

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες»

C(2014) 963 final

(2014/C 451/20)

Εισηγητής: ο κ. **Jacek Krawczyk**

Συνεισηγητής: ο κ. **Nico Wennmacher**

Στις 8 Μαΐου 2014 και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα:

Κρατικές ενισχύσεις προς αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες

Η Συμβουλευτική Επιτροπή Βιομηχανικών Μεταλλαγών (CCMI), στην οποία ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή της στις 11 Ιουνίου 2014.

Κατά την 500ή σύνοδο ολομέλειας, της 9ης και 10ης Ιουλίου 2014 (συνεδρίαση της 9ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 183 ψήφους υπέρ, 3 κατά και 2 αποχές.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τον νέο κανονισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Ο επί μακρόν αναμενόμενος αυτός κανονισμός για τους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρείες, διαμορφώνει ένα πλαίσιο που προβλέπει, μεταξύ άλλων, μια μεταβατική περίοδο για την αντιμετώπιση ορισμένων από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου των μεταφορών της ΕΕ, ο οποίος διέρχεται φάση σημαντικών μεταβολών.

1.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι ο τελικός κανονισμός που εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, λόγω αδικαιολόγητων πιέσεων περιφερειακών λόμπι και τοπικά εκλεγμένων πολιτικών, δεν παρέχει επαρκή εργαλεία για την ουσιαστική βελτίωση της διαφάνειας στην ευρωπαϊκή αγορά/κλάδο αερομεταφορών. Η ανάπτυξη επίγειων αεροπορικών υποδομών πρέπει να συντονίζεται καλύτερα στα διάφορα επίπεδα (ΕΕ, κράτη μέλη, περιφέρειες). Η δαπάνη των χρημάτων των φορολογουμένων, συμπεριλαμβανομένων των δημοσιονομικών πόρων της ΕΕ, πρέπει να αξιολογείται σωστά βάσει μελέτης σκοπιμότητας, χωρίς να στρεβλώνεται από καθαρά τοπικά πολιτικά κριτήρια αλλά, αντίθετα, να επιβεβαιώνεται από τη σχετική οικονομική και κοινωνική ζήτηση. Η μελέτη αυτή πρέπει επίσης να αξιολογεί τη βιωσιμότητα του έργου, με την ενσωμάτωση κριτηρίων για τη χρήση γης, τον αντίκτυπο στην απασχόληση, τις συνθήκες εργασίας και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η συνοχή με στρατηγικά έργα της ΕΕ, όπως ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός και το SESAR πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη.

1.3. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για τον αυξανόμενο αριθμό «υποθέσεων ανταγωνισμού» από την Επιτροπή και την ανεπαρκή στάση των κρατών μελών όσον αφορά την έλλειψη ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις αερομεταφορές στην ΕΕ. Η παραχώρηση μιας εξαιρετικά μακράς μεταβατικής περιόδου στους αερολιμένες για επίτευξη κερδοφορίας δεν παρέχει επαρκή κίνητρα για ουσιαστικές αλλαγές.

1.4. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη βαθιά απογοήτευσή της για το γεγονός ότι δεν πραγματοποιήθηκε η μελέτη -όπως είχε ζητήσει σε προηγούμενη σχετική γνωμοδότησή της- η οποία θα κατέγραφε την τρέχουσα κατάσταση ως προς τις κρατικές ενισχύσεις και παρόμοιες πρακτικές κατά την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές. Το περιθώριο πολιτικής ασάφειας είναι μεγάλο και δεν έχουν παρασχεθεί επαρκή αντικειμενικά δεδομένα, προκειμένου να προταθούν αξιόπιστες λύσεις. Η ΕΟΚΕ υποβάλλει εκ νέου το αίτημά της, το οποίο παραμένει επίκαιρο και δικαιολογημένο. Η μελέτη θα πρέπει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος και το είδος των ενισχύσεων, τον πραγματικό τους αντίκτυπο στην ανάπτυξη και την αποδοτικότητα της οικονομίας και τις επιπτώσεις τους στην απασχόληση από ποσοτική και ποιοτική άποψη.

1.5. Η ΕΟΚΕ θεωρεί σημαντικό να ενισχυθεί ο κοινωνικός διάλογος και να αποφευχθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ στον κλάδο. Είναι επίσης σημαντικό να υπάρξουν διευθετήσεις ώστε να παρέχονται επικαιροποιημένα δεδομένα σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς εργασίας στον τομέα των αερομεταφορών σε συνεχή βάση.

1.6. Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα των προηγούμενων κατευθυντήριων γραμμών είναι η ανεπαρκής εφαρμογή. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία ότι ο μεγάλος αριθμός «εξαιρέσεων» στον ισχύοντα κανονισμό -επιπλέον από την εξαιρετικά μακρά μεταβατική περίοδο- θα επιτρέψει να συνεχιστεί και στο μέλλον η ελλιπής εφαρμογή, υπονομεύοντας έτσι τον κύριο σκοπό του υπό εξέταση κανονισμού: τη δημιουργία ισότιμων συνθηκών ανταγωνισμού.

1.7. Η αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές στις ενισχύσεις για τη λειτουργία θα πρέπει δώσει την ευκαιρία σε αεροδρόμια και αεροπορικές εταιρείες -που για χρόνια δεν τηρούν τους όρους των κατευθυντήριων γραμμών του 2005- να συμμορφωθούν με τους νέους κανόνες. Ομοίως, η αναδρομική εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές θα αποτρέψει ενδεχόμενες επιπτώσεις σε παράγοντες της αγοράς που συμμορφώνονταν πλήρως με τις τότε ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές που είχε εκδώσει η Επιτροπή το 2005.

1.8. Οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού είναι απαραίτητοι για να επανέλθει η αειφορία στον ευρωπαϊκό κλάδο αερομεταφορών. Η δημόσια ακρόαση που διοργάνωσε η ΕΟΚΕ το 2014 κατέστησε σαφές ότι ο σημερινός «αγώνας δρόμου για τις επιδοτήσεις» θέτει σε κίνδυνο την κατάσταση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών και υπονομεύει σοβαρά τη βιωσιμότητά τους.

1.9. Η ΕΟΚΕ κατανοεί την προσέγγιση των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη δρομολόγηση νέων γραμμών αεροπορικών εταιρειών, αν και μόνον η εφαρμογή και η επιβολή των νέων κανόνων θα καθορίσουν τελικά εάν όντως επιτεύχθηκε σαφήνεια και απλότητα.

1.10. Όσον αφορά τα σχέδια για νέες αεροπορικές εταιρείες με εκτεταμένη δημόσια χρηματοδότηση, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να διοργανωθούν προγράμματα ευαισθητοποίησης και πρακτικών στήριξης ιδιοκτητών και διοικητικών στελεχών περιφερειακών αεροδρομίων που δεν διαθέτουν τα κατάλληλα εφόδια για να αντιμετωπίσουν τέτοιες καταστάσεις.

1.11. Η εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς πρέπει να παρακολουθείται και σε τρίτες χώρες. Οι αρχές της ΕΕ πρέπει να είναι συνεπείς και να προσαρμόσουν την πολιτική τους όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά της ΕΕ, ειδικά για τις επιχειρήσεις που επωφελούνται από ευνοϊκές συνθήκες στις χώρες καταγωγής τους έτσι ώστε να παράγουν αξιόπιστα ανταγωνισμό. Είναι σημαντικό να διασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για όλους.

1.12. Για να μπορέσει ο κλάδος των αερομεταφορών στην ΕΕ να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση με βιώσιμο τρόπο, είναι απαραίτητο να προσφέρει ποιοτικές θέσεις και καλές συνθήκες εργασίας, έτσι ώστε να ικανοποιεί τα συμφέροντα των επιβατών αλλά και να πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας. Όπως έχει επισημανθεί, είναι σημαντικό να ενισχυθεί ο κοινωνικός διάλογος και να αποφευχθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ στον κλάδο. Ήδη, έχουν διαμορφωθεί αρκετές ομάδες στον κλάδο των αερομεταφορών στην ΕΕ, για να διεξαχθούν συζητήσεις με τους αρμόδιους κοινωνικούς εταίρους και, για λόγους αποτελεσματικότητας, θα πρέπει τούτες να ενισχυθούν περαιτέρω και να συμπεριλάβουν και εκπροσώπους αεροδρομίων. Είναι επίσης σημαντικό να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση των διαφόρων αερομεταφορέων και να αναστέλλονται οι κρατικές ενισχύσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους σχετικούς κανόνες, και ιδίως όταν παραβιάζεται η ισχύουσα εργατική νομοθεσία.

1.13. Για τον ίδιο λόγο, είναι εξαιρετικά σημαντικό να παρακολουθείται στενά η εφαρμογή των «νέων» τρεχουσών κατευθυντήριων γραμμών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να εξετάσει σε ποιο βαθμό επιτεύχθηκαν οι στόχοι και να υποβάλει έκθεση το αργότερο εντός 12 μηνών.

2. Εισαγωγή

2.1. Ο ευρωπαϊκός κλάδος των αερομεταφορών έχει σχεδιαστεί ως μια αγορά όπου η ζήτηση καθορίζει τους αεροπορικούς ναύλους και οι χρήστες καταβάλλουν το κόστος της αερομεταφοράς μέσω τελών και επιβαρύνσεων που στοχεύουν στη διαμόρφωση ενός «ανταγωνιστικού και αποδοτικού από άποψη πόρων συστήματος μεταφορών» (Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, 2011). Ωστόσο, οι κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες έχουν προκαλέσει διαρθρωτικές ελλείψεις στην ευρωπαϊκή αγορά αερομεταφορών, οι οποίες πρέπει να διορθωθούν.

2.2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχεδίαζε επί μακρόν να επανεξετάσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης της ΕΕ στις κρατικές ενισχύσεις του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, και τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 σχετικά με τη χρηματοδότηση αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για τη δρομολόγηση νέων γραμμών από περιφερειακούς αερολιμένες (εφεξής κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές). Η ανάγκη σαφέστερων κανόνων ήταν εμφανής από καιρό, έτσι ώστε να μπορέσουν οι αερολιμένες να λάβουν στήριξη, όπου ήταν απαραίτητο, ιδίως εφόσον ήταν ευρέως αποδεκτό ότι οι προηγούμενες Κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές δεν είχαν εφαρμοστεί αποτελεσματικά.

2.3. Κατά την 482η σύνοδο ολομέλειας, της 11ης Ιουλίου 2012, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) υιοθέτησε πρόσθετη γνωμοδότηση με θέμα «Αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 και 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και τους αερολιμένες της ΕΕ» CCM1/95. Η ΕΟΚΕ, στη γνωμοδότησή της, παρουσίαζε σαφώς την εξέλιξη της ευρωπαϊκής αγοράς αεροπορικών μεταφορών καθώς και τα σοβαρά εμπόδια στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών. Επίσης, διατύπωνε σειρά συμπερασμάτων και συστάσεων.

2.4. Στην εν λόγω γνωμοδότηση, η ΕΟΚΕ τόνιζε την ανάγκη ενός τυποποιημένου νομικού πλαισίου της ΕΕ για το σύνολο του τομέα των αερομεταφορών, το οποίο να μπορεί να αποτρέψει ανεξέλεγκτες πρακτικές επιδοτήσεων και να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά, ακόμη και σε τοπικό επίπεδο.

2.5. Επίσης, υπογράμιζε την ανάγκη να θεσπιστούν νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές μέσω ενός σαφούς και απλού συνόλου κανόνων για την επίτευξη ασφάλειας δικαίου στον ευρωπαϊκό τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η ΕΟΚΕ τόνιζε τη σημασία της ορθής εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές αναφέροντας ότι η εφαρμογή των κανόνων κατέχει ύψιστη σημασία.

2.6. Σύμφωνα με την προηγούμενη σχετική γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ (CCMI/95), οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές που θα πρότεινε η Επιτροπή έπρεπε να στοχεύουν στην προστασία όλων των αερομεταφορέων και αερολιμένων από μεροληπτικές, ασαφείς και στρεβλωτικές χρηματοδοτικές ενισχύσεις από περιφερειακές κυβερνήσεις ή αερολιμένες. Η δημόσια χρηματοδότηση δεν θα έπρεπε να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό ούτε μεταξύ αεροδρομίων, ούτε μεταξύ αεροπορικών εταιρειών.

2.7. Η ΕΟΚΕ τόνιζε ότι δεν ήταν δυνατή η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων για επενδύσεις σε υποδομές αερολιμένων και ενισχύσεων για τη δρομολόγηση νέων γραμμών αεροπορικών εταιρειών παρά μόνο σε αυστηρά καθορισμένες περιπτώσεις και θα έπρεπε να περιορίζεται ανάλογα με τη χρονική περίοδο και την ένταση. Επίσης, θα έπρεπε να χορηγείται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της καταπολέμησης των διακρίσεων.

2.8. Όσον αφορά τη διαφάνεια, η ΕΟΚΕ συμπέρανε ότι οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χορηγείται η κρατική ενίσχυση πρέπει να δημοσιεύονται. Θα πρέπει να υπάρχει πλήρης δημοσιοποίηση της ενίσχυσης που διατίθεται στους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς, καθώς και των προϋποθέσεων για τη χορήγηση της ενίσχυσης.

2.9. Η ΕΟΚΕ πρότεινε ως γενική αρχή ότι η ιδιωτική επένδυση δεν μπορεί να θεωρείται κρατική ενίσχυση. Ταυτόχρονα, ένας δημόσιος φορέας μπορεί να ενεργεί ως ιδιώτης επενδυτής εάν η επένδυση δικαιολογείται από εμπορική άποψη.

2.10. Η ΕΟΚΕ εξέφραζε την άποψη ότι είναι απαραίτητη η εκπόνηση μελέτης για την παρουσίαση της κατάστασης των κρατικών ενισχύσεων και παρόμοιων πρακτικών όσον αφορά την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, για να αξιολογηθεί ο βαθμός στον οποίο η συνεχιζόμενη πρακτική στρεβλώνει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων, καθώς και μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, η μελέτη θα έπρεπε να παρέχει λεπτομέρειες για το μέγεθος και το είδος των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν, τον αντίκτυπό τους στην πραγματική οικονομική ανάπτυξη και αποτελεσματικότητα και την ποσοτική και ποιοτική τους επίδραση στην απασχόληση.

2.11. Η ΕΟΚΕ υπογράμιζε ότι οι νέες κατευθυντήριες γραμμές έπρεπε να λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των εργαζομένων και των ταξιδιωτών. Δεδομένου ότι το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί βασική ποιοτική συνιστώσα του κλάδου των αερομεταφορών, ένας βιώσιμος κλάδος πολιτικής αεροπορίας πρέπει να προσφέρει ποιοτική απασχόληση και καλές συνθήκες εργασίας. Έχοντας τούτο κατά νου, είναι σημαντικό να ενισχυθεί ο κοινωνικός διάλογος και να αποφευχθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ στον κλάδο.

2.12. Ακόμη, η ΕΟΚΕ ζητούσε να υιοθετηθεί μια μακροπρόθεσμη πολιτική όσον αφορά την ανάπτυξη περιφερειακών αερολιμένων. Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές μπορούν να εφαρμοστούν επιτυχώς μόνο εφόσον συμφωνηθούν σαφείς προτεραιότητες της πολιτικής για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων. Καθήκον της Επιτροπής είναι να προετοιμάσει μια τέτοια πολιτική ατζέντα χωρίς άλλη καθυστέρηση.

2.13. Η ΕΟΚΕ καλούσε τα κράτη μέλη να παράσχουν ισχυρή στήριξη και να αναλάβουν δέσμευση για την προετοιμασία και την εφαρμογή των νέων κατευθυντήριων γραμμών. Αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό λόγω της κατανομής των κονδυλίων της ΕΕ στο νέο ΠΑΠ. «Ένας προϋπολογισμός με τον οποίο πρέπει να γίνουν περισσότερα με λιγότερους πόρους απαιτεί σαφείς προτεραιότητες. Η περιφερειακή ανάπτυξη είναι πολύ σημαντική, αλλά δεν πρέπει να δικαιολογεί την περαιτέρω ανάπτυξη αεροδρομίων, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα να δημιουργηθεί επαρκής ζήτηση».

3. Κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές — τρέχουσα κατάσταση

3.1. Στις 20 Φεβρουαρίου 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε τις Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες αντικαθιστούν αυτές που ίσχυαν για περίπου μία δεκαετία (1994 και 2005).

3.2. Οι νέοι κανόνες επιτρέπουν τη χορήγηση ενισχύσεων για τη λειτουργία μικρών μη επικερδών αεροδρομίων κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής δεκαετούς περιόδου. Στη συνέχεια, το αεροδρόμιο θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτει τα έξοδά του. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος της ενίσχυσης είναι:

- 50 % του αρχικού κενού χρηματοδότησης της λειτουργίας των αερολιμένων με κίνηση μικρότερη από 3 εκατ. επιβάτες ανά έτος,
- 80 % για τους αερολιμένες με κίνηση μικρότερη από 700 χιλ. επιβάτες ανά έτος.

3.2.1. Ωστόσο, θα εξακολουθεί να επιτρέπεται η χορήγηση αποζημίωσης για μη καλυπτόμενο λειτουργικό κόστος των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ). Τούτο θα ισχύει για αερολιμένες με σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της περιφερειακής σύνδεσης των απομονωμένων, απομακρυσμένων ή απόκεντρων περιοχών.

3.3. Καλύτερα στοχευμένες ενισχύσεις για επενδύσεις επιτρέπονται μόνο εάν υπάρχει πραγματική ανάγκη για μεταφορές και μόνο όταν τα θετικά αποτελέσματα είναι σαφή. Πρόσθετη μεταφορική ικανότητα θα πρέπει να δημιουργείται μόνο όταν υπάρχει αντίστοιχη ζήτηση. Καμία ενίσχυση για επενδύσεις δεν πρέπει να χορηγείται εάν τούτη ενδέχεται να υπονομεύσει τα υφιστάμενα αεροδρόμια που εξυπηρετούν την ίδια περιοχή. Επίσης, δεν πρέπει να χορηγούνται επενδυτικές ενισχύσεις σε περιοχές που διαθέτουν ήδη καλές συνδέσεις με άλλα μέσα μεταφοράς.

3.3.1. Μέγιστη επιτρεπτή ένταση επενδυτικής ενίσχυσης:

- έως το 25 % για αερολιμένες με 3-5 εκατ. επιβάτες ανά έτος,
- έως το 50 % για αερολιμένες με 1-3 εκατ. επιβάτες ανά έτος,
- έως το 75 % για αερολιμένες με λιγότερους από 1 εκατ. επιβάτες ανά έτος,
- καμία ενίσχυση για αερολιμένες με περισσότερους από 5 εκατ. επιβάτες ανά έτος (με ορισμένες εξαιρέσεις, όπως μετεγκατάσταση).

Το ανώτατο όριο για επενδυτικές ενισχύσεις με σκοπό τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών μπορούν να αυξηθεί κατά ποσοστό έως 20 % εάν ο αερολιμένας βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή.

3.4. Οι αεροπορικές εταιρείες θα μπορούν να λαμβάνουν ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών που θα καλύπτουν ποσοστό έως το 50 % των αερολιμενικών τελών για μέγιστη περίοδο τριών ετών. Πιο ευέλικτες ρυθμίσεις είναι δικαιολογημένες για αερολιμένες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές.

3.5. Οι διευθετήσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων δεν θεωρούνται κρατική ενίσχυση εάν ένας ιδιώτης επενδυτής υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, αποδεχόταν τους ίδιους όρους. Εάν η διευθέτηση δεν είναι επικερδής, τότε η συμφωνία μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων θεωρείται κρατική στήριξη στον αερομεταφορέα.

Βρυξέλλες, 9 Ιουλίου 2014

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Henri MALOSSE