμένες. Πράγματι, η SOGAER στήριξε την απόφασή της να συνάψει σύμβαση με την easyJet στα αποτελέσματα μελέτης εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων.
- (221) Η easyJet επισημαίνει επίσης ότι χάρη στις οικείες δραστηριότητες διαφήμισης και μάρκετινγκ αυξήθηκε σημαντικά η προβολή των αερολιμένων του Cagliari και της Olbia και, επομένως, η ροή επιβατών στις γραμμές προς αυτούς τους αερολιμένες.
- (222) Όσον αφορά το σημείο 5.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η easyJet επισημαίνει ότι έχουν σημειωθεί αλλαγές στους όρους υπό τους οποίους οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να λαμβάνουν ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών. Η easyJet υποστηρίζει ότι, στην παρούσα υπόθεση, βάσει των νέων κατευθυντήριων γραμμών, θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν περισσότερο ευέλικτες ρυθμίσεις, ως προς το μέγεθος του αερολιμένα και τους επιλέξιμους προορισμούς, για αερολιμένες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές, που στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για νησί. Η easyJet υποστηρίζει ότι πληρούνται ουσιαστικά τα νέα κριτήρια παραδεκτού όσον αφορά τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών.
- (223) Η εταιρεία επισημαίνει ότι στο σημείο 5.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρεται ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, εφόσον πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις: i) οι ενισχύσεις αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των περιοχών με το άνοιγμα νέων γραμμών, ή ii) οι ενισχύσεις διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη απομακρυσμένων περιοχών. Σύμφωνα με το σημείο 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών, 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». Η easyJet υποστηρίζει ότι πληρούνται και τα δύο αυτά κριτήρια. Επιπλέον, φαίνεται να πληρούνται επίσης η απαίτηση ύπαρξης πραγματικών μεταφορικών αναγκών, λόγω της έλλειψης πραγματικών εναλλακτικών μεθόδων μεταφοράς.
- (224) Η easyJet υπενθυμίζει ότι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών μπορούν να χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες των οποίων οι πτήσεις αναχωρούν από αερολιμένες με λιγότερους από 3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (σημείο 142 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές) και, κατά περίπτωση, σε αεροπορικές εταιρείες των οποίων οι πτήσεις αναχωρούν από αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων και κάτω των 5 εκατομμυρίων επιβατών (σημείο 144). Όσον αφορά τον αερολιμένα της Olbia —του οποίου η σύμβαση με την easyJet υπογράφηκε το 2011— οι όγκοι κίνησης που καταγράφηκαν το 2009 και το 2010 ανήλθαν, αντίστοιχα, σε 1 621 945 και 1 591 821 επιβάτες. Όσον αφορά τον αερολιμένα του Cagliari —του οποίου η σύμβαση με την easyJet υπογράφηκε το 2010— οι όγκοι κίνησης που καταγράφηκαν το 2008 και το 2009 ανήλθαν, αντίστοιχα, σε 2 924 805 και 3 317 262 επιβάτες. Σε κάθε περίπτωση, κατά την άποψη της easyJet, η Επιτροπή θα πρέπει να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών είναι αναγκαία δυνάμει του σημείου 142 (στην περίπτωση του αερολιμένα του Cagliari) ή, τουλάχιστον, δυνάμει του σημείου 144 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (225) Όσον αφορά την καταλληλότητα της κρατικής ενίσχυσης ως μέσου πολιτικής, στο σημείο 147 αναφέρεται ότι το κριτήριο αυτό πληρούται εφόσον εκπληρώνεται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις: i) ένα επιχειρηματικό σχέδιο που έχει καταρτισθεί εκ των προτέρων από την αεροπορική εταιρεία αποδεικνύει ότι η γραμμή που λαμβάνει την ενίσχυση έχει προοπτικές να καταστεί αποδοτική για την αεροπορική εταιρεία χωρίς δημόσια χρηματοδότηση μετά από τρία έτη, ή ii) ελλείψει επιχειρηματικού σχεδίου για μια γραμμή, οι αεροπορικές εταιρείες παρέχουν στον αερολιμένα ανέκκλητη δέσμευση ότι θα εξυπηρετούν τη γραμμή τουλάχιστον για περίοδο ίσης διάρκειας με την περίοδο κατά την οποία έλαβαν ενίσχυση για την έναρξη της νέας γραμμής. Η easyJet υπογραμμίζει το γεγονός ότι τα επιχειρηματικά σχέδια που είχαν καταρτιστεί κατά τον χρόνο υπογραφής των συμβάσεων επιβεβαίωσαν τη διευκόλυνση και τη βιωσιμότητα των συμφωνιών για τους αερολιμένες.

- (226) Παρότι δεν αναλήφθηκε επίσημη δέσμευση για την εξυπηρέτηση της γραμμής μετά την αρχική περίοδο των τριών ετών, επί του παρόντος η προϋπόθεση αυτή πληρούται *de facto*, δεδομένου ότι η easyJet συνέχισε να δραστηριοποιείται στους αερολιμένες του Cagliari και της Olbia μετά τη λήξη της σύμβασης το 2013.
- (227) Όσον αφορά τη λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου, η easyJet υπενθυμίζει ότι η χορήγηση ενίσχυσης σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέας γραμμής λειτουργεί ως κίνητρο εάν, σε περίπτωση μη χορήγησής της, είναι πιθανό να μην επεκταθεί το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας της αεροπορικής εταιρείας στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Παραπέμποντας στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 30 Ιουλίου 2013, η easyJet επισημαίνει ότι, χωρίς τη στήριξη που χορηγήθηκε από τη SOGAER και την GEASAR, δεν θα ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει καμία από τις σχετικές γραμμές εκτός της περιόδου τουριστικής αιχμής.
- (228) Όσον αφορά την αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης, η easyJet εκτιμά ότι εν προκειμένω το συγκεκριμένο κριτήριο ικανοποιήθηκε. Τέλος, σχετικά με την αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, η easyJet αναφέρει ότι οι γραμμές τις οποίες εκτελεί δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από σιδηροδρομική υπηρεσία υψηλής ταχύτητας ή άλλους τρόπους μεταφοράς. Επιπλέον, δεν υπάρχουν άλλοι αερολιμένες στις ίδιες ζώνες επιρροής με τους αερολιμένες του Cagliari και της Olbia.

5.2.3. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΙΕΟΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ OLBIA

- (229) Η easyJet αναφέρει ότι οι συμφωνίες με τον αερολιμένα της Olbia συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, η easyJet υπέβαλε στην Επιτροπή μία έκθεση που συντάχθηκε από εταιρεία συμβούλων. Στη μελέτη αυτή αναλύεται σε εξολοκλήρου εκ των προτέρων βάση η αναμενόμενη αποδοτικότητα κάθε συμφωνίας μάρκετινγκ που έχει συναφθεί μεταξύ της easyJet και του αερολιμένα της Olbia, σύμφωνα με τη δική της αντίληψη όσον αφορά την προσέγγιση της Επιτροπής με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και την πρόσφατη πρακτική ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι, βάσει σχετικών παραδοχών κατά τον χρόνο υπογραφής των συμφωνιών μάρκετινγκ του 2010 και του 2011, κάθε συμφωνία αναμενόταν να είναι επαρκώς αποδοτική ⁽⁸⁹⁾. Πράγματι, όσον αφορά τις συμφωνίες του 2010 και του 2011, η καθαρή παρούσα αξία είναι σαφώς θετική τόσο στο βασικό σενάριο όσο και σε πολλαπλές δοκιμές ευαισθησίας, γεγονός που καταδεικνύει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα είχε πιθανότατα προσφέρει παρόμοιες συμφωνίες.
- (231) Ως εκ τούτου, από τα προσκομισθέντα στοιχεία προκύπτει ότι, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας συνετός επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα ήταν πρόθυμος να συνάψει παρόμοιες συμφωνίες με την easyJet, λαμβάνοντας ως παραδοχή εύλογες εκ των προτέρων προσδοκίες για την GEASAR. Από την εν λόγω ανάλυση συνάγεται ότι, συνάπτοντας τις διάφορες συμφωνίες με την easyJet, η GEASAR συμπεριφερόταν κατά τρόπο παρόμοιο με ιδιώτη επενδυτή.

5.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ GEASAR SPA (ΦΟΡΕΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ OLBIA)

5.3.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (232) Ο αερολιμένας της Olbia εξυπηρετεί κυρίως εσωτερικές και διεθνείς εμπορικές μεταφορές επιβατών, με έμφαση στην τουριστική κίνηση. Η αεροπορική κίνηση από και προς τον αερολιμένα της Olbia κορυφώνεται κατά τη θερινή περίοδο, μεταξύ Μαΐου και Οκτωβρίου.
- (233) Η GEASAR τονίζει ότι η θέση του αερολιμένα σε μια νησιωτική περιοχή, όπως η Σαρδηνία, σημαίνει τα εξής:
- α) δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει αλληλεπικάλυψη με αερολιμένες σε άλλα κράτη μέλη ή στην ηπειρωτική Ιταλία·
 - β) ο αερολιμένας της Olbia δεν ανταγωνίζεται τους άλλους αερολιμένες του νησιού (ειδικότερα τον αερολιμένα Mario Mamei στο Cagliari-Elmas και τον αερολιμένα Alghero-Fertilia). Δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι τρεις αερολιμένες της Σαρδηνίας είναι υποκαταστάσιμοι μεταξύ τους, διότι έχουν διαφορετικές ζώνες επιρροής. Οι βασικοί λόγοι της μη δυνατότητας υποκατάστασής τους είναι οι εξής: η τοπογραφία του νησιού, οι διάσπαρτοι οικισμοί σε ολόκληρο το έδαφος, οι μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των οικισμών και η έλλειψη συνδέσεων με οδούς ταχείας κυκλοφορίας μεταξύ των διαφόρων περιοχών του νησιού.

⁽⁸⁸⁾ Κυρίως απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας και την Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (ΕΕ L 137 της 30.4.2004, σ. 1) και απόφαση 2013/664/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2012, σχετικά με το μέτρο SA.23324 — C 25/07 (πρώην NN 26/07) — Φινλανδία Finavia, Airpro και Ryanair στο αεροδρόμιο Tampere-Pirkkala (ΕΕ L 309, 19.11.2013, σ. 27).

⁽⁸⁹⁾ Η ανάλυση διενεργήθηκε χωρίς πρόσβαση στον αερολιμένα προκειμένου να συζητηθούν τα στοιχεία που λήφθηκαν από δημόσιες πηγές και από την easyJet. Οι πληροφορίες αντλήθηκαν από τις σχετικές συμφωνίες μάρκετινγκ, στοιχεία τιμολογίων, συμφωνίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, δημοσιευμένα τιμολόγια και από τους ετήσιους λογαριασμούς του αερολιμένα της Olbia.

- (234) Επιπλέον, η αεροπορική κίνηση στον αερολιμένα της Olbia δεν ανταγωνίζεται άλλους τρόπους μεταφοράς από και προς τη Σαρδηνία. Μόνη εναλλακτική λύση αντί του αεροπορικού ταξιδιού, αποτελεί η μετάβαση στη Σαρδηνία διά θαλάσσης, αλλά η διάρκεια του ταξιδιού είναι πολύ μεγαλύτερη.

5.3.1.1. Οι δράσεις που ανέλαβε η GEASAR για την εφαρμογή του νόμου 10/2010

- (235) Η GEASAR υπέβαλε στην Περιφέρεια σχέδια δράσης για το 2010 και για την τριετή περίοδο 2011-2013, μαζί με τις αντίστοιχες αιτήσεις χρηματοδότησης. Η Περιφέρεια ενέκρινε τη χορήγηση χρηματοδότησης για αυτές τις περιόδους με τις αποφάσεις αριθ. 43/37 της 6ης Δεκεμβρίου 2010 και αριθ. 52/117 της 23ης Δεκεμβρίου 2011.
- (236) Οι δράσεις τις οποίες πράγματι υλοποίησε η GEASAR αφορούσαν αποκλειστικά τις δραστηριότητες 2 και 3 όπως προβλέπονται στον νόμο 10/2010· αφορούσαν δραστηριότητες για την προώθηση της Σαρδηνίας ως τουριστικού προορισμού. Η GEASAR δεν σύναψε συμφωνία ανάπτυξης γραμμών στο πλαίσιο της δραστηριότητας 1.

Δραστηριότητα 2

- (237) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δημοσίευσε στον δικτυακό του τόπο πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος με σκοπό τη σύναψη συμβάσεων μάρκετινγκ και διαφήμισης κατ' εφαρμογή του νόμου 10/2010. Αφού έλαβε τις δηλώσεις ενδιαφέροντος, η GEASAR διαπραγματεύτηκε τις προτάσεις για δραστηριότητες μάρκετινγκ με τις αεροπορικές εταιρείες, λαμβάνοντας υπόψη το σχέδιο τουριστικού μάρκετινγκ που είχε καταρτίσει η Περιφέρεια ως ένα από τα εργαλεία σχεδιασμού της.
- (238) Ως εκ τούτου, η GEASAR σύναψε, για την περίοδο 2010-2013, ad hoc συμβάσεις με τις easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com και Air Baltic. Οι περισσότερες συμβάσεις είχαν διάρκεια ένα ή δύο έτη.
- (239) Οι συμβάσεις βασιζόνταν στην προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες εκτελούσαν ορισμένες εσωτερικές ή ευρωπαϊκές γραμμές από και προς την Olbia. Η προϋπόθεση αυτή συνδεόταν με την προώθηση της Σαρδηνίας ως τουριστικού προορισμού από τις αεροπορικές εταιρείες.
- (240) Οι δραστηριότητες μάρκετινγκ και προώθησης του προορισμού, τις οποίες οι αερομεταφορείς αναλαμβάνουν να εκτελούν χρησιμοποιώντας τον προϋπολογισμό που προβλέπεται στη σύμβαση, καθορίζονται σε ειδικό σχέδιο διαφημιστικής προβολής. Ειδικότερα, συνίστανται στα εξής: i) «κλασική» διαφήμιση (δηλαδή στην πόλη, στα μέσα ενημέρωσης, σε περιοδικά που διανέμονται κατά την πτήση κ.λπ.) και ii) «διαδικτυακή» διαφήμιση στον δικτυακό τόπο του αερομεταφορέα.

Δραστηριότητα 3

- (241) Η GEASAR ανέθεσε σε τρίτους, εξ ονόματος της Περιφέρειας, διάφορες πρωτοβουλίες για την προώθηση της Σαρδηνίας ως προορισμού, όπως τη διαφήμιση στον Τύπο και μέσω τηλεοπτικών διαφημίσεων, την εκτύπωση χαρτών με πληροφορίες για τη Σαρδηνία, την τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων και αυτοκόλλητων ετικετών στον αερολιμένα, τη σύναψη συμβάσεων παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών για τον σχεδιασμό στρατηγικών προώθησης, τη συμμετοχή σε εκθέσεις του κλάδου και σε συνεντεύξεις Τύπου, καθώς και την προώθηση του προορισμού μέσω της προσφοράς ταξιδιωτικών πακέτων από τουριστικά πρακτορεία και μέσω της δημιουργίας ιστοτόπου που προωθεί τον τουρισμό στη Σαρδηνία.

Χρηματοδοτικές ροές

- (242) Η πληρωμή για τις δραστηριότητες 2 και 3 προκαταβάλλεται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα στις αεροπορικές εταιρείες και στους άλλους σχετικούς παρόχους υπηρεσιών. Η GEASAR υπέβαλε στην Περιφέρεια εκθέσεις σχετικά με τις δραστηριότητες που εκτελέστηκαν την περίοδο 2010-2012, μαζί με τις δαπάνες που πράγματι πραγματοποιήθηκαν. Η Περιφέρεια έπρεπε ακολούθως να επιστρέψει τα ποσά που είχαν προκαταβληθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (243) Η Περιφέρεια επέστρεψε εν μέρει τις δαπάνες που κατέβαλε η GEASAR για τις δραστηριότητες 2 και 3 από τις περιορισμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού της. Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που εκταμιεύθηκαν από την Περιφέρεια βάσει του νόμου 10/2010 αφορούν τη δραστηριότητα 2 και καλύπτουν τις πληρωμές που κατέβαλε η GEASAR στις αεροπορικές εταιρείες ως αμοιβή στο πλαίσιο των συμβάσεων μάρκετινγκ και διαφήμισης.
- (244) Στον πίνακα 11 παρουσιάζονται οι χρηματοδοτικές ροές από την GEASAR.

Πίνακας 11

Χρηματοδοτικές ροές από τον αερολιμένα της Olbia

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	ΣΥΝΟΛΟ
δραστηριότητα 2	[...]	[...]	[...]	[...]
δραστηριότητα 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Συνολικό ποσό που δηλώθηκε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα στην Περιφέρεια	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Δικαίωμα λήψης συνεισφορών βάσει του νόμου του 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Συνολικές συνεισφορές βάσει του νόμου του 2010 που επιστράφηκαν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Εκτίμηση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης

- (245) Η GEASAR δεν είναι ο πραγματικός δικαιούχος των δραστηριοτήτων 2 και 3 και η απόφαση κίνησης της διαδικασίας περιείχε σφάλμα καθόσον συμπεριέλαβε την GEASAR μεταξύ των δικαιούχων της κρατικής ενίσχυσης που προβλεπόταν στον νόμο 10/2010. Η GEASAR δεν ήταν δικαιούχος του οικονομικού πλεονεκτήματος που απέρρευε από την ενίσχυση: οι συνεισφορές που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια βάσει του νόμου 10/2010 απλώς «μεταβιβάστηκαν» από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στους τελικούς δικαιούχους, δηλαδή στις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούσαν αεροπορικές συνδέσεις στους υπό εξέταση αερολιμένες. Το ίδιο ισχύει για την τουριστική προώθηση της Σαρδηνίας η οποία ανατέθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων σε άλλες εταιρείες.
- (246) Σύμφωνα με την GEASAR, οι συνεισφορές βάσει του νόμου 10/2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση διότι δεν πληρούνται τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις προϋποθέσεις χαρακτηρισμού μιας ενίσχυσης ως κρατικής βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης:
- οι δραστηριότητες 2 και 3 δεν παρέχουν πλεονέκτημα στην GEASAR, η οποία θεωρεί ότι οι πόροι που προβλέπονται στον νόμο 10/2010 συνάδουν με την αρχή του ΙΕΟΑ: τα ποσά που καταβλήθηκαν από την Περιφέρεια, σε σχέση με τις δραστηριότητες 2 και 3, συνίστανται σε αμοιβή για παρασχεθείσα υπηρεσία και σε αποζημίωση για δαπάνες που πράγματι πραγματοποιήθηκαν από τρίτους. Η GEASAR επισημαίνει επίσης ότι η αμοιβή που καταβλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες (δραστηριότητα 2) και στους άλλους παρόχους υπηρεσιών (δραστηριότητα 3) συνάδει με τις τρέχουσες τιμές αγοράς. Από την άλλη πλευρά, η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια βάσει του νόμου 10/2010 απέφερε οικονομική απόδοση για την Περιφέρεια σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Το ποσό που εξασφάλισε η Περιφέρεια από την αύξηση των φορολογικών εσόδων μπορεί να θεωρηθεί υψηλότερο από τις δαπάνες που πραγματοποίησε για τη χρηματοδότηση των υπό εξέταση δραστηριοτήτων. Τα δάνεια που χορηγήθηκαν από τη SFIRS αποπληρώθηκαν επίσης σύμφωνα με τους όρους της αγοράς·
 - οι δραστηριότητες 2 και 3 δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές και δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό: λόγω της ιδιαίτερης θέσης του, ο αερολιμένας της Olbia λειτουργεί σε τοπικό επίπεδο και δεν ανταγωνίζεται με άλλους εθνικούς ή ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Η, έστω μερική, διαχείριση του αερολιμένα της Olbia ανατέθηκε στην GEASAR το 1989, δηλαδή πολύ πριν από την απόφαση στην υπόθεση *Aéroport de Paris* της 12ης Δεκεμβρίου 2000, με την οποία η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις επεκτάθηκε στη λειτουργία των αερολιμένων.
- (247) Η GEASAR καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συνεισφορές βάσει του νόμου 10/2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

5.3.1.3. Εκτίμηση της συμβατότητας σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης

- (248) Επικουρικώς, η GEASAR υποστηρίζει ότι, σε κάθε περίπτωση, οι συνεισφορές που καταβάλλονται βάσει του νόμου 10/2010 είναι συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Η συμβατότητα πρέπει να αξιολογείται σύμφωνα με το σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁹⁰⁾:
- οι ενισχύσεις καταβάλλονται σε αερομεταφορείς, κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης, η οποία τους έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·

⁽⁹⁰⁾ Τα σχετικά κριτήρια εξετάζονται από την Επιτροπή στα σημεία 133 και εξής της «απόφασης κίνησης της διαδικασίας».

- β) η επίμαχη χρηματοδότηση αποσκοπούσε στη μείωση του εποχικού χαρακτήρα της αεροπορικής κίνησης· στο πλαίσιο αυτό, προωθήθηκε η έναρξη νέων γραμμών ή νέων συχνοτήτων, ενώ η χρηματοδότηση δεν αφορούσε αεροπορικές εταιρείες που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·
- γ) για τις οικείες αεροπορικές εταιρείες, η επιδοτούμενη σύνδεση ήταν αποδοτική·
- δ) η χρηματοδότηση κάλυψε το πρόσθετο κόστος της έναρξης νέων γραμμών ή νέων συχνοτήτων· το κόστος αυτό συνάδει με τις τρέχουσες τιμές αγοράς·
- ε) οι πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του νόμου 10/2010 δημοσιοποιήθηκαν επαρκώς μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών που ενδιαφέρονταν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους·
- στ) στις συμβάσεις περιλαμβάνεται ένα σύστημα κυρώσεων το οποίο ενεργοποιείται από τη μη συμμόρφωση οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας με τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει έναντι του αερολιμένα.
- (249) Η GEASAR επισημαίνει ότι οι επιδοτήσεις που καταβάλλονται βάσει του νόμου 10/2010 χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες για ελαφρώς μεγαλύτερο χρονικό διάστημα (τέσσερα έτη αντί για τρία) και είναι μεγαλύτερης έντασης από αυτή που επιτρέπεται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές· ωστόσο, προσθέτει ότι δεν έχουν όλες οι συμβάσεις που συνάφθηκαν με τις αεροπορικές εταιρείες τη διάρκεια που ορίζεται στον νόμο 10/2010· πρωτίστως, τονίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν παρεκκλίσεις από τα κριτήρια έντασης που περιλαμβάνουν σε περίπτωση ενισχυόμενων και οικονομικά μειονεκτουσών περιοχών όπως η Σαρδηνία.
- (250) Τα υπό εξέταση μέτρα ενδείκνυται για την παροχή κινήτρων όσον αφορά τον καθορισμό αναπτυξιακών στόχων που συνάδουν με τα συμφέροντα της Ένωσης και δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινό συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, η GEASAR παραπέμπει στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 10ης Μαΐου 2012, σχετικά με το μέλλον των περιφερειακών αεροδρομίων και τις αεροπορικές υπηρεσίες της ΕΕ ⁽⁹¹⁾, στο οποίο τονίστηκε η σημασία των περιφερειακών αερολιμένων στην Ένωση.
- (251) Η GEASAR θεωρεί ότι στο πλαίσιο της αξιολόγησης της συμβατότητας των υπό εξέταση μέτρων με την εσωτερική αγορά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κείριος ρόλος που διαδραματίζει ο αερολιμένας της Olbia στη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μιας νησιωτικής περιοχής όπως η Σαρδηνία.

5.3.1.4. Εκτίμηση βάσει του άρθρου 106 της Συνθήκης

- (252) Η GEASAR επισημαίνει ότι τα ποσά που καταβάλλονται βάσει του νόμου 10/2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση με βάση τα κριτήρια της απόφασης Altmark και ότι, ακόμη και αν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, θα ήταν συμβίβασιμα δύναμει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Τήρηση των κριτηρίων της απόφασης Altmark

- (253) Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, η GEASAR επισημαίνει ότι τα υπό εξέταση μέτρα εντάσσονται στην ευρύτερη γεωγραφική πολιτική και πολιτική μεταφορών της Περιφέρειας και έχουν σχεδιαστεί για να εξασφαλίσουν έναν ελάχιστο αριθμό αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ του νησιού και της υπόλοιπης Ένωσης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- (254) Σύμφωνα με την GEASAR, πληρούνται η δεύτερη και η τρίτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark: οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση προσδιορίστηκαν προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια, και δεν υφίσταται κίνδυνος υπεραντιστάθμισης διότι η GEASAR έλαβε μερική μόνο επιστροφή των δαπανών τις οποίες πραγματοποίησε.
- (255) Η GEASAR θεωρεί ότι πραγματοποίησε δαπάνες ως ιδιωτική επιχείρηση που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς· ως εκ τούτου, πληρούται επίσης και η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark.

Συμβατότητα σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης

- (256) Η GEASAR θεωρεί ότι η συμβατότητα αυτή θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση την απόφαση για τις ΥΓΟΣ του 2005 και, επικουρικώς, με βάση το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 τηρουμένων των αναλογιών.
- (257) Η GEASAR επισημαίνει ότι το όριο που καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) της απόφασης για τις ΥΓΟΣ του 2005 ικανοποιείται διότι το ποσό της δημόσιας συνεισφοράς ανερχόταν σε περίπου 4 εκατ. EUR ετησίως, ενώ ο κύκλος εργασιών της GEASAR δεν υπερέβαινε τα 100 εκατ. EUR. Πληρούνται επίσης οι προϋποθέσεις των άρθρων 4, 5 και 6 της απόφασης για τις ΥΓΟΣ του 2005.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

(258) Όσον αφορά την εφαρμογή του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η GEASAR επισημαίνει τα εξής:

- α) η αποζημίωση χορηγήθηκε για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος·
- β) η ευθύνη της παροχής της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ανατέθηκε στις σχετικές επιχειρήσεις με μία ή περισσότερες πράξεις·
- γ) το ποσό της αποζημίωσης δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους.

5.3.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΕΠΙΜΑΧΑ ΜΕΤΡΑ

(259) Η GEASAR επισημαίνει ότι η υπό εξέταση εικαζόμενη ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και ότι στην ενότητα 8.6 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές διευκρινίζεται η ημερομηνία από την οποία πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εφαρμόζει την αρχή που διατυπώνεται στο σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και αν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Στην ενότητα 5 των κατευθυντήριων γραμμών καθορίζονται επίσης τα κριτήρια συμβατότητας των ενισχύσεων λειτουργίας που έχουν καταβληθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Από την άλλη πλευρά, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δεν εφαρμόζονται σε επενδυτικές ενισχύσεις και ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών οι οποίες έχουν χορηγηθεί κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Σε αυτά τα είδη ενισχύσεων η Επιτροπή πρέπει να εφαρμόζει «τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης» (σημεία 173 και 174 των κατευθυντήριων γραμμών).

(260) Η GEASAR παραπέμπει στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στην Επιτροπή την 1η Ιουλίου 2013 για να αποδείξει ότι δεν έλαβε κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, σε περίπτωση που η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 συνιστά ενίσχυση λειτουργίας της οποίας πραγματικός δικαιούχος ήταν η GEASAE SpA, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα υποστηρίζει ότι τυχόν χορηγηθείσα ενίσχυση πληροί τα κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(261) Η GEASAR επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών, «[ε]νισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου» (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβλήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014) «μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες» σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, «ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών». Μία επιπλέον προϋπόθεση ώστε τέτοιου είδους ενισχύσεις να θεωρούνται συμβιβάσιμες είναι να:

- α) «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».
- β) ειδικότερα, θα λαμβάνονται υπόψη «στρεβλώσεις του ανταγωνισμού».

(262) Η GEASAR θεωρεί ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5.3.2.1. **Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος (σημεία 113 και 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)**

(263) Η GEASAR επισημαίνει ότι τυχόν ενίσχυση λειτουργίας η οποία χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 συνέβαλε αναμφίβολα «στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος». Αυτό επιβεβαιώνεται από τους στόχους της «ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της κοινότητας αναφοράς» τους οποίους η Περιφέρεια επιθυμούσε να επιδιώξει με τη θέσπιση του νόμου 10/2010. Πράγματι, η χορηγηθείσα δημόσια συνεισφορά προοριζόταν για την προώθηση της ανάπτυξης αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ του νησιού και της υπόλοιπης Ένωσης και τη μείωση της εποχικού τους χαρακτήρα, και χάρη σε αυτή αποφεύχθηκε «οποιαδήποτε διακοπή της αεροπορικής κίνησης και της συνδεσιμότητας» (σημείο 113).

(264) Η GEASAR SpA υποστηρίζει ότι ο νόμος 10/2010 όντως συνέβαλε στην «[αύξηση] τη[ς] κινητικότητα[ς] των πολιτών της Ένωσης και τη[ς] συνδεσιμότητα[ς] των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης» [σημείο 113 στοιχείο α)]. Προσθέτει ότι ο νόμος 10/2010 «διευκ[όλυσε] την περιφερειακή ανάπτυξη» [σημείο 113 στοιχείο γ)]· πράγματι, ο αερολιμένας της Olbia αποτελεί βασική πύλη προς τουριστικούς προορισμούς στη βορειοανατολική Σαρδηνία και ο νόμος 10/2010 συνέβαλε στη μείωση του εποχικού χαρακτήρα της αεροπορικής κίνησης.

5.3.2.2. Ανάγκη για κρατική παρέμβαση (σημεία 116, 117 και 118 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (265) Σύμφωνα με την GEASAR, και η συγκεκριμένη προϋπόθεση πληρούται διότι ο αερολιμένας της Olbia εμπίπτει στην κατηγορία που αναφέρεται στο σημείο 118 των κατευθυντήριων γραμμών, δηλαδή στους αερολιμένες οι οποίοι δεν είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες. Ειδικότερα, ο αερολιμένας της Olbia εμπίπτει στο στοιχείο δ), «αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατομμυρίων επιβατών». Το 2013 η εμπορική επιβατική κίνηση ανήλθε σε 1 950 615 επιβάτες.

5.3.2.3. Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής (σημείο 120 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (266) Η GEASAR θεωρεί ότι δεν υπήρχαν άλλα λιγότερο στρεβλωτικά μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης τα οποία θα είχαν καταστήσει δυνατή την επίτευξη του ίδιου στόχου, δηλαδή να διασφαλιστούν οι αεροπορικές συνδέσεις με τη βορειοδυτική Σαρδηνία, οι οποίες την περίοδο εκείνη εκτελούνταν κυρίως κατά τη θερινή περίοδο, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην αντιμετώπιση της αναπτυξιακής υστέρησης που έπληττε την περιοχή εξαιτίας της απόκεντρης θέσης και της απομόνωσής της. Κάθε ληφθείσα ενίσχυση χρησιμοποιήθηκε για τη διατήρηση και ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης, μέσω της διασφάλισης καλών συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών.

5.3.2.4. Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου (σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (267) Η GEASAR επισημαίνει ότι κάθε ενίσχυση που της χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 χρησιμοποιήθηκε, σε κάθε περίπτωση, αυστηρά για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης των όγκων κίνησης και της δραστηριότητας του αερολιμένα, στοιχεία τα οποία θεωρείται ότι συνάδουν με τους επιδιωκόμενους στόχους γενικού συμφέροντος. Απουσία δημόσιας παρέμβασης, οι στόχοι αυτοί δεν θα είχαν επιτευχθεί και τα επίπεδα δραστηριότητας του αερολιμένα της Olbia θα είχαν μειωθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια του έτους.

5.3.2.5. Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο) (σημείο 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (268) Σχετικά με το σημείο αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα παραπέμπει στα σχετικά στοιχεία που έχει ήδη στη διάθεσή της η Επιτροπή και παρατηρεί ότι οι χορηγηθέντες δημόσιοι πόροι προορίζονται να καταβληθούν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα για την επιστροφή δαπανών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με τις πρωτοβουλίες που υλοποιήθηκαν βάσει του νόμου 10/2010.

5.3.2.6. Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές (σημείο 131 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (269) Η GEASAR παρατηρεί ότι τυχόν ενίσχυση λειτουργίας δεν έδιξε με κανέναν τρόπο τον ανταγωνισμό. Ο φορέας εκμετάλλευσης επισημαίνει ότι λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο αερολιμένας της Olbia αποτελεί νησιωτική επιχείρηση με περιορισμένο γεωγραφικά πεδίο, η οποία δεν εκτίθεται στον ανταγωνισμό άλλων εθνικών ή ενωσιακών αερολιμένων. Επιπλέον, λόγω των χαρακτηριστικών του, δεν ανταγωνίζεται ούτε τους άλλους αερολιμένες της Σαρδηνίας. Επίσης, ο αερολιμένας της Olbia δεν ανταγωνίζεται εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.
- (270) Τέλος, η GEASAR επισημαίνει ότι, και πάλι σε συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ο αερολιμένας της Olbia είναι «ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και [...] δεν] διατίθεται μόνο σε έναν συγκεκριμένο χρήστη». Με βάση τα ανωτέρω, η εταιρεία θεωρεί ότι τυχόν ενίσχυση λειτουργίας η οποία χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 συνάδει πλήρως με τα κριτήρια του σημείου 5.1.2. των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και θα πρέπει, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

5.4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ SOGEEAL SPA (ΦΟΡΕΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ALGHERO)**5.4.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ**

- (271) Η SOGEEAL τονίζει ότι η θέση του αερολιμένα του Alghero σε μια νησιωτική περιοχή, όπως η Σαρδηνία, σημαίνει τα εξής:
- α) δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει αλληλεπικάλυψη μεταξύ του αερολιμένα του Alghero και αερολιμένων σε άλλα κράτη μέλη ή στην ηπειρωτική Ιταλία·
 - β) ο αερολιμένας του Alghero δεν ανταγωνίζεται τους άλλους αερολιμένες του νησιού (ειδικότερα τον αερολιμένα Mario Mamelì στο Cagliari-Elmas και τον αερολιμένα Olbia-Costa Smeralda). Δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι τρεις αερολιμένες της Σαρδηνίας είναι υποκαταστάσιμοι μεταξύ τους, διότι έχουν διαφορετικές ζώνες επιρροής. Οι βασικοί λόγοι της μη δυνατότητας υποκατάστασής τους είναι οι εξής: η τοπογραφία του νησιού, οι διάσπαρτοι οικισμοί σε ολόκληρο το έδαφος, οι μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των οικισμών και η έλλειψη συνδέσεων με οδούς ταχείας κυκλοφορίας μεταξύ των διαφόρων περιοχών του νησιού.

- (272) Επιπλέον, η αεροπορική κίνηση στον αερολιμένα του Alghero δεν ανταγωνίζεται άλλους τρόπους μεταφοράς από και προς τη Σαρδηνία. Μόνη εναλλακτική λύση αντί του αεροπορικού ταξιδιού, αποτελεί η μετάβαση στη Σαρδηνία διά θαλάσσης, αλλά η διάρκεια του ταξιδιού είναι πολύ μεγαλύτερη.

5.4.1.1. Οι δράσεις που ανέλαβε η SOGEAAL για την εφαρμογή του νόμου 10/2010.

- (273) Η SOGEAAL υπέβαλε στην Περιφέρεια σχέδια δράσης για το 2010 και για την τριετή περίοδο 2011-2013, μαζί με τις αντίστοιχες αιτήσεις χρηματοδότησης. Η Περιφέρεια ενέκρινε τη χορήγηση χρηματοδότησης για αυτές τις περιόδους με τις αποφάσεις αριθ. 43/37 της 6ης Δεκεμβρίου 2010 και αριθ. 52/117 της 23ης Δεκεμβρίου 2011.
- (274) Η SOGEAAL θεώρησε ότι, κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 που προβλέπονται στον νόμο του 2010, έλαβε υπόψη τις προοπτικές αποδοτικότητας που είχαν εκτιμηθεί στο οικονομικό-χρηματοδοτικό σχέδιο.

Δραστηριότητα 1

- (275) Αφού δημοσιοποίησε την πρόθεσή της να συνάψει συμβάσεις για την ανάπτυξη γραμμών βάσει του νόμου 10/2010, η SOGEAAL σύναψε συμφωνίες με τη Ryanair και την easyJet, για την περίοδο 2010-2013, στο πλαίσιο των οποίων οι αεροπορικές εταιρείες δεσμεύθηκαν να επιτύχουν ορισμένους στόχους επιβατικής κίνησης· εφόσον τους επιτύγχαναν, θα λάμβαναν από τη SOGEAAL, εξ ονόματος της Περιφέρειας, ένα ορισμένο χρηματικό ποσό ως αμοιβή αναλόγως του αποτελέσματος.

Δραστηριότητα 2

- (276) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δημοσίευσε στον δικτυακό του τόπο την πρόθεσή του να συνάψει συμβάσεις μάρκετινγκ και διαφήμισης βάσει του νόμου 10/2010. Στη συνέχεια, η SOGEAAL σύναψε συμβάσεις μάρκετινγκ και διαφήμισης με την AMS, τη Meridiana, την Alitalia και τη WizzAir. Οι συμβάσεις βασίζονταν στην προϋπόθεση ότι οι οικείες αεροπορικές εταιρείες εκτελούσαν ορισμένες εσωτερικές ή ευρωπαϊκές γραμμές από και προς το Alghero. Η προϋπόθεση αυτή συνδεόταν με την προώθηση της Σαρδηνίας ως τουριστικού προορισμού από τις αεροπορικές εταιρείες.
- (277) Μεταξύ των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ και προώθησης του προορισμού, τις οποίες οι αερομεταφορείς εκτελούν χρησιμοποιώντας τη συνεισφορά που προβλέπεται στη σύμβαση, περιλαμβάνονται οι ακόλουθες: i) «κλασική» διαφήμιση (δηλαδή στην πόλη, στα μέσα ενημέρωσης, σε περιοδικά που διανέμονται κατά την πτήση κ.λπ.) και ii) «διαδικτυακή» διαφήμιση στον δικτυακό τόπο του αερομεταφορέα.

Δραστηριότητα 3

- (278) Η GEASAR ανέθεσε σε τρίτους, εξ ονόματος της Περιφέρειας, διάφορες πρωτοβουλίες για την προώθηση της Σαρδηνίας ως προορισμού, όπως τη δημιουργία ιστοτόπου που προωθεί τον τουρισμό στη Σαρδηνία, κλασικές και διαδικτυακές διαφημιστικές εκστρατείες και την προώθηση του προορισμού μέσω της προσφοράς ταξιδιωτικών πακέτων από τουριστικά πρακτορεία.

Χρηματοδοτικές ροές

- (279) Η πληρωμή για τις δράσεις που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 πραγματοποιείται υπό μορφή προκαταβολής από τους φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα στις αεροπορικές εταιρείες και στους άλλους σχετικούς παρόχους υπηρεσιών. Η SOGEAAL υπέβαλε στην Περιφέρεια εκθέσεις σχετικά με τις δραστηριότητες που υλοποιήθηκαν την περίοδο 2010-2012, μαζί με τις δαπάνες που πράγματι πραγματοποιήθηκαν. Η Περιφέρεια πρέπει ακολούθως να επιστρέψει τα ποσά που προκαταβλήθηκαν από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (280) Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που εκταμιεύθηκαν από την Περιφέρεια βάσει του νόμου 10/2010 αφορούν τις δραστηριότητες 1 και 2 και καλύπτουν τα ποσά που κατέβαλε η SOGEAAL στις αεροπορικές εταιρείες ως αμοιβή στο πλαίσιο των συμβάσεων μάρκετινγκ και διαφήμισης, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 12.

Πίνακας 12

Χρηματοδοτικές ροές από τον αερολιμένα του Alghero

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	ΣΥΝΟΛΟ
δραστηριότητα 1	[...]	[...]	[...]	[...]
δραστηριότητα 2	[...]	[...]	[...]	[...]
δραστηριότητα 3	—	[...]	[...]	[...]

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	ΣΥΝΟΛΟ
Συνολικό ποσό που δηλώθηκε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα στην Περιφέρεια	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Δικαίωμα λήψης συνεισφορών βάσει του νόμου του 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Συνολικές συνεισφορές βάσει του νόμου του 2010 που επιστράφηκαν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. Εκτίμηση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης

- (281) Η SOGEAAL δεν είναι ο πραγματικός δικαιούχος των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3. Η SOGEAAL υποστηρίζει ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας περιείχε σφάλμα καθόσον συμπεριλάμβανε τη SOGEAAL μεταξύ των δικαιούχων της κρατικής ενίσχυσης που προβλεπόταν στον νόμο 10/2010.
- (282) Η SOGEAAL δεν ήταν δικαιούχος του οικονομικού πλεονεκτήματος που απέρρεε από την ενίσχυση: οι συνεισφορές που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια βάσει του νόμου 10/2010 απλώς «μεταβιβάστηκαν» από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στους τελικούς δικαιούχους, δηλαδή στις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούσαν αεροπορικές συνδέσεις στους υπό εξέταση αερολιμένες. Το ίδιο ισχύει για την τουριστική προώθηση της Σαρδηνίας η οποία ανατέθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων σε άλλες εταιρείες.
- (283) Σύμφωνα με τη SOGEAAL, η αποζημίωση που χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Δεν πληρούνται τρεις από τις τέσσερις προϋποθέσεις χαρακτηρισμού μιας ενίσχυσης ως κρατικής σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1. Οι δραστηριότητες 1, 2 και 3 δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές και δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό: λόγω της ιδιαίτερης θέσης του, ο αερολιμένας του Alghero λειτουργεί σε τοπικό επίπεδο και δεν ανταγωνίζεται με άλλους εθνικούς ή ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Η, έστω μερική, διαχείριση του αερολιμένα του Alghero ανατέθηκε στη SOGEAAL το 1989, δηλαδή πολύ πριν από την απόφαση στην υπόθεση Aéroport de Paris της 12ης Δεκεμβρίου 2000, με την οποία η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις επεκτάθηκε στη λειτουργία των αερολιμένων.
- (284) Οι δραστηριότητες 1, 2 και 3 δεν χορηγούν οικονομικό πλεονέκτημα. Η SOGEAAL θεωρεί ότι οι πόροι που προβλέπονται στον νόμο 10/2010 συνάδουν με την αρχή του ΙΕΟΑ: τα ποσά που καταβλήθηκαν από την Περιφέρεια, σε σχέση και με τις τρεις δραστηριότητες, συνίστανται σε αμοιβή για παρασχεθείσα υπηρεσία και σε αποζημίωση για δαπάνες που πράγματι πραγματοποιήθηκαν από τρίτους. Η SOGEAAL επισημαίνει επίσης ότι η αμοιβή που καταβλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες (δραστηριότητα 2) και στους άλλους παρόχους υπηρεσιών (δραστηριότητα 3) συνάδει με τις τρέχουσες τιμές αγοράς.
- (285) Η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια βάσει του νόμου 10/2010 απέφερε οικονομική απόδοση για την Περιφέρεια σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Το ποσό που εξασφάλισε η Περιφέρεια από την αύξηση των φορολογικών εσόδων μπορεί να θεωρηθεί υψηλότερο από τις δαπάνες που πραγματοποίησε για τη χρηματοδότηση των υπό εξέταση δραστηριοτήτων. Τα δάνεια που χορηγήθηκαν από τη SFIRS αποπληρώθηκαν επίσης σύμφωνα με τους όρους της αγοράς.
- (286) Η SOGEAAL καταλήγει ότι οι συνεισφορές βάσει του νόμου 10/2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

5.4.1.3. Εκτίμηση της συμβατότητας σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης

- (287) Επικουρικώς, η SOGEAAL υποστηρίζει ότι, σε κάθε περίπτωση, οι συνεισφορές που καταβάλλονται βάσει του νόμου 10/2010 είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Η συμβατότητα πρέπει να αξιολογείται σύμφωνα με το σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽⁹²⁾:
- α) οι ενισχύσεις καταβάλλονται σε αερομεταφορείς, κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης, η οποία τους έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·
- β) η επίμαχη χρηματοδότηση αποσκοπούσε στη μείωση του εποχικού χαρακτήρα της αεροπορικής κίνησης και, στο πλαίσιο αυτό, προωθήθηκε η έναρξη νέων γραμμών ή νέων συχνοτήτων, ενώ η χρηματοδότηση δεν αφορούσε αεροπορικές εταιρείες που υπόκεινται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·

⁽⁹²⁾ Τα σχετικά κριτήρια εξετάζονται από την Επιτροπή στα σημεία 133 και εξής της «απόφασης κίνησης της διαδικασίας».

- γ) για τις οικείες αεροπορικές εταιρείες, η επιδοτούμενη σύνδεση ήταν αποδοτική·
- δ) οι πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του νόμου 10/2010 δημοσιοποιήθηκαν επαρκώς μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών που ενδιαφέρονταν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους·
- ε) στις συμβάσεις περιλαμβάνεται ένα σύστημα κυρώσεων το οποίο ενεργοποιείται από τη μη συμμόρφωση οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας με τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει έναντι του αερολιμένα.
- (288) Η SOGEAAL επισημαίνει ότι οι επιδοτήσεις που καταβάλλονται βάσει του νόμου 10/2010 χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες για ελαφρώς μεγαλύτερο χρονικό διάστημα (τέσσερα έτη αντί για τρία) και είναι μεγαλύτερης έντασης από αυτή που επιτρέπεται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές· ωστόσο, προσθέτει ότι δεν έχουν όλες οι συμβάσεις που συνάφθηκαν με τις αεροπορικές εταιρείες τη διάρκεια που ορίζεται στον νόμο 10/2010· πρωτίστως, τονίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν παρεκκλίσεις από τα κριτήρια έντασης που περιλαμβάνουν σε περίπτωση ενισχυόμενων και οικονομικά μειονεκτούσων περιοχών όπως η Σαρδηνία.
- (289) Οι υπό εξέταση δραστηριότητες ενδεικνύονται για την παροχή κινήτρων όσον αφορά τον καθορισμό αναπτυξιακών στόχων που συνάδουν με τα συμφέροντα της Ένωσης και δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που να αντικείται στο κοινό συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, η SOGEAAL παραπέμπει στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 10ης Μαΐου 2012, σχετικά με το μέλλον των περιφερειακών αεροδρομίων και τις αεροπορικές υπηρεσίες της ΕΕ, στο οποίο τονίστηκε η σημασία των περιφερειακών αερολιμένων στην ΕΕ.
- (290) Η SOGEAAL θεωρεί ότι στο πλαίσιο της εκτίμησης της συμβατότητας των υπό εξέταση μέτρων με την εσωτερική αγορά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο καίριος ρόλος που διαδραματίζει ο αερολιμένας του Alghero στη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μιας νησιωτικής περιοχής όπως η Σαρδηνία.

5.4.1.4. Εκτίμηση βάσει του άρθρου 106 της Συνθήκης

- (291) Η SOGEAAL επισημαίνει ότι τα ποσά που καταβάλλονται βάσει του νόμου 10/2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση με βάση τα κριτήρια της απόφασης Altmark και ότι, ακόμη και αν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, θα ήταν συμβιβάσιμα δυνάμει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Τήρηση των κριτηρίων της απόφασης Altmark

- (292) Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, η SOGEAAL επισημαίνει ότι οι υπό εξέταση δραστηριότητες εντάσσονται στην ευρύτερη γεωγραφική πολιτική και πολιτική μεταφορών της Περιφέρειας και έχουν σχεδιαστεί για να εξασφαλίσουν έναν ελάχιστο αριθμό αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ του νησιού και της υπόλοιπης Ένωσης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- (293) Σύμφωνα με τη SOGEAAL, πληρούνται η δεύτερη και η τρίτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark: οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αποζημίωση προσδιορίστηκαν προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια, και δεν υφίσταται κίνδυνος υπεραντιστάθμισης διότι η SOGEAAL έλαβε μερική μόνο επιστροφή των δαπανών τις οποίες πραγματοποιήσε.
- (294) Οι σχετικές δαπάνες πραγματοποιήθηκαν από ιδιωτικές επιχειρήσεις με χρηστή διαχείριση και, ως εκ τούτου, πληρούνται και η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark.

Συμβατότητα σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης

- (295) Η SOGEAAL θεωρεί ότι η συμβατότητα αυτή θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση την απόφαση για τις ΥΓΟΣ του 2005 και, επικουρικώς, με βάση το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 τηρουμένων των αναλογιών.
- (296) Η SOGEAAL επισημαίνει ότι το όριο που καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) της απόφασης για τις ΥΓΟΣ του 2005 ικανοποιείται διότι το ποσό της δημόσιας συνεισφοράς ανερχόταν σε περίπου 4 εκατ. EUR ετησίως, ενώ ο κύκλος εργασιών της SOGEAAL δεν υπερέβαινε τα 100 εκατ. EUR. Πληρούνται επίσης οι προϋποθέσεις των άρθρων 4, 5 και 6 της απόφασης για τις ΥΓΟΣ του 2005.
- (297) Όσον αφορά την εφαρμογή του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η SOGEAAL επισημαίνει τα εξής:
- η αποζημίωση χορηγήθηκε για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος·
 - η ευθύνη της παροχής της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ανατέθηκε στις σχετικές επιχειρήσεις με μία ή περισσότερες πράξεις·
 - το ποσό της αποζημίωσης δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους.

5.4.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΕΠΙΜΑΧΑ ΜΕΤΡΑ

- (298) Η SOGEEAL επισημαίνει ότι η εικαζόμενη επίμαχη ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και ότι στην ενότητα 8.6 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές διευκρινίζεται η ημερομηνία από την οποία πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εφαρμόζει την αρχή που διατυπώνεται στο σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και αν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Στην ενότητα 5 των κατευθυντήριων γραμμών καθορίζονται επίσης τα κριτήρια συμβατότητας των ενισχύσεων λειτουργίας που έχουν καταβληθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Από την άλλη πλευρά, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δεν εφαρμόζονται σε επενδυτικές ενισχύσεις και ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών οι οποίες έχουν χορηγηθεί κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Σε αυτά τα είδη ενισχύσεων η Επιτροπή πρέπει να εφαρμόζει «τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης» (σημεία 173 και 174 των κατευθυντήριων γραμμών).
- (299) Η SOGEEAL παραπέμπει στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στην Επιτροπή στις 29 Ιουλίου 2013 για να αποδείξει ότι δεν έλαβε κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, σε περίπτωση που η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 συνιστά ενίσχυση λειτουργίας της οποίας πραγματικός δικαιούχος ήταν η SOGEEAL, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα υποστηρίζει ότι τυχόν χορηγηθείσα ενίσχυση πληροί τα κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (300) Η SOGEEAL επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών, «[ε]νισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου» (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβλήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014) «μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες» σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, «ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών». Μία επιπλέον προϋπόθεση ώστε τέτοιου είδους ενισχύσεις να θεωρούνται συμβιβάσιμες είναι να:
- α) «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».
 - β) ειδικότερα, θα λαμβάνονται υπόψη «στρεβλώσεις του ανταγωνισμού».
- (301) Η SOGEEAL θεωρεί ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και επισημαίνει ότι στις 8 Μαΐου 2014 είχε ήδη υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τη συμβατότητα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στο πλαίσιο της διαδικασίας SA.23098-Aeroporto di Alghero.

5.4.2.1. Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος (σημεία 113 και 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (302) Η SOGEEAL επισημαίνει ότι τυχόν ενίσχυση λειτουργίας η οποία χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 συνέβαλε αναμφίβολα «στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος». Αυτό επιβεβαιώνεται από τους στόχους της «ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της κοινότητας αναφοράς» τους οποίους η Περιφέρεια επιθυμούσε να επιδιώξει με τη θέσπιση του νόμου 10/2010. Πράγματι, η χορηγηθείσα δημόσια συνεισφορά προοριζόταν για την προώθηση της ανάπτυξης αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ του νησιού και της υπόλοιπης Ένωσης και τη μείωση της εποχικού τους χαρακτήρα, και χάρη σε αυτή αποφεύχθηκε «οποιαδήποτε διακοπή της αεροπορικής κίνησης και της συνδεσιμότητας» (σημείο 113).
- (303) Η SOGEEAL υποστηρίζει ότι ο νόμος 10/2010 όντως συνέβαλε στην «[αύξηση] τη[ς] κινητικότητα[ς] των πολιτών της Ένωσης και τη[ς] συνδεσιμότητα[ς] των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης» [σημείο 113 στοιχείο α)].
- (304) Ο ίδιος φορέας εκμετάλλευσης προσθέτει ότι ο νόμος 10/2010 «διευκ[όλυσε] την περιφερειακή ανάπτυξη» [σημείο 113 στοιχείο γ)]: αυτό ισχύει ιδίως για τη ζώνη επιρροής του αερολιμένα του Alghero, τη βορειοδυτική Σαρδηνία, η οποία πλήττεται από σημαντική αναπτυξιακή υστέρηση.

5.4.2.2. Ανάγκη για κρατική παρέμβαση (σημεία 116, 117 και 118 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)

- (305) Σύμφωνα με τη SOGEEAL, και η συγκεκριμένη προϋπόθεση πληρούται διότι ο αερολιμένας του Alghero εμπίπτει στην κατηγορία που αναφέρεται στο σημείο 118 των κατευθυντήριων γραμμών, δηλαδή αερολιμένες οι οποίοι δεν είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες. Ειδικότερα, ο αερολιμένας του Alghero εμπίπτει στο στοιχείο δ), «αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατομμυρίων επιβατών».

5.4.2.3. **Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής (σημείο 120 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)**

- (306) Η SOGEAAL θεωρεί ότι δεν υπήρχαν άλλα λιγότερο στρεβλωτικά μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης τα οποία θα είχαν καταστήσει δυνατή την επίτευξη του ίδιου στόχου, δηλαδή να διασφαλιστούν οι αεροπορικές συνδέσεις με τη βορειοδυτική Σαρδηνία, οι οποίες την περίοδο εκείνη εκτελούνταν κυρίως κατά τη θερινή περίοδο, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην αντιμετώπιση της αναπτυξιακής υστέρησης που έπληττε την περιοχή εξαιτίας της απόκεντρης θέσης και της απομόνωσής της. Κάθε ληφθείσα ενίσχυση χρησιμοποιήθηκε για τη διατήρηση και ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης, μέσω της διασφάλισης καλών συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών.

5.4.2.4. **Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου (σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)**

- (307) Η SOGEAAL επισημαίνει ότι κάθε ενίσχυση που της χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 χρησιμοποιήθηκε, σε κάθε περίπτωση, αυστηρά για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης των όγκων κίνησης και της δραστηριότητας του αερολιμένα, στοιχεία τα οποία θεωρείται ότι συνάδουν με τους επιδιωκόμενους στόχους γενικού συμφέροντος. Απουσία δημόσιας παρέμβασης, οι στόχοι αυτοί δεν θα είχαν επιτευχθεί και τα επίπεδα δραστηριότητας του αερολιμένα του Alghero θα είχαν μειωθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια του έτους.

5.4.2.5. **Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο) (σημείο 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)**

- (308) Σχετικά με το σημείο αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα παραπέμπει στα σχετικά στοιχεία που έχει ήδη στη διάθεσή της η Επιτροπή και παρατηρεί ότι οι χορηγηθέντες δημόσιοι πόροι προορίζονται να καταβληθούν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα για την επιστροφή δαπανών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με τις πρωτοβουλίες που υλοποιήθηκαν βάσει του νόμου 10/2010.

5.4.2.6. **Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές (σημείο 131 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές)**

- (309) Η SOGEAAL παρατηρεί ότι τυχόν ενίσχυση λειτουργίας δεν έδιξε με κανέναν τρόπο τον ανταγωνισμό. Ο φορέας εκμετάλλευσης επισημαίνει ότι λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο αερολιμένας του Alghero αποτελεί νησιωτική επιχείρηση με περιορισμένο γεωγραφικά πεδίο, η οποία δεν εκτίθεται στον ανταγωνισμό άλλων εθνικών ή ενωσιακών αερολιμένων. Επιπλέον, λόγω των χαρακτηριστικών του, δεν ανταγωνίζεται ούτε τους άλλους αερολιμένες της Σαρδηνίας. Επίσης, ο αερολιμένας του Alghero δεν ανταγωνίζεται εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.
- (310) Τέλος, η SOGEAAL επισημαίνει ότι, και πάλι σε συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ο αερολιμένας του Alghero είναι «ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και [...] δεν] διατίθεται μόνο σε έναν συγκεκριμένο χρήστη». Με βάση τα ανωτέρω, η εταιρεία θεωρεί ότι τυχόν ενίσχυση λειτουργίας η οποία χορηγήθηκε βάσει του νόμου 10/2010 συνάδει πλήρως με τα κριτήρια του σημείου 5.1.2. των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και θα πρέπει, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

5.5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ SOGAER (ΦΟΡΕΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ CAGLIARI)

5.5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (311) Η SOGAER διαφωνεί με την προσέγγιση της Επιτροπής ως προς το ότι φαίνεται να εφαρμόζει την αρχή της απόφασης Altmark στη SOGAER και όχι στους αερομεταφορείς: η Περιφέρεια δεν ζήτησε ποτέ από τη SOGAER να εκτελέσει οποιαδήποτε υπηρεσία γενικού συμφέροντος. Η SOGAER θεωρεί ότι η Περιφέρεια δεν προσκόμισε κανένα έγγραφο στο οποίο να παρέχεται σαφής περιγραφή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από τους αερολιμένες ακριβώς επειδή οι εικαζόμενες υποχρεώσεις ουδέποτε θεωρήθηκαν υποχρεώσεις.

5.5.1.1. **Εσφαλμένη ταυτοποίηση των δικαιούχων**

- (312) Η SOGAER διαφωνεί με το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή, σύμφωνα με το οποίο η SOGAER είναι δικαιούχος κρατικής ενίσχυσης βάσει του νόμου 10/2010. Η SOGAER θεωρεί ότι το υπό εξέταση καθεστώς ενίσχυσης δεν συνιστά ενίσχυση λειτουργίας προς τη SOGAER ούτε αποζημίωση η οποία καταβλήθηκε στη SOGAER για υπηρεσία η οποία ζητήθηκε από την Περιφέρεια, και πιο συγκεκριμένα για την επιλογή αεροπορικών εταιρειών οι οποίες ήταν σε θέση να επιτύχουν τους καθορισθέντες ετήσιους στόχους για τη συχνότητα και τον όγκο των επιβατών σε στρατηγικές γραμμές προς και από τον αερολιμένα του Cagliari.
- (313) Η SOGAER ισχυρίζεται ότι βάσει του συγκεκριμένου καθεστώτος, η Περιφέρεια χορηγεί αποζημίωση η οποία απλώς διοχετεύεται μέσω της SOGAER, στο πλαίσιο σχεδίου το οποίο αποφασίζεται, χρηματοδοτείται και παρακολουθείται από την Περιφέρεια, και καταβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες ως αντάλλαγμα για την εκτέλεση νέων γραμμών ή την ανάπτυξη των υφιστάμενων γραμμών προς και από τη Σαρδηνία. Εάν δεν είχε πραγματοποιηθεί έναρξη νέων γραμμών ή επέκταση των υφιστάμενων γραμμών, η SOGAER δεν θα είχε λάβει πληρωμή για την παροχή υπηρεσίας.

- (314) Η SOGAER εφιστά την προσοχή στη λογιστική υποχρέωση που της επιβλήθηκε: η Περιφέρεια επέστρεψε στη SOGAER τα κεφάλαια που αυτή είχε προκαταβάλει στις αεροπορικές εταιρείες, μόνον αφού έκανε αποδεκτούς τους λογαριασμούς της SOGAER, οι οποίοι έπρεπε να αποδεικνύουν ότι οι αεροπορικές εταιρείες είχαν λάβει το σύνολο των περιφερειακών συνεισφορών. Ως εκ τούτου, η SOGAER υποστηρίζει ότι δεν ήταν δικαιούχος της επίμαχης ενίσχυσης και ότι είναι εσφαλμένη η αναφορά σε χρηματοδοτική στήριξη η οποία χορηγήθηκε από την Περιφέρεια στη SOGAER. Η SOGAER δεν γνωρίζει προηγούμενη υπόθεση στην οποία η Επιτροπή να διαπίστωσε ότι ένα συμβαλλόμενο μέρος είναι δικαιούχος κρατικής ενίσχυσης όταν ο ρόλος του περιορίζεται στη μεταβίβαση σε τρίτους των δημόσιων πόρων τους οποίους έλαβε. Η υπηρεσία για την οποία η Περιφέρεια χορηγούσε αποζημίωση παρεχόταν από την αεροπορική εταιρεία και όχι από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Η SOGAER προσθέτει ότι η προκαταβολική πληρωμή στην οποία προέβη η SFIRS δεν εμπεριείχε στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Επρόκειτο για δάνειο το οποίο έφερε επιτόκιο με όρους αγοράς.

5.5.1.2. Χρηματοδοτικές ροές

- (315) Η πληρωμή για τις δραστηριότητες 2 και 3 προκαταβάλλεται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα στις αεροπορικές εταιρείες και στους άλλους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών· η SOGAER υπέβαλε στην Περιφέρεια εκθέσεις σχετικά με τις δραστηριότητες που υλοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2010-2012, στις οποίες παρουσιάζονταν οι δαπάνες που πράγματι πραγματοποιήθηκαν. Η Περιφέρεια έπρεπε ακολούθως να επιστρέψει τα ποσά που είχαν προκαταβληθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Στον πίνακα 13 απεικονίζονται οι σχετικές χρηματοδοτικές ροές.

Πίνακας 13

Χρηματοδοτικές ροές από τον αερολιμένα του Alghero

(σε ευρώ)

	2010	2011	2012	ΣΥΝΟΛΟ
Δραστηριότητες 1 και 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Δραστηριότητα 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Συνολικό ποσό που καταβλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Συνολικό ποσό που δηλώθηκε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα στην Περιφέρεια	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Δικαίωμα λήψης συνεισφορών βάσει του νόμου του 2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Συνολικές συνεισφορές βάσει του νόμου του 2010 που επιστράφηκαν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. Οι δικαιούχοι των μέτρων

- (316) Η SOGAER θεωρεί ότι πραγματικοί δικαιούχοι των τριών δραστηριοτήτων που καθορίζονται στον νόμο 10/2010 ήταν ο τουριστικός κλάδος του νησιού και, εμμέσως, η ίδια η Περιφέρεια, λόγω της αύξησης των φορολογικών εσόδων που προέκυψε από την ανάπτυξη του τουρισμού.
- (317) Ως προϋπόθεση για τη χορήγηση χρηματοδότησης από την Περιφέρεια, οι αερολιμένες έπρεπε να μεταβιβάσουν τα ληφθέντα ποσά ώστε να μην μπορούν να θεωρηθούν ως οι πραγματικοί δικαιούχοι. Το ίδιο ισχύει για τις δύο βασικές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που δραστηριοποιούνταν στο Cagliari, τη Ryanair και την easyJet, οι οποίες ήταν και οι δύο αλλοδαπές εταιρείες που λάμβαναν ενίσχυση από την Περιφέρεια για την επίτευξη περιφερειακών στόχων.

5.5.1.4. Απουσία κρατικής ενίσχυσης

- (318) Η SOGAER αναλύει τα συστατικά στοιχεία ενός μέτρου κρατικής ενίσχυσης και, ειδικότερα, εξετάζει αν η καταβληθείσα πληρωμή χορήγησε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η εταιρεία επισημαίνει ότι η περιφερειακή αποζημίωση ουδέποτε κάλυψε περισσότερο από ένα μέρος των πρόσθετων δαπανών τις οποίες χρειάστηκε να πραγματοποιήσουν οι αερομεταφορείς για την έναρξη νέων γραμμών ή την επέκταση των ήδη υφιστάμενων. Ως παράδειγμα αναφέρει τη Ryanair, για την οποία η αποζημίωση που καταβλήθηκε από την Περιφέρεια, και μεταβιβάστηκε από τη SOGAER, κάλυψε περίπου το ένα δέκατο του εκτιμώμενου κόστους εκτέλεσης των αιτούμενων γραμμών.

- (319) Η SOGAER τονίζει ότι ο μηχανισμός που τέθηκε σε εφαρμογή αποτελεί αμοιβαία επωφελή λύση: οι επιβάτες μπορούν να πετούν με ανταγωνιστικές τιμές προς και από το νησί, ενώ η Περιφέρεια λαμβάνει πρόσθετα έσοδα που προέρχονται από τον τουρισμό. Προκύπτουν επίσης οφέλη για τον τουρισμό της Περιφέρειας και τον κλάδο φιλοξενίας, τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες. Κατά συνέπεια, η SOGAER αμφισβητεί την προσέγγιση της Επιτροπής, η οποία φαίνεται να έχει ως σκοπό να θέσει τέλος στον ενάρτετο αυτό κύκλο.
- (320) Η SOGAER επέλεγε πάντα αερομεταφορείς κατόπιν δημοσίευσης πρόσκλησης στον δικτυακό της τόπο. Η δυνατότητα εξυπηρέτησης του Cagliari ήταν ανοικτή σε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς υπό τους ίδιους οικονομικούς όρους. Η SOGAER υποστηρίζει ότι εάν οι επίμαχες αεροπορικές εταιρείες κατορθώνουν να σημειώσουν μεγαλύτερα κέρδη από ό,τι οι άλλες αεροπορικές εταιρείες, χάρη στα ειδικά επιχειρηματικά τους μοντέλα, αυτό δεν μπορεί να αποδοθεί στην κρατική ενίσχυση που χορηγείται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ή την Περιφέρεια. Ούτε θα πρέπει να τιμωρηθούν οι αερομεταφορείς για αυτό.
- (321) Εν κατακλείδι, η SOGAER θεωρεί ότι δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση, διότι i) απουσιάζει το απαραίτητο στοιχείο της χορήγησης αδικαιολόγητου πλεονεκτήματος υπέρ των αερομεταφορέων· ii) πληρούται η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη των οφελών για το περιφερειακό ταμείο, τα οποία είναι μεγαλύτερα από τις δαπάνες βάσει του άρθρου 3 του νόμου 10/2010· και iii) αποδέκτης της ενίσχυσης είναι ο τουρισμός και ο κλάδος φιλοξενίας του νησιού και η ενίσχυση δεν είναι τέτοιας κλίμακας ώστε να μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης.

5.5.1.5. Υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ)

- (322) Η SOGAER θεωρεί ότι η ανάλυση της Επιτροπής όσον αφορά την επιλεκτικότητα του πλεονεκτήματος είναι υπερβολικά αυστηρή. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο νόμος 10/2010 δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένες γραμμές αλλά στον γενικό στόχο της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή αντιτείνει ότι αυτό είναι αντίθετο προς το πρώτο κριτήριο της απόφασης *Altmark*, βάσει του οποίου πρέπει να παρέχεται σαφής ορισμός των απαιτήσεων που πρέπει να πληροί η δικαιούχος επιχείρηση προκειμένου να λάβει αποζημίωση για υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος.
- (323) Κατά την άποψη της SOGAER, από τη διατύπωση της περιφερειακής νομοθεσίας προέκυπτε σαφώς ότι η αποζημίωση θα χορηγούνταν μόνο σε αεροπορικές εταιρείες που θα εκτελούσαν νέες γραμμές ή θα επέκτειναν τις ήδη υφιστάμενες. Η SOGAER θεωρεί ότι ως στόχος η υποχρέωση αυτή είναι επαρκώς ακριβής.
- (324) Η προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό των παραμέτρων για τον υπολογισμό της αποζημίωσης είναι εξίσου αυστηρή. Η SOGAER υποστηρίζει ότι το ποσό της αποζημίωσης που καταβλήθηκε στους αερομεταφορείς υπολογίστηκε με αυστηρότερα κριτήρια από εκείνα που προβλέπονται από την Περιφέρεια και ότι το γεγονός αυτό θα πρέπει να επαρκεί για την εκπλήρωση του δεύτερου κριτηρίου της απόφασης *Altmark*.
- (325) Όσον αφορά το τρίτο και το τέταρτο κριτήριο της απόφασης *Altmark*, η SOGAER αναφέρει ότι δημοσίευσε ειδική προκήρυξη στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* το 2003, ενώ τον Ιούνιο και τον Αύγουστο του ίδιου έτους ακολούθησε διαφήμιση στην κυριότερη ευρωπαϊκή ημερήσια εφημερίδα. Δεν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από κανέναν αερομεταφορέα και η SOGAER διατήρησε την προκήρυξη στον δικτυακό της τόπο. Η SOGAER απέφευγε πάντα οποιαδήποτε μορφή υπεραντιστάθμισης για τις αιτούμενες υπηρεσίες, ακόμη και σε περιπτώσεις στις οποίες υπήρχε μόνο ένας ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας και τα περιθώρια διαπραγματεύσεως ήταν, συνεπώς, στενότερα για τη SOGAER.
- (326) Η SOGAER δεν γνωρίζει να υπάρχει νομική πράξη με την οποία η Περιφέρεια να ανέθεσε στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων το καθήκον εκπλήρωσης υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, οι προσπάθειες της Επιτροπής να διαπιστώσει αν το επίπεδο της αποζημίωσης που χορηγήθηκε στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ήταν αναλογικό ή όχι είναι καταδικασμένες να αποτύχουν.

5.5.1.6. Η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (327) Η SOGAER αναφέρει ότι η συμπεριφορά της προς τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, ιδιαίτερα προς τη Ryanair, ήταν ίδια με τη συμπεριφορά αερολιμένων υπό ιδιωτική διαχείριση. Προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού, παραπέμπει στην έκθεση της 28ης Ιουνίου 2013 την οποία εκπόνησε η εταιρεία συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair.
- (328) Υποστηρίζει ότι πολλά από τα κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές πληρούνται ουσιαστικά στην παρούσα υπόθεση: i) η SOGAER διαχειριζόταν ενίσχυση ή αποζημίωση για την έναρξη νέων γραμμών ή την επέκταση των ήδη υφιστάμενων εξ ονόματος της Περιφέρειας· ii) η αποζημίωση ανήλθε σε περίπου το ένα δέκατο των μέσων λειτουργικών δαπανών· και iii) οι αεροπορικές εταιρείες που επωφελούνταν από τις υπό εξέταση δραστηριότητες διέθεταν όλες έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης. Ως εκ τούτου, η SOGAER θεωρεί ότι εάν οι κατευθυντήριες γραμμές ερμηνευτούν ουσιαστικά και όχι τυπολατρικά, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η επίμαχη ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη.

5.5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΕΠΙΜΑΧΑ ΜΕΤΡΑ

- (329) Η SOGAER παρατηρεί ότι η εξαίρεση που προβλέπεται στο σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές θα πρέπει να εφαρμοστεί στην περίπτωση του αερολιμένα του Cagliari παρά το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση του αερολιμένα υπερβαίνει τα τρία εκατομμύρια επιβάτες. Σε αντίθετη περίπτωση, ο αερολιμένας του Cagliari θα τύγχανε διαφορετικής μεταχείρισης από τους άλλους δύο αερολιμένες στη Σαρδηνία τους οποίους αφορούν οι υπό εξέταση δραστηριότητες.
- (330) Η SOGAER τονίζει ότι η επίμαχη ενίσχυση διευκόλυνε την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης προς και από το Cagliari, οδηγώντας σε σημαντική αύξηση του αριθμού πτήσεων στο εσωτερικό της Ένωσης προς και από την πρωτεύουσα του νησιού.
- (331) Όσον αφορά την αναγκαιότητα παρέμβασης της Περιφέρειας, η SOGAER αναφέρει ότι χωρίς τις περιφερειακές συνεισφορές με τις οποίες αντισταθμίστηκαν τα ποσά που μεταβιβάστηκαν από τη SOGAER στις αεροπορικές εταιρείες και άλλους παρόχους υπηρεσιών, οι λογαριασμοί της SOGAER θα είχαν καταγράψει ζημία. Δεν υπήρχε άλλος τρόπος να επιτευχθεί ο στόχος βελτίωσης των συνδέσεων μεταξύ της Περιφέρειας και της υπόλοιπης Ένωσης με μικρότερη νόθευση του ανταγωνισμού.
- (332) Η SOGAER τονίζει ότι η Περιφέρεια διατηρούσε πάντα την ενίσχυση στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, καταβάλλοντας ποσά μόνο για στοιχεία που είχαν καταχωριστεί ορθά από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (333) Όσον αφορά την πρόληψη των αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές εντός της Ένωσης, η SOGAER παρατηρεί ότι το καθεστώς εφαρμόζοταν και σε όλους τους άλλους περιφερειακούς αερολιμένες, παρότι ανταγωνίζονταν μεταξύ τους, καθιστώντας έτσι δυνατή την κάλυψη των αντίστοιχων διαφορών μεταξύ λειτουργικών δαπανών και εσόδων.
- (334) Τέλος, η SOGAER υποστηρίζει ότι σε περίπτωση που η Επιτροπή θεωρήσει ότι το υπό εξέταση καθεστώς συνιστά ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της SOGAER, η ενίσχυση θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά διότι πληροί τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 5.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.

6. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

6.1. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

- (335) Οι περιφερειακές αρχές διαφωνούν με τις δηλώσεις της Ryanair, σύμφωνα με τις οποίες οι αερολιμένες ενήργησαν βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ διατηρώντας εμπορικές σχέσεις με αεροπορικές εταιρείες με σκοπό την αύξηση της επιβατικής κίνησης και, επομένως, των εσόδων. Στην πραγματικότητα, οι εταιρείες διαχείρισης των αερολιμένων ενήργησαν απλώς ως ενδιάμεσοι, μεταβιβάζοντας πόρους στις αεροπορικές εταιρείες.
- (336) Σύμφωνα με την Περιφέρεια, ο επενδυτής σε οικονομία της αγοράς ήταν εν προκειμένω η Περιφέρεια, η οποία αξιολόγησε την επένδυση με γνώμονα τον θετικό οικονομικό αντίκτυπο για την περιοχή.
- (337) Η Ιταλία προσκόμισε σημείωμα της Εθνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας της Ιταλίας⁽⁹³⁾, σύμφωνα με το οποίο η δυνατότητα των περιφερειακών αερολιμένων να διαφημιστούν στους δικτυακούς τόπους αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους θα ήταν επωφελής για τον τουριστικό και εμπορικό τομέα, δεδομένου ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες δεν επωφελούνται από την εδραιωμένη θέση στην αγορά και τον βαθμό εγγυημένης προβολής των μεγάλων αερολιμένων.
- (338) Τόσο η Ιταλία όσο και η ENAC διαφωνούν με τη δήλωση της Ryanair ότι η κατάσταση στη Σαρδηνία οφείλεται στην ανεπάρκεια των κανόνων σχετικά με τις γραμμές που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και στην εφαρμογή των κανόνων αυτών από τις ιταλικές αρχές. Η Ιταλία επισημαίνει ότι στόχος της εδαφικής συνέχειας είναι να διασφαλίζεται η κυκλοφορία όλων των πολιτών εντός του εθνικού ή ενωσιακού εδάφους επί ίσοις όροις από άποψη ποιότητας και κόστους. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 επιτρέπουν σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα της Ένωσης να αποδέχεται τους όρους των εν λόγω υποχρεώσεων χωρίς καταβολή χρηματικής αποζημίωσης. Εάν κανένας αερομεταφορέας δεν συμφωνήσει να παράσχει την υπηρεσία, προκηρύσσεται ευρωπαϊκός διαγωνισμός στο πλαίσιο του οποίου προβλέπεται η καταβολή χρηματικής αποζημίωσης. Επ' αυτού, οι ιταλικές αρχές τονίζουν ότι οι αερολιμένες πρέπει να διατηρούν απευθείας εμπορικές σχέσεις με τους αερομεταφορείς· ωστόσο, η επιλογή του κράτους να διασφαλίσει τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας μέσω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί διαφορετικό ζήτημα.

⁽⁹³⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC.

6.2. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ EASYJET

- (339) Η Ιταλία υπέβαλε τα σχόλιά της σχετικά με τις παρατηρήσεις της easyJet και της εταιρείας συμβούλων που ενεργεί για λογαριασμό της. Η Ιταλία διαφωνεί τόσο με τη συνολική προσέγγιση όσο και με τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η εταιρεία συμβούλων στην έκθεσή της με τίτλο «Economic MEOP assessment of the agreements between easyJet and Olbia airport» (Οικονομική αξιολόγηση των συμφωνιών μεταξύ της easyJet και του αερολιμένα της Olbia βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ).
- (340) Η Ιταλία απορρίπτει τον ισχυρισμό της easyJet για τρεις λόγους:
- α) Η Ιταλία θεωρεί ότι η αρχή του ΙΕΟΑ δεν θα πρέπει να εφαρμοστεί στον αερολιμένα της Olbia, διότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα είναι ιδιωτικός φορέας, η GEASAR, και όχι δημόσιος κατά την έννοια των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις. Ως εκ τούτου, οι επιλογές και οι ενέργειες του βασίζονται σε κριτήρια της αγοράς, εκτός εάν οι επιλογές αυτές προβλέπονται σε ad hoc δημόσιες ρυθμίσεις.
 - β) Ωστόσο, εν προκειμένω, η Ιταλία θεωρεί ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της εταιρείας συμβούλων, οι επίμαχες συμβάσεις μάρκετινγκ δεν υπογράφηκαν από την GEASAR με στόχο μια εικαζόμενη αλλά ανύπαρκτη αποδοτικότητα, αλλά αποκλειστικά και μόνο διότι απαιτούνταν και ρυθμίζονταν από ειδικό δημόσιο μέτρο. Ο νόμος 10/2010 έχει ως ειδικό στόχο την παροχή κινήτρων για τις αεροπορικές μεταφορές μέσω της χορήγησης συνεισφορών στις αεροπορικές εταιρείες. Μετά την κατάργηση του νόμου 10/2010, οι δραστηριότητες αυτές διακόπηκαν.
 - γ) Τρίτον, κατά την άποψη της Ιταλίας, οι συνεισφορές που καταβλήθηκαν από την Περιφέρεια στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα για την κάλυψη των δαπανών των επίμαχων δραστηριοτήτων απλώς «διήλθαν» από την εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα, η οποία μεταβίβασε ολόκληρο το ποσό στον πραγματικό δικαιούχο, ήτοι στην αντίστοιχη αεροπορική εταιρεία.
- (341) Επιπλέον, αν γίνουν δεκτοί οι ισχυρισμοί της εταιρείας συμβούλων, η Ιταλία εκτιμά ότι οι υπολογισμοί της είναι εσφαλμένοι. Η έκθεση της εταιρείας συμβούλων βασίζεται σε στοιχεία των οικονομικών καταστάσεων της GEASAR για τα έτη από το 2004, στις οποίες περιλαμβάνονται τα έσοδα από την κίνηση του αερολιμένα, καθώς και τα βασικά οικονομικά στοιχεία που απαρτίζουν τα λειτουργικά αποτελέσματα του έτους, αλλά δεν περιλαμβάνονται τα αναλυτικά λογιστικά στοιχεία που είναι αναγκαία ώστε να διενεργηθεί με ακρίβεια η ανάλυση της αποδοτικότητας. Ως εκ τούτου, η εταιρεία συμβούλων υπερεκτιμά τα έσοδα από τις συμβάσεις, ιδιαίτερα τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με την Ιταλία, οι επίμαχες συμβάσεις μάρκετινγκ εμφανίζουν αρνητικό και όχι θετικό υπόλοιπο, αντίθετα με την εκτίμηση της εταιρείας συμβούλων. Αυτό ισχύει για τις συμβάσεις μάρκετινγκ που υπογράφηκαν με την easyJet καθώς και για τις συμβάσεις που υπογράφηκαν με όλες τις άλλες εμπλεκόμενες αεροπορικές εταιρείες. Σύμφωνα με την Ιταλία, αυτό επιβεβαιώνει την άποψη ότι οι επίμαχες συμφωνίες υπογράφηκαν κατά άμεση εφαρμογή του νόμου 10/2010.
- (342) Τέλος, η Ιταλία απορρίπτει τη συμπερίληψη των συμβάσεων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης που υπογράφηκαν από την GEASAR με τις οικείες αεροπορικές εταιρείες στην ανάλυση που διενεργήθηκε από την εταιρεία συμβούλων. Οι συμβάσεις υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης είναι συνήθεις συμβάσεις που αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και εκτελούνται σε επιχειρηματική βάση και αφορούν την παροχή υπηρεσιών έναντι καταβολής χρηματικού ανταλλάγματος από την αεροπορική εταιρεία. Δεν συνδέονται με τον νόμο 10/2010 ούτε με τις δραστηριότητες που διεξάγονται βάσει του νόμου αυτού. Το αντάλλαγμα που περιλαμβάνεται στις εν λόγω συμβάσεις βασίζεται στη συνήθη επιχειρηματική πρακτική του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, η οποία συνίσταται στην εφαρμογή τιμών και εκπτώσεων βάσει όγκου και άλλων παραγόντων. Πράγματι, οι εν λόγω συμβάσεις παρέμειναν σε ισχύ ακόμη και μετά την κατάργηση του νόμου 10/2010, με παρόμοιες ή και χαμηλότερες τιμές σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

- (343) Πρέπει καταρχήν να εκτιμηθεί αν η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων 1 και 2 βάσει του νόμου 10/2010 κατά την περίοδο 2010-2013 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (344) Όπως αναφέρεται στην ενότητα 2, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι, εφόσον η Επιτροπή διερευνούσε τη χορήγηση πιθανής παράνομης ενίσχυσης από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Alghero στην υπόθεση SA.23098 ⁽⁹⁴⁾, η παρούσα υπόθεση καλύπτει μόνο τα μέτρα ενίσχυσης που δεν εξετάζονται στην εν λόγω υπόθεση ⁽⁹⁵⁾.
- (345) Παρότι οι πληρωμές από τη SOGEAAL για τις δραστηριότητες 1 και 2 δεν πραγματοποιούνται όλες βάσει συμβάσεων που εξετάστηκαν στην υπόθεση SA.23098, η πλειονότητα των πληρωμών αυτών συμπεριλήφθηκε στην εκτίμηση που

⁽⁹⁴⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2015/1584 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) την οποία έδωσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA και διαφόρων αερομεταφορέων που λειτουργούν στον αερολιμένα του Alghero (ΕΕ L 250 της 25.9.2015, σ. 38).

⁽⁹⁵⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 51-54.

πραγματοποιήθηκε στην εν λόγω υπόθεση. Επιπλέον, δεν είναι σε όλες τις περιπτώσεις εύκολο να γίνει σαφής διάκριση δεδομένου ότι η οικονομική σχέση μεταξύ της SOGEAAL και μιας δεδομένης αεροπορικής εταιρείας κατά τη σχετική περίοδο ενδέχεται να διέπεται από διάφορες συμβάσεις εκ των οποίων μόνο ορισμένες εξετάστηκαν στην υπόθεση SA.23098. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να εξαιρεθούν από το πεδίο της παρούσας διαδικασίας όλες οι συμφωνίες που σύναψε SOGEAAL με αεροπορικές εταιρείες βάσει του υπό εξέταση καθεστώτος ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής της απόφασης κίνησης της διαδικασίας δεν περιλάμβανε τη χορήγηση δυνητικής ενίσχυσης από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων υπέρ άλλων παρόχων υπηρεσιών πέραν των αεροπορικών εταιρειών για τη δραστηριότητα 3. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει θέση επ' αυτού. Το δεύτερο ερώτημα προς εξέταση είναι αν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων έλαβαν ενίσχυση από την Περιφέρεια.

7.2. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (347) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».
- (348) Τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι σωρευτικά. Κατά συνέπεια, τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης μόνον εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, τα μέτρα θα πρέπει:
- να χορηγούνται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·
 - να ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής·
 - να νοθεύουν ή να απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό·
 - να επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

- (349) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν καθεστώς ενισχύσεων κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589. Με βάση το νομικό πλαίσιο που περιγράφεται στην ενότητα 2 της παρούσας απόφασης, χωρίς να απαιτούνται μέτρα εκτέλεσης πέραν αυτών που ήδη περιγράφηκαν, μπορούν να χορηγούνται ατομικές ενισχύσεις σε επιχειρήσεις (όπως αεροπορικές εταιρείες) οι οποίες ορίζονται στον νόμο 10/2010 κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο (δηλαδή δεν κατονομάζονται συγκεκριμένες επιχειρήσεις).

7.2.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ 1 ΚΑΙ 2 (ΝΟΜΟΣ 10/2010) ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2013 — ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

- (350) Στην παρούσα υποενότητα θα εξεταστεί αν η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας βάσει του νόμου 10/2010 συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιρειών.

7.2.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (351) Με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνον όταν ο αποδέκτης είναι «επιχείρηση». Το Δικαστήριο 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 ⁽⁹⁷⁾. Κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ⁽⁹⁸⁾.
- (352) Οι αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν στην αγορά υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών γραμμών για τη μεταφορά επιβατών. Οι εν λόγω υπηρεσίες αντιστοιχούν σε εκείνες που ορίζονται για τη δραστηριότητα 1 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 44) και συνίστανται στην εκτέλεση εμπορικών πτήσεων και την αεροπορική μεταφορά επιβατών. Ασκούν σαφώς οικονομική δραστηριότητα.

⁽⁹⁶⁾ Όσον αφορά την εφαρμογή του καθεστώτος, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Ιταλία είχε ήδη επισημάνει κατά το στάδιο της επίσημης διαδικασίας στην υπόθεση SA.23098 ότι η απόφαση σύναψης εμπορικών συμφωνιών μεταξύ της SOGEAAL και των αεροπορικών εταιρειών ελήφθη με τη σύμφωνη γνώμη της Περιφέρειας υπό την ιδιότητά της ως μετόχου που ασκεί τον έλεγχο της SOGEAAL (βλέπε ειδικότερα αιτιολογική σκέψη 383).

⁽⁹⁷⁾ Βλέπε 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, σημείο 2.1), και τη σχετική νομολογία, ειδικότερα την απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2000 στην υπόθεση Ραβλόν κ.λπ. C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 και C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας, υπόθεση 118/85, EU:C:1987:283, σκέψη 7· απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-35/96, EEU:C:1998:303, σκέψη 36· απόφαση στην υπόθεση Ραβλόν κ.λπ., EU:C:2000:428, σκέψη 75.

- (353) Η AMS, η οποία δεν είναι αεροπορική εταιρεία αλλά έλαβε χρηματοδότηση για τη δραστηριότητα 2, είναι θυγατρική της Ryanair κατά 100 %. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η Ryanair έχει ασκήσει αποφασιστική επιρροή στη συμπεριφορά της AMS. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην παρούσα υπόθεση και σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής⁽⁹⁹⁾, η AMS και η Ryanair θεωρούνται ενιαία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Για λόγους ευκολίας, δεδομένου ότι η AMS θεωρείται ενιαία επιχείρηση με τη Ryanair, θα θεωρείται επίσης αεροπορική εταιρεία.
- (354) Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρείες που επωφελήθηκαν από τους πόρους που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων ασκούν οικονομική δραστηριότητα και θεωρούνται επιχειρήσεις για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

7.2.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (355) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί. Για την εφαρμογή του άρθρου 107 της Συνθήκης, οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται κρατικοί πόροι.
- (356) Το καθεστώς απορρέει από περιφερειακό νόμο και χρηματοδοτείται από πόρους που προέρχονται από την Περιφέρεια. Για τους σκοπούς του άρθρου 107 της Συνθήκης, οι πόροι των περιφερειακών τοπικών αρχών είναι κρατικοί πόροι και οι αποφάσεις των αρχών αυτών θα πρέπει να θεωρείται ότι «μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος»⁽¹⁰⁰⁾. Ως εκ τούτου, το καθεστώς καθεαυτό καταλογίζεται στο κράτος και χρηματοδοτείται μέσω κρατικών πόρων για τους σκοπούς του δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων.
- (357) Το ίδιο ισχύει για τις χρηματοδοτικές ροές από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες.
- (358) Οι αεροπορικές εταιρείες έλαβαν χρηματοδότηση από την Περιφέρεια μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας για την έναρξη νέων γραμμών, ή την αύξηση της συχνότητας, ή την επέκταση των περιόδων εκτέλεσης των υφιστάμενων γραμμών, όπως περιγράφεται ειδικότερα στον πίνακα 8, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (359) Η συμπεριφορά των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων καθορίστηκε από την Περιφέρεια μέσω του νόμου 10/2010 και των σχεδίων δραστηριοτήτων, τα οποία έπρεπε να εγκριθούν από την Περιφέρεια προτού τεθούν σε εφαρμογή. Στο πλαίσιο του μηχανισμού που τέθηκε σε εφαρμογή μέσω του νόμου 10/2010 προβλέπεται ότι η Περιφέρεια μεταφέρει δημόσιους πόρους στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων οι οποίοι, με τη σειρά τους, θα πρέπει να τους μεταφέρουν στις αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με τις λεπτομερείς προδιαγραφές των σχεδίων δραστηριοτήτων που εγκρίθηκαν από την Περιφέρεια. Τα σχέδια δραστηριοτήτων καταρτίστηκαν και προτάθηκαν αρχικά από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, αλλά η Περιφέρεια εξέτασε τα σχέδια, τα ενέκρινε και καθόρισε τη χρηματοδότηση που θα χορηγούνταν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα σε αυτή τη βάση. Με την έγκριση των αναλυτικών σχεδίων δραστηριοτήτων, η Περιφέρεια καθόρισε με ακρίβεια τον τρόπο με τον οποίο κάθε φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έπρεπε να καταναίμει στις αεροπορικές εταιρείες τη χρηματοδότηση που λάμβανε από την Περιφέρεια. Όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.7.3, η διαδικασία παρακολούθησης που τέθηκε σε εφαρμογή (με την οποία καθορίζεται η καταβολή της τελευταίας δόσης στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων) διασφαλίζει επίσης τη συμμόρφωση με τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις.
- (360) Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων μπορούν να θεωρηθούν ενδιάμεσοι μεταξύ της Περιφέρειας και των αεροπορικών εταιρειών. Εφάρμοζαν το καθεστώς ενίσχυσης μεταφέροντας στις αεροπορικές εταιρείες ολόκληρο το ποσό της χρηματοδότησης που λάμβαναν από την Περιφέρεια. Στο πλαίσιο αυτό, ενήργησαν σύμφωνα με τις οδηγίες που έλαβαν από την Περιφέρεια μέσω των εγκεκριμένων σχεδίων δραστηριοτήτων.
- (361) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, οι πληρωμές από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 χρηματοδοτούνται μέσω κρατικών πόρων (στον βαθμό που οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων έλαβαν χρηματοδότηση από την Περιφέρεια για τις δραστηριότητες αυτές⁽¹⁰¹⁾) και μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

⁽⁹⁹⁾ Για τον σκοπό αυτό, βλ. απόφαση (ΕΕ) 2015/1227 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/07) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 109), ειδικότερα αιτιολογική σκέψη 290. Βλ. επίσης την απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση του αερολιμένα του Altenburg — δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη.

⁽¹⁰⁰⁾ Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011. Région Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, T-267/08 και T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Το περιορισμένο ποσό ίδιας χρηματοδότησης των μέτρων από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων δεν οφείλεται στις αποφάσεις που λήφθηκαν με διακριτική ευχέρεια από τους εν λόγω φορείς, αλλά αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι η Περιφέρεια μείωσε εκ των υστέρων το επίπεδο δημόσιας χρηματοδότησης που διοχετεύθηκε στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων παρότι οι φορείς αυτοί είχαν ήδη επιβαρυνθεί με τις αντίστοιχες δαπάνες χρηματοδότησης των αεροπορικών εταιρειών. Βλ. ενότητα 2.7, ειδικότερα αιτιολογικές σκέψεις 83, 86 και 89.

7.2.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (362) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση. Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ή ο στόχος της κρατικής παρέμβασης. Κάθε φορά που δημόσια αρχή χορηγεί σε επιχείρηση χρηματοδότηση η οποία την απαλλάσσει από δαπάνες με τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να επιβαρυνθεί, με την πράξη αυτή παρέχεται οικονομικό πλεονέκτημα.
- (363) Ωστόσο, δεν παρέχεται πλεονέκτημα αν η χρηματοδότηση μπορεί να θεωρηθεί αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στην απόφαση Altmark. Επιπλέον, δεν παρέχεται πλεονέκτημα όταν ένα κράτος μέλος ενεργεί σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.
- (364) Σε πρώτη φάση, είναι αναγκαίο να εξεταστεί η φύση της χρηματοδότησης που χορηγείται από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων 1 και 2, καθώς και ο βαθμός στον οποίο χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές τους ή, με άλλα λόγια, τις απαλλάσσει από δαπάνες με τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να επιβαρυνθούν.
- (365) Στο πλαίσιο της δραστηριότητας 1, η Περιφέρεια απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων να συνάψουν με αεροπορικές εταιρείες συμβάσεις που παρέχουν στις εν λόγω εταιρείες οικονομικά κίνητρα για την αύξηση της αεροπορικής κίνησης (κυρίως εκτός περιόδου τουριστικής αιχμής). Οι αεροπορικές εταιρείες καλούνται να επιτύχουν στόχους όσον αφορά την κίνηση· εφόσον επιτύχουν τους στόχους αυτούς λαμβάνουν χρηματική αποζημίωση, ενώ σε αντίθετη περίπτωση τους επιβάλλονται κυρώσεις. Οι αντίστοιχες πληρωμές προκύπτουν από το καθεστώς χρηματοδότησης που διοχετεύεται από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων, με το οποίο αντισταθμίζεται μέρος των δαπανών των αεροπορικών εταιρειών για την εκτέλεση των σχετικών γραμμών.
- (366) Στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2, η Περιφέρεια πραγματοποιεί πληρωμές προς τις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων σε αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρέχονται από τις οικείες αεροπορικές εταιρείες. Οι εν λόγω πληρωμές δεν μπορούν να θεωρηθούν πραγματική αμοιβή για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ, αλλά αποτελούν επίσης πληρωμές προς τις αεροπορικές εταιρείες για την αύξηση των δραστηριοτήτων τους στην Περιφέρεια. Όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, στις αιτιολογικές σκέψεις 368 και εξής, το καθεστώς έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε σκοπός των υπηρεσιών μάρκετινγκ που παρέχονται από τις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 να είναι, πρωτίστως, η προώθηση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που παρέχονται από τις ίδιες αεροπορικές εταιρείες από και προς τη Σαρδηνία.
- (367) Στα έγγραφα κοινοποίησης ⁽¹⁰²⁾ η Ιταλία τόνισε ότι, βάσει του καθεστώτος, οι δράσεις μάρκετινγκ που χρηματοδοτούνται από την Περιφέρεια στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 πρέπει να εκτελούνται από τις αεροπορικές εταιρείες και αποσκοπούν στην αύξηση του αριθμού επιβατών στις γραμμές που δημιουργούνται ή επεκτείνονται ως αποτέλεσμα του καθεστώτος ⁽¹⁰³⁾.
- (368) Το γεγονός ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 πρέπει να παρέχονται από αεροπορικές εταιρείες και όχι από οποιοδήποτε άλλο είδους εταιρείες οι οποίες είναι σε θέση να παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες, αποτελεί, από μόνο του, παράγοντα εξαιτίας του οποίου οι εν λόγω υπηρεσίες μάρκετινγκ αναπόφευκτα προωθούν, πρωτίστως, τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που παρέχονται από τις οικείες αεροπορικές εταιρείες. Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες προωθούν συνήθως περιοχές και πόλεις, ιδίως στους δικτυακούς τους τόπους, όταν εκτελούν πτήσεις προς τις συγκεκριμένες περιοχές, με σκοπό να παρακινήσουν δυνητικούς πελάτες να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες τους για να μεταβούν αεροπορικά στις περιοχές αυτές. Επιπλέον, στους δικτυακούς τόπους των αεροπορικών εταιρειών, η προώθηση ορισμένων περιοχών και πόλεων είναι συνήθως άρρηκτα συνδεδεμένη με την προώθηση των πτήσεων που εκτελούνται από τις αεροπορικές εταιρείες προς τις συγκεκριμένες περιοχές, ή τουλάχιστον με πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη και τα χαρακτηριστικά των πτήσεων αυτών. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της Ryanair, μιας ευρωπαϊκής αεροπορικής εταιρείας που έχει αναπτύξει σε μέγιστο βαθμό την προώθηση περιοχών και πόλεων στον δικτυακό της τόπο, οι ιστοσελίδες που είναι αφιερωμένες στην προώθηση περιοχών και προορισμών παρέχουν επίσης πολύ συστηματικά πληροφορίες σχετικά με τις πτήσεις που εκτελεί η Ryanair προς τις συγκεκριμένες περιοχές και προορισμούς ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Επιπλέον, η πράξη για την εφαρμογή του νόμου 10/2010, στην οποία καθορίζεται το περιεχόμενο των σχεδίων δραστηριοτήτων των αερολιμένων ⁽¹⁰⁵⁾, προβλέπει ότι οι δράσεις μάρκετινγκ πρέπει να εκτελούνται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 «σε περίπτωση έναρξης νέων γραμμών ή επέκτασης της περιόδου εκτέλεσης πτήσεων» ⁽¹⁰⁶⁾. Με τη διάταξη

⁽¹⁰²⁾ Έγγραφο OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 «Misure per lo sviluppo del trasporto aereo» Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», που κοινοποιήθηκε από την Ιταλία στις 30.11.2011.

⁽¹⁰³⁾ «Definizione, attraverso gli stessi "Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara» (η επισήμανση του συντάκτη), σ. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ Βλέπε για παράδειγμα τη σελίδα της Ryanair για το Μιλάνο (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, επίσκεψη στις 6 Ιουλίου 2016).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione nr 29/36 της 29ης Ιουλίου 2010.

⁽¹⁰⁶⁾ «I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: [...] deve essere prevista adeguata promozione del territorio in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli» (η επισήμανση του συντάκτη), σ. 3.

αυτή εδραιώνεται σαφής σύνδεση μεταξύ των υπηρεσιών μάρκετινγκ που εκτελούνται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 και της έναρξης νέων γραμμών ή της επέκτασης της περιόδου εκτέλεσης πτήσεων στις ήδη υφιστάμενες γραμμές. Αυτό σημαίνει ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που προτείνονται στα σχέδια δραστηριοτήτων θα πρέπει να προωθούν τις νέες ή τις επεκτεινόμενες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την αύξηση του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν τις σχετικές υπηρεσίες. Όπως ήδη επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 367, η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώθηκε ρητώς από την Ιταλία.

- (370) Επιπλέον, θα ήταν αδιανόητο οι εν λόγω υπηρεσίες μάρκετινγκ, οι οποίες πρέπει απαραίτητως να παρέχονται από αεροπορικές εταιρείες, να παρέχονταν από αεροπορικές εταιρείες διαφορετικές από εκείνες που παρέχουν τις νέες ή τις επεκτεινόμενες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, με τις οποίες θα πρέπει να είναι συνδεδεμένες οι υπηρεσίες μάρκετινγκ. Μια αεροπορική εταιρεία έχει πολύ περιορισμένα κίνητρα να προωθήσει τις υπηρεσίες ανταγωνιστή, ακόμη και έναντι αμοιβής.
- (371) Η προώθηση των δικών της προορισμών εντάσσεται στις συνήθεις δραστηριότητες μιας αεροπορικής εταιρείας. Οι προορισμοί και οι περιοχές προς τις οποίες εκτελούν γραμμές αποτελούν ένα από τα στοιχεία των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών τα οποία οι αεροπορικές εταιρείες συνήθως διαφημίζουν, σε συνδυασμό με διάφορα άλλα στοιχεία (αεροπορικά ναύλα, άνεση επιβατών, υπηρεσίες κατά την πτήση, αξιοπιστία, ευελιξία εισιτηρίων, πρόγραμμα τακτικών επιβατών κ.λπ.).
- (372) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι πληρωμές που καταβάλλονται από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 επιδοτούν τις δαπάνες μάρκετινγκ οι οποίες κανονικά βαρύνουν τις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών που εκτελούν. Επιπλέον, οι πληρωμές αυτές, στον βαθμό που συνδέονται με την έναρξη νέων γραμμών ή την αύξηση των πτήσεων σε ήδη υφιστάμενες γραμμές, παρέχουν στις αεροπορικές εταιρείες οικονομικά κίνητρα για να αυξήσουν την αεροπορική κίνηση προς τη Σαρδηνία. Στο πλαίσιο αυτό, είναι παρόμοιες με τις πληρωμές που καταβάλλονται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 1, με τη διαφορά ότι σχετίζονται με μια συγκεκριμένη πτυχή των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών των αεροπορικών εταιρειών, και πιο συγκεκριμένα με την προώθηση των συγκεκριμένων υπηρεσιών.
- (373) Επιπλέον, όπως τόνισε η Ιταλία στην κοινοποίηση⁽¹⁰⁷⁾, βάσει του καθεστώτος, οι δράσεις μάρκετινγκ που χρηματοδοτούνται από την Περιφέρεια στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 πρέπει να εντάσσονται στα ίδια σχέδια δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 1⁽¹⁰⁸⁾. Δημιουργείται έτσι περαιτέρω σύνδεση μεταξύ της έναρξης και επέκτασης γραμμών (που αποτελούν αντικείμενο της δραστηριότητας 1) και των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνάπτονται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2. Ως εκ τούτου, ενισχύεται το συμπέρασμα ότι οι πληρωμές που καταβάλλονται από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων 1 και 2 είναι παρόμοιας φύσης: αποτελούν ουσιαστικά οικονομικά κίνητρα με τα οποία επιδοτείται μέρος των δαπανών των αεροπορικών εταιρειών με αντάλλαγμα την επέκταση της εκτέλεσης αεροπορικών μεταφορών από τις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες από και προς τη Σαρδηνία.
- (374) Επιπλέον, βάσει του καθεστώτος, η σαφής διάκριση που γίνεται μεταξύ των υπηρεσιών μάρκετινγκ που παρέχονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων 2, δηλαδή από τις αεροπορικές εταιρείες, και των υπηρεσιών μάρκετινγκ που παρέχονται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 3, δηλαδή από άλλου είδους εταιρείες, επιβεβαιώνει τη διαπίστωση ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο της δραστηριότητας 2 εξυπηρετούν συγκεκριμένο σκοπό, διαφορετικό από τον σκοπό της δραστηριότητας 3, ο οποίος συνδέεται απαραίτητως με το γεγονός ότι οι πάροχοι των υπηρεσιών επιδίδονται σε δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών. Συνάγεται λογικά ότι ο σκοπός αυτός δεν μπορεί να είναι άλλος από την αύξηση της αεροπορικής κίνησης από και προς τη Σαρδηνία από τις οικείες αεροπορικές εταιρείες.
- (375) Το στοιχείο αυτό αποτυπώνεται στην εξέταση στην οποία προέβη η Επιτροπή των συμφωνιών που συνάφθηκαν μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών στο πλαίσιο του καθεστώτος. Για παράδειγμα, στις συμφωνίες με την easyJet οι αερολιμενικές υπηρεσίες συνδέονται άμεσα με τις υπηρεσίες μάρκετινγκ. Στο σημείο 3 της συμφωνίας με τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Olbia αναφέρεται ότι ο αερομεταφορέας σκοπεύει να αυξήσει τα δρομολόγιά του από και προς την Olbia και, για την επέκταση αυτών των πτήσεων, ο αερομεταφορέας έχει αναπτύξει ένα πρόγραμμα μάρκετινγκ και διαφήμισης για την προώθηση των προορισμών και την ανάπτυξη των ροών κίνησης διερχόμενων επιβατών, ιδιαίτερα προς τις διεθνείς αγορές.
- (376) Από την εξέταση των διαφόρων συμφωνιών μάρκετινγκ που συνάφθηκαν μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών στο πλαίσιο του καθεστώτος, καταδεικνύεται ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ συνδέονται άμεσα με τις πτήσεις που εκτελούνται από τις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες. Ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ απευθύνονται άμεσα σε ταξιδιώτες που θα μπορούσαν δυνητικά να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μεταφορών τις οποίες παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες που αναφέρονται στις συμφωνίες μάρκετινγκ.

⁽¹⁰⁷⁾ Έγγραφο «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 “Misure per lo sviluppo del trasporto aereo” Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», που κοινοποιήθηκε από την Ιταλία στις 30 Νοεμβρίου 2011.

⁽¹⁰⁸⁾ «Definizione, attraverso gli **stessi** “Piani di attività”, di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all’incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara» (η επισήμανση του συντάκτη), σ. 7.

- (377) Εν κατακλείδι, οι πληρωμές από την Περιφέρεια μέσω των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων προς τις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο τόσο της δραστηριότητας 1 όσο και της δραστηριότητας 2 πρέπει να θεωρηθούν επιδοτήσεις υπέρ των αεροπορικών εταιρειών για την εκτέλεση περισσότερων πτήσεων προς και από τη Σαρδηνία.
- (378) Απομένει να αναλυθεί αν οι πληρωμές από την Περιφέρεια προς τις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων με σκοπό την αύξηση των δραστηριοτήτων τους αεροπορικών μεταφορών προς τη Σαρδηνία συνιστούν αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τα κριτήρια της απόφασης Altmark, καθώς και αν οι πληρωμές αυτές συμμορφώνονται με την αρχή του ΙΕΟΑ.
- (379) Σύμφωνα με το πρώτο κριτήριο της απόφασης Altmark, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι δε υποχρεώσεις αυτές πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες. Όπως αναφέρεται στο σημείο 70 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, «όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ειδικότερα, τέτοιες υποχρεώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο σε σχέση με συγκεκριμένο δρομολόγιο ή ομάδα δρομολογίων, 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» (παραλείπονται υποσημειώσεις). Πράγματι, οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν τομέα στον οποίο ο νομοθέτης της Ένωσης αποφάσισε να περιορίσει την ευρεία διακριτική ευχέρεια που συνήθως διαθέτουν τα κράτη μέλη κατά τον χαρακτηρισμό ορισμένων δραστηριοτήτων ως ΥΓΟΣ, επιβάλλοντας προϋποθέσεις οι οποίες προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ωστόσο, δρομολόγια τα οποία αποτελούν αντικείμενο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και εκτελούνται στη Σαρδηνία ⁽¹⁰⁹⁾, εξαιρούνται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής του νόμου 10/2010, ο οποίος έχει σαφώς σχεδιαστεί ως σύστημα παράλληλο προς το σύστημα υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση που χορηγείται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες βάσει του νόμου 10/2010 δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση η οποία χορηγείται στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή πραγματικών υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Κατά συνέπεια, δεν πληρούνται μία από τις τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις της απόφασης Altmark, και συγκεκριμένα η πρώτη.
- (380) Όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ, θα πρέπει καταρχήν να επισημανθεί ότι η Ιταλία δεν επικαλέστηκε την αρχή αυτή ⁽¹¹⁰⁾. Επιπλέον, δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η Περιφέρεια ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς κατά τη θέσπιση του καθεστώτος στην πραγματικότητα, είναι σαφές ότι επιδίωξη της Περιφέρειας ήταν η επίτευξη στόχων δημόσιας πολιτικής, ειδικότερα η ενίσχυση της περιφερειακής οικονομίας μέσω της προσέλκυσης περισσότερων τουριστικών ροών, και όχι η αποκόμιση κερδών υπό την ιδιότητά της ως ιδιοκτήτη των αερολιμένων.
- (381) Δεύτερον, η Περιφέρεια χορηγεί χρηματοδότηση στις αεροπορικές εταιρείες μέσω διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων στο πλαίσιο περιφερειακού καθεστώτος το οποίο εφαρμόζεται σε διάφορους αερολιμένες. Δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα, πολλώ δε μάλλον εφόσον η Περιφέρεια ελέγχει μόνον έναν από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Ως εκ τούτου, η «εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας» που παρουσιάζεται στα σημεία 61 έως 66 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα υπόθεση. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μέθοδο, προκειμένου να αξιολογηθεί αν ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, στο πλαίσιο της σύναψης ρυθμίσεων με μια αεροπορική εταιρεία, συμπεριφέρθηκε όπως θα συμπεριφερόταν υπό παρόμοιες συνθήκες ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς ο οποίος ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας, θα πρέπει αξιολογηθεί αν μπορούσε να αναμένεται, κατά τον χρόνο σύναψής τους, ότι οι εν λόγω ρυθμίσεις θα μπορούσαν να συνεισφέρουν αυξητικά στην αποδοτικότητα του αερολιμένα και εντάσσονται σε μια συνολική στρατηγική η οποία οδηγεί σε μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα. Ωστόσο, το συγκεκριμένο κριτήριο δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα υπόθεση διότι τα υπό εξέταση μέτρα αποτελούν καθεστώς το οποίο θεσπίστηκε από δημόσια αρχή, για λόγους δημόσιας πολιτικής, και καλύπτει διάφορους αερολιμένες, και όχι μια μεμονωμένη ρύθμιση μεταξύ ενός αερολιμένα και μιας αεροπορικής εταιρείας.
- (382) Κατά τη χορήγηση της επίμαχης χρηματοδότησης στις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων 1 και 2, η Περιφέρεια δεν μπορούσε να αναμένει καμία απόδοση την οποία θα είχε λάβει υπό παρόμοιες συνθήκες ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος ενεργεί με γνώμονα το κέρδος. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα της χρηματοδότησης ήταν η αύξηση του αριθμού επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικά προς τη Σαρδηνία, στοιχείο που από μόνο του δεν αποφέρει μερίσματα, κέρδη κεφαλαίου ή άλλου είδους κέρδος για την Περιφέρεια. Η Ιταλία δεν προσδιόρισε κανένα στοιχείο αποδοτικότητας το οποίο αναμενόταν να προκύψει για την Περιφέρεια ως αποτέλεσμα της επίμαχης χρηματοδότησης. Το κυριότερο αποτέλεσμα της αύξησης της αεροπορικής κίνησης είναι η τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης στην περιοχή, ιδιαίτερα στο επίπεδο ορισμένων τομέων όπως ο τουρισμός, το λιανεμπόριο, τα εστιατόρια κ.λπ., με θετικές συνέπειες για την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση. Ωστόσο, σύμφωνα με την πάγια νομολογία ⁽¹¹¹⁾, αυτά τα «οφέλη δημόσιας πολιτικής» δεν θα είχαν ληφθεί υπόψη από ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ο οποίος ενεργεί με γνώμονα το κέρδος και, επομένως, δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ.

⁽¹⁰⁹⁾ Από το 2000 επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές εσωτερικών πτήσεων μεταξύ των αερολιμένων της Σαρδηνίας και των αερολιμένων που βρίσκονται στην ηπειρωτική Ιταλία σύμφωνα με τους κανόνες για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹¹⁰⁾ Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, σκέψη 82.

⁽¹¹¹⁾ Βλέπε απόφαση στην υπόθεση Επιτροπή κατά EDF, EU:C:2012:318, σκέψη 79.

- (383) Για τους ίδιους λόγους, στην παρούσα υπόθεση δεν είναι σκόπιμη η διενέργεια συγκριτικής αξιολόγησης, όπως περιγράφεται στα σημεία 54 έως 60 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (384) Σε κάθε περίπτωση, η Ιταλία δεν υπέβαλε επιχειρηματικό σχέδιο, εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας ή εσωτερικά έγγραφα από τα οποία να προκύπτει σαφώς ότι η ανάλυση που διενεργήθηκε πριν από τη χορήγηση της δημόσιας χρηματοδότησης κατέδειξε ότι η Περιφέρεια μπορούσε να αναμένει, ως αποτέλεσμα της επίμαχης χρηματοδότησης, οικονομική απόδοση αντίστοιχη με αυτή που θα λάμβανε υπόψη ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς ο οποίος ενεργεί με γνώμονα το κέρδος. Ούτε διενεργήθηκε συγκριτική αξιολόγηση από την Περιφέρεια, όπως ορίζεται στα σημεία 54 έως 60 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ειδικότερα, η Ιταλία δεν προσκόμισε αντιπαραβολή των αερολιμενικών τελών, αφαιρουμένων τυχόν παροχών που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες (π.χ. για την εμπορική προώθηση, τις εκπτώσεις επί της τιμής ή κάποιο άλλο κίνητρο), σε ικανό αριθμό κατάλληλων «συγκρίσιμων αερολιμένων», των οποίων οι φορείς διαχείρισης συμπεριφέρονται ως ιδιώτες επενδυτές σε οικονομία της αγοράς.
- (385) Αυτό επιβεβαιώνει ότι η Περιφέρεια δεν συμπεριφέρθηκε έναντι των αεροπορικών εταιρειών ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς ο οποίος λειτουργεί με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας.
- (386) Επιπλέον, παρά τις διατάξεις του νόμου 10/2010, δεν διενεργήθηκε διαγωνισμός για την επιλογή των αεροπορικών εταιρειών και τη χρηματοδότηση των σχεδίων δραστηριοτήτων. Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων δημοσίευσαν ανακοινώσεις στους αντίστοιχους δικτυακούς τους τόπους και επέλεξαν την καλύτερη προσφορά, το οποίο σημαίνει ότι η χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης στις αεροπορικές εταιρείες δεν πραγματοποιήθηκε μέσω ανοικτής και διαφανούς διαδικασίας διαγωνισμού. Επιπλέον, όπως ήδη εξηγήθηκε, το καθεστώς σχεδιάστηκε αρχικά για την καταβολή δημόσιων πόρων στις αεροπορικές εταιρείες και η χρηματοδότηση αυτή δεν ισοδυναμεί ούτε με αποζημίωση για γνήσιες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε με αμοιβή για προϊόντα ή υπηρεσίες που καλύπτουν πραγματικές ανάγκες της Περιφέρειας. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν είχαν ακολουθηθεί κατάλληλες διαδικασίες διαγωνισμού για την επιλογή των αεροπορικών εταιρειών, δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος.
- (387) Υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, δεν θεωρείται επίσης σκόπιμο να αξιολογηθεί η ατομική οικονομική σχέση μεταξύ των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών, η οποία προκύπτει από την εφαρμογή του καθεστώτος με τον τρόπο που προβλέπεται στα σημεία 53 έως 66 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Τα εν λόγω σημεία παρέχουν καθοδήγηση για τον καθορισμό του κατά πόσον οι τιμές που χρεώνονται από αερολιμένα ο οποίος έχει στη διάθεσή του δημόσιους πόρους συμμορφώνονται με την αρχή του ΙΕΟΑ. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση, είναι σαφές ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων δεν ενεργούσαν ως ιδιώτες επενδυτές σε οικονομία της αγοράς κατά τη σύναψη των διαφόρων συμβάσεων με τις αεροπορικές εταιρείες. Εφάρμοζαν ένα καθεστώς ενίσχυσης το οποίο είχε σχεδιαστεί από την Περιφέρεια με σκοπό την αύξηση των αεροπορικών μεταφορών προς όφελος της περιοχής συνολικά.
- (388) Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων για τις δραστηριότητες 1 και 2 στο πλαίσιο του καθεστώτος παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στις οικείες αεροπορικές εταιρείες.

7.2.1.4. Επιλεκτικότητα

- (389) Στην παρούσα υπόθεση, η χρηματοδότηση του καθεστώτος από την Περιφέρεια δεν μπορεί να θεωρηθεί καθεστώς γενικής εφαρμογής. Η Επιτροπή θεωρεί πράγματι ότι ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του καθεστώτος ωφελούσαν αποκλειστικά ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους τομείς δραστηριότητας, και πιο συγκεκριμένα τις αεροπορικές εταιρείες που χρηματοδοτούνταν από την Περιφέρεια μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων βάσει του υπό εξέταση καθεστώτος⁽¹¹²⁾. Αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εκτελούν δρομολόγια προς τη Σαρδηνία και δεν έχουν συνάψει τέτοιες συμφωνίες δεν έτυχαν ίδιας χρηματοδοτικής στήριξης από την Περιφέρεια ή, τουλάχιστον, όχι υπό τους όρους που προβλέπονται στον νόμο 10/2010. Δεδομένου ότι οι δικαιούχοι του σχετικού οικονομικού πλεονεκτήματος περιορίζονται σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις ενός συγκεκριμένου τομέα (αεροπορικές μεταφορές), τα μέτρα είναι επιλεκτικά.

7.2.1.5. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στο εμπόριο

- (390) Όταν ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων που ανταγωνίζονται στο εμπόριο εντός της Ένωσης, τότε πρέπει να θεωρηθεί ότι το εμπόριο επηρεάζεται από την εν λόγω ενίσχυση. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, προκειμένου να θεωρηθεί ότι ένα μέτρο στρεβλώνει τον ανταγωνισμό, αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (391) Η αποζημίωση που καταβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για τις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες, το οποίο μπορεί να ενισχύσει τη θέση τους στην αγορά. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης από διάφορα κράτη μέλη, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου της ελευθέρωσης των αεροπορικών

⁽¹¹²⁾ Βλέπε σχετικά την απόφαση της 30ής Ιουνίου 2016, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-270/15, EU:C:2016:489, και ειδικότερα τη σκέψη 50.

μεταφορών («τρίτη δέσμη μέτρων») την 1η Ιανουαρίου 1993. Κατά συνέπεια, τα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

- (392) Ως εκ τούτου, η χρηματική αποζημίωση που χορηγήθηκε μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 (νόμος 10/2010) κατά την περίοδο 2010-2013 νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

7.2.1.6. Συμπέρασμα

- (393) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια στις αεροπορικές εταιρείες μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων για τις δραστηριότητες 1 και 2 συνιστά κρατική ενίσχυση προς τις αεροπορικές εταιρείες κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

7.2.2. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

- (394) Στην παρούσα υποσέλιση, το ερώτημα είναι αν η χρηματοδότηση που παρασχέθηκε από την Περιφέρεια στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Σαρδηνίας βάσει του νόμου 10/2010 συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ των συγκεκριμένων αερολιμένων. Η Επιτροπή θα εξετάσει τώρα αν πληρούται το κριτήριο που σχετίζεται με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος.
- (395) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση. Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα των μέτρων στην επιχείρηση και όχι η αιτία ή ο στόχος της κρατικής παρέμβασης. Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης, υπάρχει πλεονέκτημα.
- (396) Όπως εξηγείται στην ενότητα 7.2.1, βάσει του νόμου 10/2010 οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων μεταβίβασαν εξολοκλήρου τους πόρους που έλαβαν από την Περιφέρεια με σκοπό τη χρηματοδότηση οικονομικών κινήτρων για την επέκταση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, καθώς και για τη σύναψη συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ, κινήτρα τα οποία συγχρηματοδότησαν με ίδιους πόρους. Επομένως, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ήταν ενδιάμεσοι και δεν κράτησαν τους πόρους που έλαβαν από την Περιφέρεια. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσοι δικαιούχοι του καθεστώτος ενίσχυσης.
- (397) Ωστόσο, δεδομένου ότι τα οικονομικά κίνητρα και οι πληρωμές για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ είχαν ως σκοπό και ως αποτέλεσμα την αύξηση της αεροπορικής κίνησης, πρέπει να αξιολογηθεί αν η εν λόγω αύξηση παρέχει έμμεσο πλεονέκτημα στους σχετικούς αερολιμένες.
- (398) Στην πρόσφατη ανακοίνωση σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ⁽¹¹³⁾, η Επιτροπή επισήμανε ότι «[τ]α έμμεσα αυτά πλεονεκτήματα θα πρέπει να διακρίνονται από τα απλά δευτερογενή οικονομικά αποτελέσματα, που είναι συνυφασμένα με όλα σχεδόν τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης (για παράδειγμα, μέσω της αύξησης της παραγωγής). Για τον σκοπό αυτό, τα προβλεπόμενα αποτελέσματα του μέτρου θα πρέπει να εξετάζονται εκ των προτέρων. Ένα έμμεσο πλεονέκτημα υπάρχει εάν το μέτρο έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να διοχετεύει τα δευτερεύοντα αποτελέσματά του προς αναγνωρίσιμες επιχειρήσεις ή ομάδες επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει, για παράδειγμα, εάν οι άμεσες ενισχύσεις εξαρτώνται, de facto ή de jure, από την αγορά αγαθών ή υπηρεσιών που παράγονται από ορισμένες μόνο επιχειρήσεις (για παράδειγμα, μόνο επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε ορισμένες περιοχές).»
- (399) Η ανακοίνωση συνεχίζει την υποσημείωση ⁽¹¹⁴⁾ του ανωτέρω παραδείματος: «Αντιθέτως, ένα απλό δευτερογενές οικονομικό αποτέλεσμα, με τη μορφή αύξησης της παραγωγής (το οποίο δεν ισοδυναμεί με έμμεση ενίσχυση) μπορεί να διαπιστωθεί όταν η ενίσχυση διοχετεύεται απλώς μέσω μιας επιχείρησης (για παράδειγμα, ενός ενδιάμεσου χρηματοπιστωτικού οργανισμού), η οποία το διαβιβάζει εξολοκλήρου στον δικαιούχο της ενίσχυσης.»
- (400) Οι υπό εξέταση δραστηριότητες στην παρούσα υπόθεση δεν σχεδιάστηκαν με σκοπό να διοχετεύσουν τα δευτερεύοντα αποτελέσματά τους προς τους αερολιμένες της Σαρδηνίας. Αντιθέτως, οι δραστηριότητες σχεδιάστηκαν με σκοπό να ωφελήσουν μια μεγάλη ομάδα επιχειρήσεων στην περιοχή, ειδικότερα τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες σε τουρίστες.

⁽¹¹³⁾ Σημείο 116 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΑΕΕ, η οποία δημοσιεύτηκε στις 19 Μαΐου 2016, [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719\(05\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719(05)&from=EN)

⁽¹¹⁴⁾ Υποσημείωση 181.

- (401) Όπως ήδη διαπιστώθηκε, σκοπός του καθεστώτος είναι η διοχέτευση δημόσιων πόρων σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες και άλλους παρόχους υπηρεσιών με σκοπό την έναρξη νέων γραμμών (ή την αύξηση της συχνότητας), καθώς και τη διαφήμιση της Σαρδηνίας ως τουριστικού προορισμού ο οποίος είναι προσβάσιμος διά αέρος. Στο πλαίσιο του μηχανισμού που τέθηκε σε εφαρμογή από την Περιφέρεια με τον νόμο 10/2010 (όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.7.2), η Περιφέρεια μεταφέρει τους αντίστοιχους δημόσιους πόρους στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων οι οποίοι, με τη σειρά τους, μεταβιβάζουν τους πόρους αυτούς σε τρίτους σύμφωνα με τις λεπτομερείς προδιαγραφές των σχεδίων δραστηριοτήτων που εγκρίθηκαν από την Περιφέρεια. Όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.7.3, η διαδικασία παρακολούθησης που τέθηκε σε εφαρμογή (με την οποία καθορίζεται η καταβολή της τελευταίας δόσης στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων) διασφαλίζει επίσης τη συμμόρφωση με τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις.
- (402) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση διοχετεύεται μέσω των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και μεταβιβάζεται εξολοκλήρου από τους εν λόγω φορείς στις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες αποτελούν τους μόνους πραγματικούς δικαιούχους του καθεστώτος. Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων θα πρέπει να θεωρηθούν *de jure* (λόγω των διατάξεων του νόμου 10/2010) και *de facto* (λόγω των πραγματικών χρηματοδοτικών ροών που αναλύθηκαν από την Επιτροπή) ως ενδιάμεσοι φορείς οι οποίοι χρησιμοποιούνται για τη μεταβίβαση της δημόσιας χρηματοδότησης στις αεροπορικές εταιρείες.
- (403) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ενδέχεται να επωφελούνται από την αύξηση της αεροπορικής κίνησης που προκύπτει από την ενίσχυση που χορηγείται στις αεροπορικές εταιρείες βάσει του καθεστώτος. Ωστόσο, τα αποτελέσματα αυτά είναι παρόμοια με τα θετικά αποτελέσματα για οικονομικούς φορείς σε άλλους τομείς, των οποίων τα έσοδα συνδέονται με τον αριθμό επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ειδικότερα στον τομέα του τουρισμού (επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων, ξενοδοχεία, εστιατόρια, επιχειρήσεις τροφοδοσίας, επιχειρήσεις καυσίμων, επιχειρήσεις λιανεμπορίου κ.λπ.). Οι τομείς αυτοί εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τον αριθμό των αφίξεων ή αναχωρήσεων επιβατών από τους αερολιμένες της Σαρδηνίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το καθεστώς δεν σχεδιάστηκε κατά τρόπο ώστε να διοχετεύει τα δευτερεύοντα αποτελέσματά του προς τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, αλλά κατά τρόπο ώστε να ωφελεί τους πολυάριθμους τομείς που σχετίζονται με τον τουρισμό στη Σαρδηνία.
- (404) Επιπλέον, τα αποτελέσματα των μέτρων για τους αερολιμένες αποτελούν εγγενές χαρακτηριστικό της φύσης και του στόχου του καθεστώτος, ο οποίος είναι η αύξηση της αεροπορικής κίνησης προς τη Σαρδηνία με την παροχή κατάλληλων κινήτρων σε αεροπορικές εταιρείες. Το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες προμηθεύονται αερολιμενικές υπηρεσίες από τους φορείς εκμετάλλευσης των τριών επίμαχων αερολιμένων της Σαρδηνίας αποτελεί εγγενές χαρακτηριστικό του καθεστώτος και δεν μπορεί να αποσυνδεθεί από αυτό, δεδομένου ότι το καθεστώς συνίσταται στην παροχή οικονομικών κινήτρων στις αεροπορικές εταιρείες για την αύξηση της αεροπορικής κίνησης. Ως εκ τούτου, δεν πρόκειται για πρόσθετο, ανεξάρτητο όρο σχετικά με την απόκτηση αγαθών ή υπηρεσιών τον οποίο η Περιφέρεια πρόσθεσε στον σχεδιασμό του καθεστώτος της προκειμένου να παραχθούν αποτελέσματα άλλα από τα βασικά προσδοκώμενα αποτελέσματα του καθεστώτος, δηλαδή την αύξηση της αεροπορικής κίνησης προς τη Σαρδηνία.
- (405) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι δραστηριότητες 1, 2 και 3 δεν παρέχουν έμμεσο πλεονέκτημα στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Δεδομένου ότι δεν πληρούνται μία από τις σωρευτικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι οι δραστηριότητες 1 και 2 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.
- (406) Για τους ανωτέρω λόγους, συνάγεται ότι οι οικείοι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων δεν έλαβαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

7.3. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

- (407) Τα μέτρα κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 30 Νοεμβρίου 2011. Ωστόσο, η Ιταλία εφάρμοσε το καθεστώς χωρίς να το έχει εγκρίνει η Επιτροπή. Δυνάμει του νόμου 10/2010 χορηγήθηκε χρηματοδότηση από την Περιφέρεια στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων και από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013 ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Επιπλέον, το υπό εξέταση καθεστώς δεν καλύπτεται από γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία. Ειδικότερα, δεν έχει εφαρμογή η απόφαση για τις ΥΓΟΣ δεδομένου ότι η χρηματοδότηση των αεροπορικών εταιρειών βάσει του καθεστώτος δεν μπορεί να θεωρηθεί αποζημίωση για γνήσια ΥΓΟΣ η οποία είχε ανατεθεί στις αεροπορικές εταιρείες ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Συνεπώς, η Ιταλία δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις της βάσει του άρθρου 108 της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση των αεροπορικών εταιρειών βάσει του καθεστώτος θεωρείται παράνομη σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

⁽¹¹⁵⁾ Βλέπε πίνακα 6 στην ενότητα 2.8.1.

⁽¹¹⁶⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 379.

7.4. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

- (410) Το βάρος της απόδειξης της συμβατότητας της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, φέρει καταρχήν το οικείο κράτος μέλος. Η Ιταλία επισημαίνει ⁽¹¹⁷⁾ ότι ο νόμος 10/2010 δεν σχεδιάστηκε ως καθεστώς με σκοπό την παροχή στήριξης για την έναρξη νέων γραμμών και ότι το καθεστώς δεν πληροί όλα τα κριτήρια συμβατότητας των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών, όπως ορίζονται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, η Ιταλία εκτιμά ότι η Επιτροπή, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να εφαρμόσει το σημείο 81 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, το οποίο αναφέρει ότι «[η] Επιτροπή θα μπορεί να εξετάσει κατά περίπτωση μια ενίσχυση ή ένα καθεστώς το οποίο, καιτοι δεν πληροί εξολοκλήρου τα κριτήρια που προαναφέρθηκαν [τα κριτήρια του σημείου 79], οδηγεί σε παρεμφερές αποτέλεσμα» ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (411) Δεδομένου ότι οι δραστηριότητες δεν μπορούν να θεωρηθούν αποζημίωση η οποία καταβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες για γνήσια ΥΓΟΣ, το πλαίσιο ΥΓΟΣ βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης δεν έχει εν προκειμένω εφαρμογή.
- (412) Όσον αφορά τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρουν ότι «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.» ⁽¹¹⁹⁾
- (413) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζουν αντίστοιχα ότι «[η] Επιτροπή θα εξετάζει τη συμβατότητα κάθε [...] ενίσχυσης για την έναρξη νέας γραμμής, η οποία χορηγείται χωρίς την έγκρισή της και άρα κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης [υν άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης], με βάση τις παρούσες κατευθύνσεις, εφόσον η ενίσχυση άρχισε να χορηγείται μετά τη δημοσίευση των κατευθύνσεων στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Η περιφερειακή χρηματοδότηση χορηγήθηκε μεταξύ 2010 και 2013, πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές για την αξιολόγηση της χρηματικής αποζημίωσης που χορηγήθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 (νόμος 10/2010) κατά την περίοδο 2010-2013.

7.4.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ 1 ΚΑΙ 2 (ΝΟΜΟΣ 10/2010) ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2013

- (415) Λαμβανομένου υπόψη ότι οι προϋποθέσεις συμβατότητας των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών, όπως καθορίζονται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, είναι σωρευτικές, για τη διαπίστωση του ασυμβίβαστου της ενίσχυσης υπέρ των αεροπορικών εταιρειών αρκεί μόνο να αποδειχθεί ότι δεν πληρούνται μία από τις εν λόγω προϋποθέσεις. Ωστόσο, για την αξιολόγηση της συμβατότητας των εξεταζόμενων μέτρων ενίσχυσης, η Επιτροπή θα εξετάσει διάφορα κριτήρια που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (416) Στο σημείο 79 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές απαιτείται η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και η προοδευτική μείωση του αντίστοιχου μέτρου: «η γραμμή για την οποία χορηγείται ενίσχυση πρέπει μακροπρόθεσμα να αποδειχθεί βιώσιμη, δηλαδή να καλύπτει τουλάχιστον το κόστος της, χωρίς δημόσια χρηματοδότηση. Για το λόγο αυτό, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών πρέπει να μειώνονται προοδευτικά και να είναι χρονικά περιορισμένες.» Για τις δραστηριότητες που ορίζονται στον νόμο 10/2010 ουδέποτε προσδιορίστηκε ότι στοχεύουν στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των οικείων γραμμών, ενώ κανένα στοιχείο του συστήματος που θεσπίστηκε με τον νόμο 10/2010 δεν διασφαλίζει την προοδευτική μείωση του ποσού της ενίσχυσης κατά την περίοδο 2010-2013 ⁽¹²¹⁾. Δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι οι σχετικές γραμμές θα καθίσταντο επικερδείς για τις αεροπορικές εταιρείες χωρίς τη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης.

⁽¹¹⁷⁾ Επιστολή της Περιφέρειας της Σαρδηνίας της 18ης Μαΐου 2015, σημείο 10, σ. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Επιστολή της Ιταλίας της 18ης Μαΐου 2015 (παραπομπή 4812), σε απάντηση σε αίτημα της Επιτροπής, σ. 12-13.

⁽¹¹⁹⁾ Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 174.

⁽¹²⁰⁾ Κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 85.

⁽¹²¹⁾ Βλέπε πίνακα 5 στην αιτιολογική σκέψη 69.

- (417) Στο σημείο 79 στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές προστίθεται το κριτήριο της αποζημίωσης του πρόσθετου κόστους της έναρξης νέων γραμμών: «το ύψος της ενίσχυσης πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το πρόσθετο κόστος της έναρξης νέων γραμμών που αφορά την έναρξη της νέας γραμμής ή τη συχνότητά της, το οποίο ο αερομεταφορέας δεν θα μπορούσε να αναλάβει υπό κανονικούς ρυθμούς.» Η περιφερειακή χρηματοδότηση δεν συνδέεται με κάποιο συγκεκριμένο κόστος έναρξης νέων γραμμών και κανένα στοιχείο του συστήματος που θεσπίστηκε με τον νόμο 10/2010 δεν διασφαλίζει ότι το ποσό της ενίσχυσης περιορίζεται στο εν λόγω κόστος. Η Ιταλία ουδέποτε προσκόμισε στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια για τις δραστηριότητες 1 και 2 υπολογίστηκε με βάση το κόστος έναρξης νέων γραμμών για τις αεροπορικές εταιρείες ή περιορίστηκε στο κόστος αυτό. Με τη χορήγηση χρηματοδότησης στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων, η Περιφέρεια αποσκοπούσε αφενός στην ανάπτυξη της αεροπορικής κίνησης με την έναρξη νέων γραμμών, την αύξηση της συχνότητας και του μη εποχικού χαρακτήρα των υφιστάμενων γραμμών, και αφετέρου στη βελτίωση της περιφερειακής ανάπτυξης και του τουρισμού μέσω δράσεων μάρκετινγκ που αναλαμβάνονται από τις αεροπορικές εταιρείες. Επομένως, η Περιφέρεια ουδέποτε είχε την πρόθεση να χορηγήσει αποζημίωση στις αεροπορικές εταιρείες για το πρόσθετο κόστος της έναρξης νέων γραμμών. Ως εκ τούτου, το κριτήριο αυτό δεν πληρούται.
- (418) Επιπλέον, στο σημείο 79 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές καθορίζονται προϋποθέσεις όσον αφορά την ένταση και τη διάρκεια της ενίσχυσης: «Το ύψος της ενίσχυσης δεν μπορεί να υπερβαίνει, κάθε έτος, το 50 % του ύψους του επιλέξιμου κόστους του έτους αυτού και, ως προς τη διάρκεια της ενίσχυσης, το 30 % κατά μέσο όρο του επιλέξιμου κόστους.» Η Ιταλία δεν ανέφερε σε κανένα σημείο την έννοια του «επιλέξιμου κόστους», όπως εξηγείται στις κατευθυντήριες γραμμές, ούτε τυχόν όρια για το εν λόγω κόστος. Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων υπέβαλαν στην Περιφέρεια τα σχέδια δραστηριοτήτων τους, παρέχοντας ένδειξη του συνολικού ποσού των δαπανών με τις οποίες θα βαρύνονταν στο πλαίσιο της εφαρμογής των μέτρων. Στη συνέχεια, η Περιφέρεια αποφάσισε το ποσό που θα χορηγούνταν ετησίως σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης των αερολιμένων, αλλά το ποσό αυτό ουδέποτε περιορίστηκε στο 50 % των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για ένα έτος. Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι το ύψος των περιφερειακών δαπανών για τις δραστηριότητες 1 και 2 ανήλθε στο διπλάσιο του ποσού της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο αυτό δεν πληρούται.
- (419) Στο σημείο 79 στοιχείο η) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές προστίθεται το κριτήριο της χορήγησης χωρίς διακρίσεις: «κάθε δημόσια οντότητα που προτίθεται να χορηγήσει σε μια εταιρεία, μέσω ενός αερολιμένα ή όχι, ενίσχυση για την έναρξη νέας γραμμής, οφείλει να δημοσιοποιεί την πρόθεσή της εντός προθεσμίας, ικανής να επιτρέψει σε όλες τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να προτείνουν δρομολόγια. Η εν λόγω γνωστοποίηση περιλαμβάνει ιδίως περιγραφή του δρομολογίου, καθώς και τα στοχοθετημένα κριτήρια ως προς το ύψος και τη διάρκεια της ενίσχυσης. Πρέπει επομένως να τηρούνται οι κανόνες και οι αρχές σε ό, τι αφορά τις δημόσιες συμβάσεις και εκχωρήσεις, εφόσον ισχύουν.» Ούτε η Περιφέρεια ούτε οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προκήρυξαν κατάλληλους διαγωνισμούς οι οποίοι να συμμορφώνονται με τους κανόνες δημόσιων συμβάσεων για την επιλογή των αεροπορικών εταιρειών οι οποίες θα ήταν επιφορτισμένες με την υλοποίηση των δραστηριοτήτων 1 και 2. Στο έγγραφο κοινοποίησης από την Ιταλία αναφέρεται ότι η Περιφέρεια θα πρέπει να εγκρίνει τη διαδικασία διαγωνισμού που προκηρύσσουν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την επιλογή των ενδιαφερόμενων αεροπορικών εταιρειών. Η Επιτροπή δεν ενημερώθηκε για κανένα διαγωνισμό ο οποίος να προκηρύχθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων και, σύμφωνα με την Ιταλία, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν επιλεγεί με βάση τις πλέον συμφέρουσες εμπορικές προσφορές που υποβλήθηκαν στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων κατόπιν δημοσίευσης σχετικών ανακοινώσεων στους δικτυακούς τόπους τους. Ως εκ τούτου, το κριτήριο αυτό δεν πληρούται.
- (420) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σημείο 81 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές δεν μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω, διότι δεν πληρούνται αρκετά από τα κριτήρια του σημείου 79. Η συμμόρφωση με τα κριτήρια αυτά είναι απαραίτητη για να θεωρηθεί συμβιβάσιμη μια ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών. Δεδομένου ότι δεν πληρούνται τα κριτήρια συμβατότητας του σημείου 79, η ενίσχυση δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

7.4.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (421) Η χρηματική αποζημίωση που χορηγήθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 βάσει του νόμου 10/2010 κατά την περίοδο 2010-2013 δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, διότι δεν πληρούνται τα κριτήρια συμβατότητας που αναφέρονται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες από την Περιφέρεια συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση η οποία είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

8. ΑΝΑΚΤΗΣΗ

- (422) Σύμφωνα με τη Συνθήκη και την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η Επιτροπή έχει την εξουσία να ζητήσει από το οικείο κράτος μέλος να καταργήσει ή να τροποποιήσει ενίσχυση, εφόσον διαπιστωθεί ότι αυτή είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ⁽¹²²⁾. Επίσης, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η υποχρέωση ενός κράτους μέλους να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή έχει θεωρήσει ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση ⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Βλέπε απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, υπόθεση 70/72, EU: C:1973:87, σκέψη 13.

⁽¹²³⁾ Βλέπε απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-278/92, C-279/92 και C-280/92, EU: C:1994:325, σκέψη 75.

- (423) Σε αυτό το πλαίσιο, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι ο ανωτέρω στόχος επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδίδει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας με αυτόν τον τρόπο το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του επανέρχονται τα πράγματα στην προ της καταβολής κατάσταση ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Σύμφωνα με τη νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ορίζει ότι: «[σ]ε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο [...]».
- (425) Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι τα υπό εξέταση μέτρα εφαρμόστηκαν κατά παράβαση του άρθρου 108 της Συνθήκης και πρέπει να θεωρηθούν παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση, το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να ανακτηθεί ώστε να αποκατασταθεί η κατάσταση της αγοράς που επικρατούσε πριν από τη χορήγησή τους. Η ανάκτηση θα πρέπει να καλύπτει το χρονικό διάστημα από τη στιγμή που χορηγήθηκε το πλεονέκτημα στον δικαιούχο, δηλαδή όταν η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεσή του, έως την πραγματική ανάκτηση της ενίσχυσης, και τα ποσά που πρόκειται να ανακτηθούν βαρύνονται με τόκους έως την πραγματική ανάκτηση της ενίσχυσης.
- (426) Όσον αφορά τα ποσά που πρέπει να ανακτηθούν, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τα ποσά που πράγματι καταβλήθηκαν από την Περιφέρεια και μεταβιβάστηκαν από την GEASAR και τη SOGAER στις αεροπορικές εταιρείες καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013 για την εφαρμογή των μέτρων 1 και 2. Όπως φαίνεται στον πίνακα 6 στην αιτιολογική σκέψη 89, οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων χορήγησαν, στην πράξη, μεγαλύτερη χρηματοδότηση από αυτή που εισέπραξαν από την Περιφέρεια: οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων έλαβαν ελλιπή αντιστάθμιση από την Περιφέρεια εφόσον, αφενός, πρέπει να καταβάλουν τόκους για τις προκαταβολές που εισέπραξαν ⁽¹²⁵⁾ και, αφετέρου, οι περιφερειακές συνεισφορές για το έτος 2014 δεν έχουν καταβληθεί ακόμη στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Cagliari και της Olbia. Οι διαπιστώσεις αυτές παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 14.

Πίνακας 14

Διαφορά μεταξύ του ποσού που πράγματι καταβλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες για τα μέτρα 1 και 2 και της χρηματοδότησης που εισπράχθηκε από την Περιφέρεια και μεταβιβάστηκε από την GEASAR και τη SOGAER

(σε ευρώ)

	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)	Πραγματικό καθαρό ποσό που εισέπραξαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια (Β)	Συνολικό ποσό που καταβλήθηκε από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες για τα μέτρα 1 και 2 (Γ)	Διαφορά (Β)-(Γ)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	- 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	- 3 341 879
ΣΥΝΟΛΟ	32 993 268	22 948 941	31 701 793	- 8 752 852

- (427) Στον πίνακα 15 απεικονίζονται τα λεπτομερή στοιχεία των ετήσιων πληρωμών που καταβλήθηκαν στις αεροπορικές εταιρείες από την GEASAR και τη SOGAER καθ' όλη τη διάρκεια της τετραετούς περιόδου 2010-2013. Η Ιταλία γνωστοποίησε στην Επιτροπή κάθε ημερομηνία πληρωμής.

⁽¹²⁴⁾ Βλέπε απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, EU: C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

⁽¹²⁵⁾ Βλέπε ενότητα 2.7.4.

Πίνακας 15

Ποσά που έλαβαν οι αεροπορικές εταιρείες από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων της Olbia και του Cagliari

(σε ευρώ)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
CAGLIARI	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	6/3/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	12/4/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	2/5/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	7/6/2012	[...]	13/8/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	17/7/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	2/8/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	14/9/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	2/10/2012	[...]	11/11/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	3/11/2011	[...]	6/11/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	6/12/2011	[...]	5/12/2012	[...]	15/1/2014	
	[...]	11/8/2010	[...]	4/1/2012	[...]	7/1/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	11/8/2010	[...]	31/1/2012	[...]	5/2/2013	[...]	14/5/2013	
	[...]	7/10/2010	[...]	22/7/2011	[...]	17/7/2012	[...]	14/5/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	17/7/2012	[...]	24/6/2013	[...]	2/7/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	12/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	12/3/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	17/4/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	8/5/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	10/7/2012	[...]	11/11/2013	
	[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	9/12/2013	
[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	15/1/2014		

(σε ευρώ)

RYANAIR/AMS								
2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
[...]	26/7/2011	[...]	4/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/8/2013	
[...]	26/7/2011	[...]	14/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/2/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	13/12/2011	[...]	14/11/2012	[...]	13/3/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	14/11/2012	[...]	3/9/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	21/12/2012	[...]	13/2/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	8/2/2013	[...]	13/3/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	10/7/2012	[...]	3/9/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	14/4/2014	
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011					
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011					
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011					
[...]	26/7/2011	[...]	10/7/2012					
[...]	11/7/2011	[...]	11/7/2011					
[...]	2/4/2010							
[...]	2/4/2010							
[...]	6/7/2010							
[...]	6/7/2010							
[...]	6/7/2010							
[...]	30/8/2010							
[...]	30/8/2010							
[...]	30/8/2010							

18.10.2017

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 268/63

(σε ευρώ)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
	[...]	5/10/2010							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	22/7/2011							
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8-20 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	21/10/2010	[...]	17/8/2012	[...]	19/7/2013 και	[...]	13/9/2013 και	
	[...]	21/10/2010				13/9/2013		2/5/2014	
	[...]	30/5/2011							
	[...]	30/5/2011							
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10 εκατ. EUR]
CAGLIARI	[...]	29/10/2010	[...]	6/10/2011	[...]	16/11/2012	[...]	24/9/2013	
	[...]	29/10/2010	[...]	6/4/2012	[...]	16/10/2013			
	[...]	17/8/2011	[...]	17/8/2012	[...]	24/9/2013			
	[...]	6/10/2011							
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
CAGLIARI							[...]	7/4/2014	
							[...]	13/5/2014	
							[...]	6/6/2014	
Σύνολο							[...]		[0-1 εκατ. EUR]
OLBIA	[...]	11/1/2011	[...]	4/1/2012	[...]	6/2/2013	[...]	4/12/2013 και	
	[...]	11/1/2011				12/3/2013		26/6/2014	
	[...]	1/7/2011 και 12/7/2011				4/12/2013			
	[...]	12/7/2011 και 4/11/2011							
	[...]	4/11/2011 και 4/1/2012							
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[2-10 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	1/4/2015	[...]	31/12/2011	[...]	30/5/2013	[...]	30/6/2014	
	[...]	1/4/2015							
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[0-7 εκατ. EUR]

18.10.2017

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 268/65

(σε ευρώ)

AIR ITALY

	2010		2011		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	17/5/2011 και 23/5/2011 και 2/8/2011	[...]	23/5/2011	
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

VUELING

	2013	
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
OLBIA	[...]	5/2/2014
CAGLIARI	[...]	17/3/2014
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

VOLOTEA

	2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	29/10/2012 και 16/1/2013 και 30/9/2013	[...]	15/7/2013 και 30/9/2013 και 29/1/2014 και 30/1/2014	[...]
CAGLIARI	[...]	23/4/2015	[...]	23/4/2015	[...]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

JET2.COM							
2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ	
ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ		
OLBIA	[...]	20/12/2011	[...]	16/1/2013	[...]	16/5/2013 και 7/8/2014	
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

AIR BALTIC		
		2013
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
OLBIA	[...]	15/10/2013 6/12/2013 & 3/02/2014 &
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

NORWEGIAN								
2010		2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	19/4/2011	[...]	31/5/2012	[...]	31/12/2013	[...]	19/12/2014
	[...]	19/4/2011						
ΣΥΝΟΛΟ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

NIKI		
2012		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
OLBIA	[...]	25/9/2012
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

TOURPARADE		
2012		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
CAGLIARI	[...]	22/8/2013
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

GERMANWINGS		
2012		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
CAGLIARI	[...]	18/4/2013
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]	

- (428) Το συνολικό ποσό που έλαβαν από την Περιφέρεια οι δύο φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων χρησιμοποιήθηκε για τη χρηματοδότηση των τριών μέτρων 1, 2 και 3. Η Επιτροπή δεν έχει λάβει πληροφορίες από την Ιταλία σχετικά με την ακριβή κατανομή των περιφερειακών πόρων ανά είδος μέτρου και ανά αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να γίνει κατανομή ανά είδος μέτρου και ανά αερομεταφορέα με βάση τα ποσοστά που αφαιρούνται από τα ποσά που περιλαμβάνονται στον πίνακα 16. Όπως φαίνεται στον πίνακα 7 στην αιτιολογική σκέψη 91 και επαναλαμβάνεται στον πίνακα 16, η κατανομή μεταξύ των μέτρων 1 και 2 (καταβλήθηκαν στις αεροπορικές εταιρείες) και του μέτρου 3 (καταβλήθηκε σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών) εκφράζεται ως ποσοστό επί του συνόλου.

Πίνακας 16

Χρηματοδοτικές ροές από την GEASAR και τη SOGAER προς τις αεροπορικές εταιρείες και προς τρίτους παρόχους υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1, 2 και 3 (σε EUR)

SOGAER — CAGLIARI

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων		
	δραστηριότητες 1 και 2	δραστηριότητα 3	Σύνολο (Α)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων		
	δραστηριότητες 1 και 2	δραστηριότητα 3	Σύνολο (Α)
2013	[...]	[...]	4 946 576
Σύνολο	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

GEASAR — OLBIA

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων		
	δραστηριότητες 1 και 2	δραστηριότητα 3	Σύνολο (Α)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...]	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Σύνολο	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

- (429) Για κάθε φορέα διαχείρισης αερολιμένα, η Επιτροπή εφαρμόζει τα ποσοστά που αντιπροσωπεύουν το μερίδιο των μέτρων 1 και 2 στη συνολική χρηματοδότηση που χορηγείται από τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων, επί του καθαρού ποσού που πράγματι εισέπραξαν οι δύο φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων από την Περιφέρεια. Το αποτέλεσμα θα πρέπει να είναι ενδεικτικό του πραγματικού ποσού της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια και δαπανήθηκε για τα μέτρα 1 και 2 (βλέπε πίνακα 17).

Πίνακας 17

Ενδεικτικό ποσό που εισπράχθηκε από την Περιφέρεια και δαπανήθηκε για τα μέτρα 1 και 2

(σε ευρώ)

	Συνεισφορά προκαθορισμένη από την Περιφέρεια (Α)	Πραγματικό καθαρό ποσό που εισέπραξαν οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια (Β)	Καθαρό ποσό που εισέπραξαν πράγματι οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων από την Περιφέρεια και δαπάνησαν για τα μέτρα 1 και 2
Cagliari	19 250 617	[...]	13 303 757 [...]
Olbia	13 742 651	[...]	8 621 496 [...]
ΣΥΝΟΛΟ	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Η ετήσια κατανομή ανά αερολιμένα και το τμήμα της χρηματοδότησης που χορηγήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 και εισπράχθηκε από την Περιφέρεια απεικονίζονται στους ακόλουθους πίνακες:

Πίνακας 18

Ετήσια κατανομή ανά φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2

SOGAER — CAGLIARI

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Καθαρό ποσό που εισέπραξε πράγματι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Α)	Χρηματοδότηση δραστηριοτήτων 1 και 2	Τμήμα της χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων που εισπράχθηκε από την Περιφέρεια (%)
2010	4 306 635	[...]	94,94
2011	4 426 733	[...]	89,56

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Καθαρό ποσό που εισέπραξε πράγματι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Δ)	Χρηματοδότηση δραστηριοτήτων 1 και 2	Τμήμα της χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων που εισπράχθηκε από την Περιφέρεια (%)
2012	4 570 389	[...]	96,27
2013	0	[...]	0,00
Σύνολο	13 303 757	19 018 170	

GEASAR — OLBIA

(σε ευρώ)

Περίοδος δραστηριότητας αναφοράς	Καθαρό ποσό που εισέπραξε πράγματι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (Δ)	Χρηματοδότηση δραστηριοτήτων 1 και 2	Τμήμα της χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων που εισπράχθηκε από την Περιφέρεια (%)
2010	3 360 349	[...]	88,48
2011	2 577 381	[...]	96,44
2012	2 683 765	[...]	98,74
2013	0	[...]	0,00
Σύνολο	8 621 496	12 683 623	

- (431) Η Επιτροπή θα εφαρμόσει τα ποσοστά αυτά στο επίπεδο χρηματοδότησης που χορηγήθηκε από κάθε φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα στις δικαιούχους αεροπορικές εταιρείες, όπως απεικονίζονται στον πίνακα 15, προκειμένου να υπολογιστεί το ποσό προς ανάκτηση ανά αερολιμένα και ανά αεροπορική εταιρεία. Τα ενδεικτικά ποσά τα οποία πρέπει να ανακτήσει η Ιταλία από τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες παρουσιάζονται στον πίνακα 19 με βάση τις πληροφορίες που τέθηκαν στη διάθεση της Επιτροπής.

Ενδεικτικά ποσά προς ανάκτηση από τις αεροπορικές εταιρείες

(σε ευρώ)

RYANAIR/AMS									ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
	2010		2011		2012		2013		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
CAGLIARI	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	6/3/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	12/4/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	2/5/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	7/6/2012	[...]	13/8/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	17/7/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	2/8/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	14/9/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	2/10/2012	[...]	11/11/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	3/11/2011	[...]	6/11/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	6/12/2011	[...]	5/12/2012	[...]	15/1/2014	
	[...]	11/8/2010	[...]	4/1/2012	[...]	7/1/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	11/8/2010	[...]	31/1/2012	[...]	5/2/2013	[...]	14/5/2013	
	[...]	7/10/2010	[...]	22/7/2011	[...]	17/7/2012	[...]	14/5/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	17/7/2012	[...]	24/6/2013	[...]	2/7/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	12/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	12/3/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	17/4/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	8/5/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	10/7/2012	[...]	11/11/2013	
	[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	9/12/2013	
[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	15/1/2014		

(σε ευρώ)

RYANAIR/AMS								ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2010		2011		2012		2013			
ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ		
[...]	26/7/2011	[...]	4/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/8/2013		
[...]	26/7/2011	[...]	14/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/2/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	13/12/2011	[...]	14/11/2012	[...]	13/3/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	14/11/2012	[...]	3/9/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	21/12/2012	[...]	13/2/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	8/2/2013	[...]	13/3/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	10/7/2012	[...]	3/9/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	14/4/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	10/7/2012						
[...]	11/7/2011	[...]	11/7/2011						
[...]	2/4/2010								
[...]	2/4/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	30/8/2010								
[...]	30/8/2010								
[...]	30/8/2010								

L 268/72

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

18.10.2017

(σε ευρώ)

RYANAIR/AMS								ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2010		2011		2012		2013			
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
	[...]	5/10/2010							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	22/7/2011							
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
							[8-20 εκατ. EUR]	[8-20 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

EASYJET								ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2010		2011		2012		2013			
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	21/10/2010	[...]	17/8/2012	[...]	19/7/2013 και 13/9/2013	[...]	13/9/2013 και 2/5/2014	
	[...]	21/10/2010							
	[...]	30/5/2011							
	[...]	30/5/2011							
Σύνολο	[...]		[...]		[...]		[...]		
							[0-10 εκατ. EUR]	[0-10 εκατ. EUR]	
CAGLIARI	[...]	29/10/2010	[...]	6/10/2011	[...]	16/11/2012	[...]	24/9/2013	
	[...]	29/10/2010	[...]	6/4/2012	[...]	16/10/2013			
	[...]	17/8/2011	[...]	17/8/2012	[...]	24/9/2013			
	[...]	6/10/2011							
Σύνολο	[...]		[...]		[...]		[...]		
							[0-10 εκατ. EUR]	[0-10 εκατ. EUR]	

(σε ευρώ)

AIR BERLIN								ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2010		2011		2012		2013			
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
CAGLIARI							[...]	7/4/2014	
							[...]	13/5/2014	
							[...]	6/6/2014	
Σύνολο							[...]		
								[0-1 εκατ. EUR]	εκκρεμεί να προσδιοριστεί
OLBIA	[...]	11/1/2011	[...]	4/1/2012	[...]	6/2/2013	[...]	4/12/2013 και	
	[...]	11/1/2011				12/3/2013 4/12/2013		26/6/2014	
	[...]	1/7/2011 και 12/7/2011							
	[...]	12/7/2011 και 4/11/2011							
	[...]	4/11/2011 και 4/1/2012							
Σύνολο	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
								[2-10 εκατ. EUR]	[2-10 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

MERIDIANA								ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2010		2011		2012		2013			
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	1/4/2015	[...]	31/12/2011	[...]	30/5/2013	[...]	30/6/2014	
	[...]	1/4/2015							
Σύνολο	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
								[0-7 εκατ. EUR]	[0-7 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

AIR ITALY					ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2010		2011				
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ		
OLBIA	[...]	17/5/2011 και 23/5/2011 και 2/8/2011	[...]	23/5/2011	[...]	[...]
ΣΥΝΟΛΟ	[...]		[...]		[0-1 εκατ. EUR]	[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

VOLOTEA					ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2012		2013				
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ		
OLBIA	[...]	29/10/2012 και 16/1/2013 και 30/9/2013	[...]	15/7/2013 και 30/9/2013 και 29/1/2014 και 30/1/2014	[0-1 εκατ. EUR]	[0-1 εκατ. EUR]
CAGLIARI	[...]	23/4/2015	[...]	23/4/2015	[0-1 εκατ. EUR]	[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

AIR BALTIC				ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
		2013		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ		
OLBIA	[...]	15/10/2013 και 6/12/2013 και 3/2/2014		
ΣΥΝΟΛΟ		[0-1 εκατ. EUR]		εκκρεμεί να προσδιοριστεί

(σε ευρώ)

VUELING		ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
2013		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
OLBIA	[...]	5/2/2014
CAGLIARI	[...]	17/3/2014
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]	εκκρεμεί να προσδιοριστεί

(σε ευρώ)

NORWEGIAN									ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
	2010		2011		2012		2013		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟ-ΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	19/4/2011	[...]	31/5/2012	[...]	31/12/2013	[...]	19/12/2014	[...]
	[...]	19/4/2011							
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

JET2.COM						ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ	
	2011		2012		2013		ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	20/12/2011	[...]	16/1/2013	[...]	16/5/2013 και 7/8/2014	
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

NIKI			ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
	2012		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
OLBIA	[...]	25/9/2012	
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

TOURPARADE			ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
	2012		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
CAGLIARI	[...]	22/8/2013	
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]

(σε ευρώ)

GERMANWINGS			ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ
	2012		
	ΠΟΣΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ	
CAGLIARI	[...]	18/4/2013	
ΣΥΝΟΛΟ	[0-1 εκατ. EUR]		[0-1 εκατ. EUR]

- (432) Για να ληφθεί υπόψη το πραγματικό πλεονέκτημα που έλαβαν οι αεροπορικές εταιρείες, τα ποσά που περιλαμβάνονται στον πίνακα 19 μπορούν να προσαρμοστούν, σύμφωνα με τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η Ιταλία, και ειδικότερα την ακριβή ημερομηνία για όλες τις πληρωμές.
- (433) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 353, για τον σκοπό της εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην παρούσα υπόθεση, η AMS και η Ryanair θεωρούνται ενιαία επιχείρηση. Ως εκ τούτου, η Ryanair και η AMS θα πρέπει να ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον για την επιστροφή του συνολικού ποσού της ενίσχυσης που έλαβαν.
- (434) Επιπλέον, η Ιταλία θα πρέπει να προσθέσει στο ποσό της ενίσχυσης τους τόκους ανάκτησης, οι οποίοι υπολογίζονται από την ημερομηνία κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου έως την ημερομηνία της ανάκτησής της ⁽¹²⁶⁾, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽¹²⁷⁾.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

9.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ 1 ΚΑΙ 2 (ΝΟΜΟΣ 10/2010) ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2013 — ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

- (435) Η Ιταλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή την ενίσχυση που χορηγήθηκε σε αεροπορικές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στους δύο σχετικούς αερολιμένες, δυνάμει του νόμου 10/2010, για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

⁽¹²⁶⁾ Βλέπε άρθρο 16 παράγραφος 2 του προαναφερθέντος κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου.

⁽¹²⁷⁾ 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).

- (436) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε σε αεροπορικές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στους σχετικούς αερολιμένες, δυνάμει του νόμου 10/2010, για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013 είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Η ασυμβίβαστη ενίσχυση θα πρέπει να ανακτηθεί από τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στους αερολιμένες της Olbia και του Cagliari και επωφελήθηκαν από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων 1 και 2 δυνάμει του νόμου 10/2010. Η Ιταλία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι θα ληφθούν όλα τα εθνικά μέτρα ώστε οι αποδέκτες της ενίσχυσης να επιστρέψουν κάθε αδικαιολόγητο πλεονέκτημα.

9.2. ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3 (ΝΟΜΟΣ 10/2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2013 — ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

- (437) Η Επιτροπή θεωρεί ότι βάσει του καθεστώτος που θεσπίστηκε με τον νόμο 10/2010 για την περίοδο 2010-2013, οι τρεις φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων —SOGEAAL, SOGAER και GEASAR— δεν έλαβαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης βάσει του καθεστώτος που θεσπίστηκε με τον νόμο 10/2010 κατά τη διάρκεια της περιόδου 2010-2013,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Το καθεστώς που θέσπισε η Ιταλία με τον περιφερειακό νόμο της Σαρδηνίας της 13ης Απριλίου 2010, αριθ. 10 — *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*— δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης υπέρ της SOGEAAL SpA, της SOGAER SpA, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Cagliari-Elmas, και της GEASAR S.p.A, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Olbia.
2. Το καθεστώς που θέσπισε η Ιταλία με τον νόμο 10/2010 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης υπέρ των Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic και Vueling, καθόσον σχετίζεται με δραστηριότητες των εν λόγω αεροπορικών εταιρειών στον αερολιμένα του Cagliari-Elmas και στον αερολιμένα της Olbia.
3. Η κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 τέθηκε σε ισχύ από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.
4. Η κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλία ανακτά από τους δικαιούχους την κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2.
2. Λαμβανομένου υπόψη ότι η Ryanair και η AMS αποτελούν ενιαία οικονομική μονάδα για τον σκοπό της παρούσας απόφασης, είναι από κοινού υπεύθυνες για την επιστροφή της κρατικής ενίσχυσης που έλαβε οποιαδήποτε εξ αυτών.
3. Τα ανακτώμενα ποσά περιλαμβάνουν τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι τον χρόνο της πραγματικής τους ανάκτησης.
4. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008, ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004.
5. Η Ιταλία ακυρώνει τη χορήγηση οποιασδήποτε εκκρεμούσας ενίσχυσης αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 είναι άμεση και πραγματική.
2. Η Ιταλία διασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 4

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία υποβάλλει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

- τον κατάλογο των δικαιούχων που έλαβαν ενισχύσεις βάσει του καθεστώτος που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 και το συνολικό ποσό των ενισχύσεων που εισέπραξε καθένας από αυτούς βάσει του καθεστώτος·
- το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκους ανάκτησης) που θα πρέπει να ανακτηθεί από κάθε δικαιούχο·
- λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει ώστε να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·
- έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν την ενίσχυση.

2. Η Ιταλία τηρεί ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2. Υποβάλλει αμέσως, έπειτα από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 29 Ιουλίου 2016.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής
