



#### Περιεχόμενα

#### II Μη νομοθετικές πράξεις

##### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- \* Απόφαση (ΕΕ) 2016/2044 του Συμβουλίου, της 18ης Νοεμβρίου 2016, για τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με την απαλλαγή από την υποχρέωση θεώρησης για βραχεία διαμονή για τους κατόχους διπλωματικών διαβατηρίων ..... 1

##### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- \* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/2045 της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 37/2010 όσον αφορά την ουσία γαμιθρομυκίνη <sup>(1)</sup> ..... 3
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/2046 της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2016, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών ..... 6

##### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- \* Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2047 του Συμβουλίου, της 18ης Νοεμβρίου 2016, για την έναρξη της αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων DNA στη Δανία ..... 8
- \* Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2048 του Συμβουλίου, της 18ης Νοεμβρίου 2016, για την έναρξη της αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δακτυλοσκοπικών δεδομένων στη Δανία ..... 10
- \* Απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2016/2049 του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2016, για τον διορισμό ενός τακτικού μέλους, έπειτα από πρόταση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ..... 12

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

- \* Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2050 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2016, όσον αφορά τη διάθεση ενός γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) στην αγορά [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 7443]<sup>(1)</sup> ..... 13
- 

### III Λοιπές πράξεις

#### ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

- \* Απόφαση της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ αριθ. 216/14/COL, της 28ης Μαΐου 2014, για την ενενηκοστή έκτη τροποποίηση των διαδικαστικών και ουσιαστικών κανόνων στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων με την έκδοση νέων κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες [2016/2051] ..... 17
- \* Απόφαση της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ αριθ. 186/16/COL, της 12ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη συμμόρφωση της τιμής μονάδας της Νορβηγίας για το 2016 βάσει του άρθρου 17 της πράξης που αναφέρεται στο σημείο 66κιγ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών] [2016/2052] ..... 52

---

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

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

## ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2044 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Νοεμβρίου 2016

**για τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με την απαλλαγή από την υποχρέωση θεώρησης για βραχεία διαμονή για τους κατόχους διπλωματικών διαβατηρίων**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 77 παράγραφος 2 στοιχείο α), σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 6 στοιχείο α) σημείο v),

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Έχοντας υπόψη την έγκριση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου <sup>(1)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή διαπραγματεύτηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμφωνία με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας σχετικά με την απαλλαγή από την υποχρέωση θεώρησης για βραχεία διαμονή για τους κατόχους διπλωματικών διαβατηρίων («συμφωνία»).
- (2) Σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2016/431 του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>, η συμφωνία υπογράφηκε και εφαρμόζεται σε προσωρινή βάση από τις 3 Μαρτίου 2016.
- (3) Η συμφωνία προβλέπει τη συγκρότηση μεικτής επιτροπής εμπειρογνομόνων που θα είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση της συμφωνίας. Η Ένωση πρέπει να εκπροσωπείται στην εν λόγω μεικτή επιτροπή από την Επιτροπή, επικουρούμενη από τους εκπροσώπους των κρατών μελών.
- (4) Η παρούσα απόφαση αποτελεί ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν, στις οποίες δεν συμμετέχει το Ηνωμένο Βασίλειο, σύμφωνα με την απόφαση 2000/365/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>· ως εκ τούτου, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμμετέχει στη θέσπιση της παρούσας απόφασης και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της.
- (5) Η παρούσα απόφαση αποτελεί ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν, στις οποίες δεν συμμετέχει η Ιρλανδία, σύμφωνα με την απόφαση 2002/192/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(4)</sup>· ως εκ τούτου, η Ιρλανδία δεν συμμετέχει στη θέσπιση της παρούσας απόφασης και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της.
- (6) Η συμφωνία θα πρέπει να εγκριθεί,

<sup>(1)</sup> Έγκριση της 25ης Οκτωβρίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα*).

<sup>(2)</sup> Απόφαση (ΕΕ) 2016/431 του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2016, για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με την απαλλαγή από την υποχρέωση θεώρησης για βραχεία διαμονή για τους κατόχους διπλωματικών διαβατηρίων (ΕΕ L 76 της 23.3.2016, σ. 17).

<sup>(3)</sup> Απόφαση 2000/365/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Μαΐου 2000, σχετικά με το αίτημα του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας να συμμετέχει σε ορισμένες από τις διατάξεις του κεκτημένου του Σένγκεν (ΕΕ L 131 της 1.6.2000, σ. 43).

<sup>(4)</sup> Απόφαση 2002/192/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με το αίτημα της Ιρλανδίας να συμμετάσχει σε ορισμένες από τις διατάξεις του κεκτημένου του Σένγκεν (ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 20).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Εγκρίνεται εξ ονόματος της Ένωσης η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με την απαλλαγή από την υποχρέωση θεώρησης για βραχεία διαμονή για τους κατόχους διπλωματικών διαβατηρίων.

*Άρθρο 2*

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου προβαίνει, εξ ονόματος της Ένωσης, στην κοινοποίηση που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 της συμφωνίας <sup>(1)</sup>.

*Άρθρο 3*

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τους εκπροσώπους των κρατών μελών, εκπροσωπεί την Ένωση στο πλαίσιο της μεικτής επιτροπής εμπειρογνομόνων που συγκροτείται βάσει του άρθρου 7 της συμφωνίας.

*Άρθρο 4*

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 18 Νοεμβρίου 2016.

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
R. ΚΑΛΙΝΪΆΚ

---

<sup>(1)</sup> Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας θα δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* από τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου.

# ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2045 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Νοεμβρίου 2016

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 37/2010 όσον αφορά την ουσία γαμίδρομυκίνη

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 470/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για θέσπιση κοινοτικών διαδικασιών για τον καθορισμό ορίων καταλοίπων των φαρμακολογικά δραστικών ουσιών στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 του Συμβουλίου και τροποποίηση της οδηγίας 2001/82/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 726/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 14 σε συνδυασμό με το άρθρο 17,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Φαρμάκων, που διατυπώθηκε από την επιτροπή φαρμάκων για κτηνιατρική χρήση,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 470/2009 ορίζει ότι πρέπει να θεσπίζεται με κανονισμό το ανώτατο όριο καταλοίπων («ΑΟΚ») για τις φαρμακολογικά δραστικές ουσίες οι οποίες προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στην Ένωση σε κτηνιατρικά φάρμακα για ζώα παραγωγής τροφίμων ή σε βιοκτόνα προϊόντα που χρησιμοποιούνται στη ζωοτεχνία.
- (2) Ο πίνακας 1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 37/2010 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> περιλαμβάνει τις φαρμακολογικά δραστικές ουσίες και την ταξινόμησή τους όσον αφορά τα ΑΟΚ στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης.
- (3) Η γαμίδρομυκίνη περιλαμβάνεται ήδη στον εν λόγω πίνακα ως επιτρεπόμενη ουσία για τα βοοειδή, όσον αφορά τον λιπώδη ιστό, το ήπαρ και τους νεφρούς, εκτός από τα ζώα που παράγουν γάλα για ανθρώπινη κατανάλωση, και ως επιτρεπόμενη ουσία για τους χοίρους όσον αφορά τους μυς, το δέρμα και τον λιπώδη ιστό, το ήπαρ και τους νεφρούς.
- (4) Στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Φαρμάκων (EMA) υποβλήθηκε αίτηση για την επέκταση της υφιστάμενης καταχώρισης για τη γαμίδρομυκίνη στα προβατοειδή.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 470/2009, ο EMA οφείλει να εξετάζει κατά πόσο τα ΑΟΚ που έχουν καθοριστεί για μια φαρμακολογικά δραστική ουσία σε ένα συγκεκριμένο τρόφιμο μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ένα άλλο τρόφιμο που παράγεται από το ίδιο είδος, ή τα ΑΟΚ που έχουν καθοριστεί για μια φαρμακολογικά δραστική ουσία σε ένα ή περισσότερα είδη μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε άλλα είδη.
- (6) Ο EMA έκρινε ότι η επέκταση της υφιστάμενης καταχώρισης για την ουσία γαμίδρομυκίνη σε όλα τα μηρυκαστικά εκτός από τα βοοειδή είναι ενδεδειγμένη.
- (7) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 37/2010 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής κτηνιατρικών φαρμάκων,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 152 της 16.6.2009, σ. 11.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 37/2010 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 2009, σχετικά με φαρμακολογικές δραστικές ουσίες και την ταξινόμησή τους όσον αφορά τα ανώτατα όρια καταλοίπων στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης (ΕΕ L 15 της 20.1.2010, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 37/2010 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 2016.

*Για την Επιτροπή*  
*Ο Πρόεδρος*  
Jean-Claude JUNCKER

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στον πίνακα 1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 37/2010, η καταχώριση για την ουσία γαμιθρομυκίνη αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Φαρμακολογικά δραστική ουσία	Κατάλοιπο-δείκτης	Ζωικά είδη	ΑΟΚ	Ιστοί-στόχοι	Άλλες διατάξεις [σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 470/2009]	Θεραπευτική ταξινόμηση
«Γαμιθρομυκίνη	Γαμιθρομυκίνη	Όλα τα μηρυκαστικά, εκτός από τα βοοειδή	50 µg/kg 50 µg/kg 300 µg/kg 200 µg/kg	Μύες Λιπώδης ιστός Ήπαρ Νεφροί	Δεν χρησιμοποιείται σε ζώα που παράγουν γάλα για κατανάλωση από τον άνθρωπο	Φάρμακα κατά των λοιμώξεων/Αντιβιοτικά»
		Βοοειδή	20 µg/kg 200 µg/kg 100 µg/kg	Λιπώδης ιστός Ήπαρ Νεφροί		
		Χοίροι	100 µg/kg 100 µg/kg  100 µg/kg 300 µg/kg	Μύες Δέρμα και λιπώδης ιστός σε φυσικές αναλογίες Ήπαρ Νεφροί	ΟΥΔΕΝ	

**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2046 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 23ης Νοεμβρίου 2016****για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>,Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 543/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2011, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τους τομείς των οπωροκηπευτικών και των μεταποιημένων οπωροκηπευτικών <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 136 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 543/2011 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XVI μέρος Α του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Η κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής υπολογίζεται κάθε εργάσιμη ημέρα, σύμφωνα με το άρθρο 136 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011, λαμβανομένων υπόψη των ημερήσιων μεταβλητών στοιχείων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

**Άρθρο 1**

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 136 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

**Άρθρο 2**Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 2016.

Για την Επιτροπή,  
εξ ονόματος του Προέδρου,

Jerzy PLEWA

Γενικός Διευθυντής

Γενική Διεύθυνση Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 157 της 15.6.2011, σ. 1.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(ευρώ/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτων χωρών <sup>(1)</sup>	Κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής
0702 00 00	MA	91,2
	TR	83,7
	ZZ	87,5
0707 00 05	TR	153,9
	ZZ	153,9
0709 93 10	MA	101,9
	TR	143,2
	ZZ	122,6
0805 20 10	MA	71,9
	ZZ	71,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	JM	110,2
	MA	98,3
	PE	116,9
	TR	76,4
	ZZ	100,5
	0805 50 10	AR
0808 10 80	TR	86,7
	ZZ	75,7
	CL	185,9
	NZ	177,5
0808 30 90	ZA	176,7
	ZZ	180,0
	CN	81,3
	TR	126,8
	ZZ	104,1

<sup>(1)</sup> Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1106/2012 της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 471/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις κοινοτικές στατιστικές του εξωτερικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες, όσον αφορά την επικαιροποίηση της ονοματολογίας των χωρών και εδαφών (ΕΕ L 328 της 28.11.2012, σ. 7). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

# ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2047 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Νοεμβρίου 2016

για την έναρξη της αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων DNA στη Δανία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 33,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ, δεν επιτρέπεται η παροχή προσωπικών δεδομένων που προβλέπεται στην εν λόγω απόφαση πριν οι γενικές διατάξεις περί προστασίας δεδομένων που ορίζονται στο κεφάλαιο 6 της εν λόγω απόφασης τεθούν σε εφαρμογή στο εθνικό δίκαιο των εδαφών των σχετικών κρατών μελών που συμμετέχουν στην εν λόγω παροχή δεδομένων.
- (2) Το άρθρο 20 της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> προβλέπει ότι η επαλήθευση ότι η ανωτέρω προϋπόθεση πληρούται όσον αφορά την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων σύμφωνα με το κεφάλαιο 2 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ πρέπει να γίνεται βάσει έκθεσης αξιολόγησης η οποία βασίζεται σε ερωτηματολόγιο, σε επίσκεψη αξιολόγησης και σε πιλοτική εφαρμογή.
- (3) Η Δανία έχει γνωστοποιήσει στη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου τα εθνικά αρχεία DNA στα οποία εφαρμόζονται τα άρθρα 2 έως 6 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ και τις προϋποθέσεις της αυτοματοποιημένης αναζήτησης, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της εν λόγω απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 2 αυτής.
- (4) Σύμφωνα με το κεφάλαιο 4 σημείο 1.1 του παραρτήματος της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ, το ερωτηματολόγιο που εκπονείται από την αρμόδια ομάδα εργασίας του Συμβουλίου αφορά καθεμιά από τις αυτοματοποιημένες ανταλλαγές δεδομένων και πρέπει να απαντηθεί από ένα κράτος μέλος μόλις κρίνει ότι πληροί τις προϋποθέσεις για την ανταλλαγή δεδομένων της συγκεκριμένης κατηγορίας.
- (5) Η Δανία συμπλήρωσε το ερωτηματολόγιο για την προστασία δεδομένων και το ερωτηματολόγιο σχετικά με την ανταλλαγή δεδομένων DNA.
- (6) Η Δανία έχει πραγματοποιήσει επιτυχή πιλοτική εφαρμογή με τις Κάτω Χώρες.
- (7) Έχει πραγματοποιηθεί επίσκεψη αξιολόγησης στη Δανία και η ομάδα αξιολόγησης των Κάτω Χωρών έχει καταρτίσει έκθεση σχετικά με την εν λόγω επίσκεψη, η οποία έχει διαβιβαστεί στην αρμόδια ομάδα εργασίας του Συμβουλίου.
- (8) Έχει υποβληθεί στο Συμβούλιο συνολική έκθεση αξιολόγησης, στην οποία συνοψίζονται τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, της επίσκεψης αξιολόγησης και της πιλοτικής εφαρμογής σχετικά με την ανταλλαγή δεδομένων DNA.
- (9) Στις 12 Ιουλίου 2016 το Συμβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Δανία έχει θέσει σε πλήρη εφαρμογή τις γενικές διατάξεις προστασίας δεδομένων που ορίζονται στο κεφάλαιο 6 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ.
- (10) Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της αυτοματοποιημένης αναζήτησης δεδομένων DNA, η Δανία θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να λαμβάνει και να παρέχει προσωπικά δεδομένα σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Γνώμη της 25ης Οκτωβρίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(3)</sup> Απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, για την εφαρμογή της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος (ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 12).

- (11) Η Δανία δεσμεύεται από την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην έκδοση και την εφαρμογή της παρούσας απόφασης με την οποία εφαρμόζεται η απόφαση 2008/615/ΔΕΥ.
- (12) Η Ιρλανδία δεσμεύεται από την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην έκδοση και την εφαρμογή της παρούσας απόφασης με την οποία εφαρμόζεται η απόφαση 2008/615/ΔΕΥ.
- (13) Το Ηνωμένο Βασίλειο δεσμεύεται από την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην έκδοση της παρούσας απόφασης με την οποία εφαρμόζεται η απόφαση 2008/615/ΔΕΥ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Για τους σκοπούς της αυτοματοποιημένης αναζήτησης και σύγκρισης δεδομένων DNA, η Δανία δικαιούται να λαμβάνει και να παρέχει προσωπικά δεδομένα σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ από τις 25 Νοεμβρίου 2016.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 18 Νοεμβρίου 2016.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

R. ΚΑΛΙΝΪΆΚ

---

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2048 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Νοεμβρίου 2016

για την έναρξη της αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δακτυλοσκοπικών δεδομένων στη Δανία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 33,Έχοντας υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 2 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ, δεν επιτρέπεται η παροχή προσωπικών δεδομένων που προβλέπεται στην εν λόγω απόφαση πριν οι γενικές διατάξεις περί προστασίας δεδομένων που ορίζονται στο κεφάλαιο 6 της εν λόγω απόφασης τεθούν σε εφαρμογή στο εθνικό δικαιο των εδαφών των σχετικών κρατών μελών που συμμετέχουν στην εν λόγω παροχή δεδομένων.
- (2) Το άρθρο 20 της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> προβλέπει ότι η επαλήθευση ότι η ανωτέρω προϋπόθεση πληρούται όσον αφορά την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων σύμφωνα με το κεφάλαιο 2 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ πρέπει να γίνεται βάσει έκθεσης αξιολόγησης η οποία βασίζεται σε ερωτηματολόγιο, σε επίσκεψη αξιολόγησης και σε πιλοτική εφαρμογή.
- (3) Σύμφωνα με το κεφάλαιο 4 σημείο 1.1 του παραρτήματος της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ, το ερωτηματολόγιο που εκπονείται από την αρμόδια ομάδα εργασίας του Συμβουλίου αφορά καθεμιά από τις αυτοματοποιημένες ανταλλαγές δεδομένων και πρέπει να απαντηθεί από ένα κράτος μέλος μόλις κρίνει ότι πληροί τις προϋποθέσεις για την ανταλλαγή δεδομένων της συγκεκριμένης κατηγορίας.
- (4) Η Δανία έχει συμπληρώσει το ερωτηματολόγιο για την προστασία δεδομένων και το ερωτηματολόγιο σχετικά με την ανταλλαγή δακτυλοσκοπικών δεδομένων.
- (5) Η Δανία πραγματοποίησε με επιτυχία πιλοτική εφαρμογή από κοινού με τη Γερμανία.
- (6) Έχει πραγματοποιηθεί επίσκεψη αξιολόγησης στη Δανία και η γερμανική ομάδα αξιολόγησης έχει καταρτίσει έκθεση σχετικά με την εν λόγω επίσκεψη, η οποία έχει διαβιβαστεί στην αρμόδια ομάδα εργασίας του Συμβουλίου.
- (7) Έχει υποβληθεί στο Συμβούλιο συνολική έκθεση αξιολόγησης, στην οποία συνοψίζονται τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, της επίσκεψης αξιολόγησης και της πιλοτικής εφαρμογής σχετικά με την ανταλλαγή δακτυλοσκοπικών δεδομένων.
- (8) Στις 12 Ιουλίου 2016 το Συμβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Δανία έχει θέσει σε πλήρη εφαρμογή τις γενικές διατάξεις προστασίας δεδομένων που ορίζονται στο κεφάλαιο 6 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ.
- (9) Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της αυτοματοποιημένης αναζήτησης δακτυλοσκοπικών δεδομένων, η Δανία θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να λαμβάνει και να παρέχει προσωπικά δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 9 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ.
- (10) Η Δανία δεσμεύεται από την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην έκδοση και την εφαρμογή της παρούσας απόφασης με την οποία εφαρμόζεται η απόφαση 2008/615/ΔΕΥ.
- (11) Η Ιρλανδία δεσμεύεται από την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην έκδοση και την εφαρμογή της παρούσας απόφασης με την οποία εφαρμόζεται η απόφαση 2008/615/ΔΕΥ.
- (12) Το Ηνωμένο Βασίλειο δεσμεύεται από την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ και, ως εκ τούτου, συμμετέχει στην έκδοση της παρούσας απόφασης με την οποία εφαρμόζεται η απόφαση 2008/615/ΔΕΥ,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Γνώμη της 25ης Οκτωβρίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(3)</sup> Απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, για την εφαρμογή της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος (ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 12).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Για τους σκοπούς της αυτοματοποιημένης αναζήτησης δακτυλοσκοπικών δεδομένων, η Δανία δικαιούται να λαμβάνει και να παρέχει προσωπικά δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 9 της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ από τις 25 Νοεμβρίου 2016.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 18 Νοεμβρίου 2016.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

R. ΚΑΛΙΝΪΆΚ

---

**ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ, Ευρατόμ) 2016/2049 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**  
**της 21ης Νοεμβρίου 2016**  
**για τον διορισμό ενός τακτικού μέλους, έπειτα από πρόταση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, στην**  
**Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 302,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενεργείας, και ιδίως το άρθρο 106α,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της κυβέρνησης των Κάτω Χωρών,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 18 Σεπτεμβρίου 2015 και την 1η Οκτωβρίου 2015 το Συμβούλιο εξέδωσε τις αποφάσεις (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/1600 <sup>(1)</sup> και (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/1790 <sup>(2)</sup> για τον διορισμό των μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την περίοδο από 21 Σεπτεμβρίου 2015 έως 20 Σεπτεμβρίου 2020.
- (2) Μία θέση τακτικού μέλους της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής έμεινε κενή λόγω της λήξης της θητείας της κ. Melanie Irmgard BOUWKNEGT,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η κ. Hester HOUWING, *Policy Adviser at the Christian Trade Union Federation (CNV)*, διορίζεται τακτικό μέλος στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή για το εναπομένον διάστημα της θητείας, ήτοι έως τις 20 Σεπτεμβρίου 2020.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει από την ημέρα της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 2016.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. PLAVČAN

<sup>(1)</sup> Απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/1600 του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2015, για τον διορισμό των μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την περίοδο από 21 Σεπτεμβρίου 2015 έως 20 Σεπτεμβρίου 2020 (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 53).

<sup>(2)</sup> Απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/1790 του Συμβουλίου, της 1ης Οκτωβρίου 2015, για τον διορισμό των μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την περίοδο από 21 Σεπτεμβρίου 2015 έως 20 Σεπτεμβρίου 2020 (ΕΕ L 260 της 7.10.2015, σ. 23).

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2050 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Νοεμβρίου 2016

όσον αφορά τη διάθεση ενός γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) στην αγορά

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 7443]

(Το κείμενο στην ολλανδική 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,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2001/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, για τη σκόπιμη ελευθέρωση γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών στο περιβάλλον και την κατάργηση της οδηγίας 90/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 18 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο,

Κατόπιν διαβούλευσης με την Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με την οδηγία 2001/18/ΕΚ, η διάθεση στην αγορά προϊόντος που περιέχει ή αποτελείται από γενετικώς τροποποιημένο οργανισμό ή συνδυασμό γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών προϋποθέτει γραπτή συγκατάθεση εκ μέρους της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους που είναι ο αποδέκτης της κοινοποίησης για τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά.
- (2) Τον Μάρτιο του 2013 η εταιρεία Suntory Holdings Limited, Οσάκα, Ιαπωνία, διαβίβασε στην αρμόδια αρχή των Κάτω Χωρών κοινοποίηση για τη διάθεση ενός γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) στην αγορά.
- (3) Η κοινοποίηση αφορά την εισαγωγή, διανομή και λιανική πώληση του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου *Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4.
- (4) Σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 14 της οδηγίας 2001/18/ΕΚ, η αρμόδια αρχή των Κάτω Χωρών συνέταξε έκθεση αξιολόγησης, στην οποία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν συντρέχουν λόγοι να μη δοθεί συγκατάθεση για τη διάθεση στην αγορά κομμένων ανθέων του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) για διακοσμητική χρήση, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις.
- (5) Η έκθεση αξιολόγησης υποβλήθηκε στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, ορισμένες από τις οποίες διατύπωσαν αντιρρήσεις και μία από τις οποίες ενέμεινε σ' αυτές, για τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά.
- (6) Στη γνώμη που εξέδωσε στις 10 Νοεμβρίου 2014 η Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων (EFSA) εξέτασε τις αντιρρήσεις στις οποίες ενέμεινε το κράτος μέλος και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στην περίπτωση που θα σημειωθεί διάδοση του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου SHD-27531-4 (π.χ. ρίζωση) από ιδιώτες, το γενετικώς τροποποιημένο γαρίφαλο δεν παρουσιάζει δυνατότητες υψηλότερης επιβίωσης, προσαρμογής ή δράσης ζιζανίου σε σχέση με τη γονική σειρά <sup>(2)</sup>. Κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η δυνητική διασπορά της γύρης του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου από λεπιδόπτερα σε άγρια είδη *Dianthus* είναι εξαιρετικά απίθανη και, αν αυτό συμβεί, είναι πολύ απίθανο να παραχθούν βιώσιμα υβριδία τα οποία θα επιβιώσουν και θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Τέλος, η Αρχή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είναι πολύ απίθανο να συμβεί μεταφορά των εισαχθέντων γονιδίων από φυτό σε φυτό και, αν αυτό συμβεί, είναι απίθανο να οδηγήσει σε παραγωγή βιώσιμων σπόρων που θα προκαλούσαν ανεπιθύμητες επιπτώσεις για το περιβάλλον.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 106 της 17.4.2001, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Ειδική ομάδα ΓΤΟ της EFSA (ομάδα της EFSA για τους γενετικώς τροποποιημένους οργανισμούς), 2014. Scientific Opinion on objections of a Member State to a notification (Reference C/NL/13/01) for the placing on the market of the genetically modified carnation SHD-27531-4 with a modified colour, for import of cut flowers for ornamental use, under Part C of Directive 2001/18/EC from Suntory Holdings Limited [Επιστημονική γνώμη σχετικά με τις αντιρρήσεις ενός κράτους μέλους σε κοινοποίηση (αριθ. αναφ. C/NL/13/01) για τη διάθεση στην αγορά του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου SHD-27531-4 με τροποποιημένο χρώμα, για την εισαγωγή κομμένων ανθέων για διακοσμητική χρήση, σύμφωνα με το μέρος Γ της οδηγίας 2001/18/ΕΚ, από την εταιρεία Suntory Holdings Limited]. *EFSA Journal* 2014;12(11):3878, 9 σελ. doi:10.2903/j.efsa.2014.3878

- (7) Ύστερα από αίτημα της Επιτροπής για πλήρη γνωμοδότηση της EFSA, στις 15 Δεκεμβρίου 2015, η EFSA εξέδωσε νέα γνώμη που κατέληγε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει επιστημονικός λόγος να θεωρηθεί ότι η εισαγωγή, διανομή και λιανική πώληση στην Ένωση κομμένων ανθέων του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου SHD-27531-4 για διακοσμητική χρήση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου ή στο περιβάλλον<sup>(1)</sup>. Η EFSA έκρινε επίσης ότι το σχέδιο παρακολούθησης που κατέθεσε ο κάτοχος της συγκατάθεσης ήταν αποδεκτό υπό το πρίσμα των προβλεπόμενων χρήσεων του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου.
- (8) Από την εξέταση του συνόλου της κοινοποίησης, των πρόσθετων στοιχείων που υπέβαλε ο κοινοποιών, των συγκεκριμένων αντιρρήσεων στις οποίες επέμεινε ένα κράτος μέλος βάσει της οδηγίας 2001/18/EK και των γνωμοδοτήσεων της EFSA δεν στοιχειοθετούνται αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου ή στο περιβάλλον από τη διάθεση κομμένων ανθέων του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) στην αγορά, στο πλαίσιο της προτεινόμενης διακοσμητικής χρήσης τους.
- (9) Στο γενετικώς τροποποιημένο γαρίφαλο (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) έχει αποδοθεί αποκλειστικός αναγνωριστικός κωδικός για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1830/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(2)</sup> και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 65/2004 της Επιτροπής<sup>(3)</sup>.
- (10) Λαμβανομένων υπόψη των γνωμοδοτήσεων της EFSA, δεν χρειάζεται να επιβληθούν, για τις προβλεπόμενες χρήσεις, ειδικοί όροι όσον αφορά τον χειρισμό ή τη συσκευασία του συγκεκριμένου προϊόντος και την προστασία συγκεκριμένων οικοσυστημάτων, περιβαλλόντων ή γεωγραφικών περιοχών.
- (11) Η επισήμανση του προϊόντος πρέπει να περιλαμβάνει την πληροφορία ότι τα κομμένα άνθη του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για κατανάλωση από τον άνθρωπο ή από τα ζώα ούτε για καλλιέργεια.
- (12) Επικυρώθηκε τον Μάρτιο του 2016 μια μέθοδος ανίχνευσης για το γενετικώς τροποποιημένο γαρίφαλο (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) από το εργαστήριο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συστάθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1829/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(4)</sup>.
- (13) Η επιτροπή που συστάθηκε βάσει του άρθρου 30 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/18/EK δεν εξέδωσε γνώμη εντός της προθεσμίας που είχε ορίσει ο πρόεδρος της. Κρίθηκε αναγκαία η έκδοση εκτελεστικής πράξης και ο πρόεδρος υπέβαλε το σχέδιο εκτελεστικής πράξης στην επιτροπή προσφυγών για περαιτέρω εξέταση. Η επιτροπή προσφυγών δεν εξέδωσε γνώμη.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### Άρθρο 1

#### Συγκατάθεση

1. Παρέχεται γραπτή συγκατάθεση από την αρμόδια αρχή των Κάτω Χωρών για τη διάθεση γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου (*Dianthus caryophyllus* L., σειρά SHD-27531-4) στην αγορά, όπως κοινοποίησε η εταιρεία Suntory Holdings Limited, Οσάκα (Ιαπωνία) (αριθ. αναφοράς C/NL/13/01) και ορίζεται στο άρθρο 2.
2. Η συναίνεση δίνεται γραπτώς και αναφέρει ρητώς τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 3 και 4 και τον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.
3. Η συγκατάθεση ισχύει αποκλειστικά για τη διάθεση κομμένων ανθέων του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου στην αγορά ως προϊόντος.

<sup>(1)</sup> Ειδική ομάδα ΓΤΟ της EFSA (ομάδα της EFSA για τους γενετικώς τροποποιημένους οργανισμούς), 2015. Επιστημονική γνώμη σχετικά με κοινοποίηση σύμφωνα με το μέρος Γ (στοιχεία αναφοράς C/NL/13/01) από τη Suntory Holdings Limited για την εισαγωγή, τη διανομή και τη λιανική πώληση κομμένων ανθέων γαρίφαλου της σειράς SHD-27531-4 με τροποποιημένο χρώμα πετάλων, για διακοσμητική χρήση. *EFSA Journal* 2015-13(12):4358, 19 σελ. doi:10.2903/j.efsa.2015.4358

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1830/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2003, σχετικά με την ιχνηλασιμότητα και την επισήμανση γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών και την ιχνηλασιμότητα τροφίμων και ζωοτροφών που παράγονται από γενετικώς τροποποιημένους οργανισμούς, και για την τροποποίηση της οδηγίας 2001/18/EK (ΕΕ L 268 της 18.10.2003, σ. 24).

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 65/2004 της Επιτροπής, της 14ης Ιανουαρίου 2004, για την καθιέρωση συστήματος σχηματισμού και απόδοσης αποκλειστικών αναγνωριστικών κωδικών για τους γενετικά τροποποιημένους οργανισμούς (ΕΕ L 10 της 16.1.2004, σ. 5).

<sup>(4)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1829/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2003, για τα γενετικώς τροποποιημένα τρόφιμα και ζωοτροφές (ΕΕ L 268 της 18.10.2003, σ. 1).



4. Η συγκατάθεση καλύπτει τους απογόνους που λαμβάνονται μέσω βλαστικής αναπαραγωγής του γενετικά τροποποιημένου γαρίφαλου.
5. Η διάρκεια ισχύος της συγκατάθεσης είναι 10 έτη από την ημερομηνία έκδοσής της.

#### Άρθρο 2

#### Προϊόν

1. Ο γενετικά τροποποιημένος οργανισμός που πρόκειται να διατεθεί στην αγορά είναι γαρίφαλο (*Dianthus caryophyllus* L.) με τροποποιημένο χρώμα άνθους, παραγόμενο από κυτταροκαλλιέργεια *Dianthus caryophyllus* L. και μετασηματισθέν με *Agrobacterium tumefaciens*, στέλεχος AGL0, με τη χρήση του φορέα pCGP1991 και με αποτέλεσμα τη σειρά SHD-27531-4.

Το γενετικά τροποποιημένο γαρίφαλο περιέχει το ακόλουθο DNA σε τρεις κασέτες:

α) Κασέτα 1

Το γονίδιο *dfi* της πετούνιας, που κωδικοποιεί την 4-αναγωγή της διυδροφλαβονόλης (DFR), βασικό ένζυμο της πορείας βιοσύνθεσης των ανθοκυανινών, μαζί με τον υποκινητή και την ακολουθία τερματισμού του.

β) Κασέτα 2

Την ακολουθία του υποκινητή του γονιδίου του φυτού «σκυλάκι» που κωδικοποιεί τη συνθετάση της χαλκόνης, το συμπληρωματικό DNA (cDNA) της 3'5'-υδροξυλάσης των φλαβονοειδών (*f3'5'h*) της *Viola hortensis* που κωδικοποιεί την F3'5'H, βασικό ένζυμο της πορείας βιοσύνθεσης των ανθοκυανινών, και την ακολουθία τερματισμού του γονιδίου *D8* της πετούνιας που κωδικοποιεί μια υποθετική πρωτεΐνη μεταφοράς φωσφολιπιδίων.

Οι δύο αυτές κασέτες προστέθηκαν στο γονιδίωμα του φυτού ώστε να επιτευχθεί το επιθυμητό χρώμα άνθους.

γ) Κασέτα 3

Τον υποκινητή 35S του ιού της μωσαϊκής της ανθοκράμβης, τη μη μεταφραζόμενη περιοχή 5' του γονιδίου της πετούνιας που κωδικοποιεί την πρωτεΐνη δέσμευσης της χλωροφύλλης α/β, το γονίδιο *SuRB (als)* που κωδικοποιεί μια μεταλλαγμένη πρωτεΐνη ακετογαλακτικής συνθάσης (ALS), προερχόμενο από τη *Nicotiana tabacum*, η οποία προσδίδει ανθεκτικότητα στη σουλφονουλουρία, συμπεριλαμβανομένης της ακολουθίας τερματισμού του. Αυτό το γνώρισμα χρησιμοποιήθηκε ως δείκτης για την επιλογή των μετασηματισμένων κυττάρων.

2. Ο αποκλειστικός αναγνωριστικός κωδικός του γενετικά τροποποιημένου γαρίφαλου είναι SHD-27531-4.

#### Άρθρο 3

#### Όροι διάθεσης στην αγορά

Το γενετικά τροποποιημένο γαρίφαλο δύναται να διατεθεί στην αγορά υπό τους ακόλουθους όρους:

- α) το γενετικά τροποποιημένο γαρίφαλο μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο για διακοσμητικούς σκοπούς·
- β) δεν επιτρέπεται η καλλιέργεια του γενετικά τροποποιημένου γαρίφαλου·
- γ) με την επιφύλαξη των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας που προβλέπονται στο άρθρο 25 της οδηγίας 2001/18/ΕΚ, η μεθοδολογία ανίχνευσης και ταυτοποίησης του γενετικά τροποποιημένου γαρίφαλου, συμπεριλαμβανομένων των πειραματικών δεδομένων που καταδεικνύουν την ειδικότητα της μεθοδολογίας, όπως έχει επικυρωθεί από το εργαστήριο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημοσιεύεται στη διεύθυνση <http://gmo-crl.jrc.ec.europa.eu/valid-2001-18.htm>·
- δ) με την επιφύλαξη των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας που προβλέπονται στο άρθρο 25 της οδηγίας 2001/18/ΕΚ, ο κάτοχος της συγκατάθεσης παρέχει, οποτεδήποτε του ζητηθεί, δείγματα θετικών και αρνητικών μαρτύρων του προϊόντος ή το γενετικό υλικό του ή υλικά αναφοράς στις αρμόδιες αρχές και στις υπηρεσίες επιθεώρησης των κρατών μελών, καθώς και στα εργαστήρια ελέγχου της ΕΕ·
- ε) οι φράσεις «Το παρόν προϊόν είναι γενετικά τροποποιημένος οργανισμός» ή «Το παρόν προϊόν είναι γενετικά τροποποιημένο γαρίφαλο», καθώς και οι φράσεις «Απαγορεύονται η κατανάλωση από τον άνθρωπο ή από τα ζώα και η καλλιέργεια» αναγράφονται σε ετικέτα ή σε έντυπο που συνοδεύει τα γενετικά τροποποιημένα γαρίφαλα.

**Άρθρο 4****Παρακολούθηση**

1. Κατά τη διάρκεια ισχύος της συγκατάθεσης ο κάτοχός της εξασφαλίζει την κατάρτιση και εφαρμογή του σχεδίου παρακολούθησης που περιλαμβάνεται στην κοινοποίηση και συνίσταται σε ένα γενικό σχέδιο επιτήρησης, με στόχο τον εντοπισμό τυχόν αρνητικών συνεπειών στην υγεία του ανθρώπου και των ζώων ή στο περιβάλλον από τον χειρισμό ή τη χρησιμοποίηση του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου.

Το σχέδιο παρακολούθησης διατίθεται στη διεύθυνση: [Link: plan published on the internet].

2. Ο κάτοχος της συγκατάθεσης ενημερώνει κατευθείαν τις επιχειρήσεις και τους χρήστες σχετικά με την ασφάλεια και τα γενικά χαρακτηριστικά του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου, καθώς και τους όρους τους σχετικούς με την παρακολούθηση, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων διαχειριστικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση τυχαίας καλλιέργειας.

3. Ο κάτοχος της συγκατάθεσης υποβάλλει στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ετήσιες εκθέσεις σχετικά με τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης.

4. Ο κάτοχος της συγκατάθεσης οφείλει να είναι σε θέση να τεκμηριώσει στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών:

- α) ότι τα υφιστάμενα δίκτυα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών δικτύων βοτανικής επιτήρησης και υπηρεσιών φυτικής προστασίας, όπως ορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης που περιέχεται στην κοινοποίηση, συλλέγουν τα στοιχεία τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση του γενετικώς τροποποιημένου γαρίφαλου· και
- β) ότι τα υφιστάμενα δίκτυα παρακολούθησης που αναφέρονται στο στοιχείο α) έχουν συμφωνήσει να διαθέτουν τα ανωτέρω στοιχεία στον κάτοχο της συγκατάθεσης πριν από την προθεσμία υποβολής των εκθέσεων παρακολούθησης στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με την παράγραφο 3.

**Άρθρο 5****Αποδέκτης**

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 2016.

Για την Επιτροπή  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
Μέλος της Επιτροπής

## III

(Λοιπές πράξεις)

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

αριθ. 216/14/COL

της 28ης Μαΐου 2014

**για την ενενηκοστή έκτη τροποποίηση των διαδικαστικών και ουσιαστικών κανόνων στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων με την έκδοση νέων κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες [2016/2051]**

Η ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ (στο εξής «η Αρχή»),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (εφεξής «η συμφωνία για τον ΕΟΧ»), και ιδίως τα άρθρα 61 έως 63 και το πρωτόκολλο αριθ. 26,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τη συμφωνία μεταξύ των κρατών της ΕΖΕΣ για τη σύσταση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου (εφεξής «συμφωνία περί Εποπτείας και Δικαστηρίου»), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 24, καθώς και το άρθρο 1 του μέρους I του πρωτοκόλλου αριθ. 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Βάσει του άρθρου 24 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου, η Αρχή θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις της συμφωνίας για τον ΕΟΧ σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις.

Βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου, η Αρχή εκδίδει ανακοινώσεις ή κατευθυντήριες γραμμές για θέματα που αναφέρονται στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, εφόσον τούτο προβλέπεται ρητά από την εν λόγω συμφωνία ή από τη συμφωνία περί Εποπτείας και Δικαστηρίου ή κρίνεται αναγκαίο από την Αρχή.

Στις 4 Απριλίου 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε «Ανακοίνωση της Επιτροπής, Κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες»<sup>(1)</sup>. Οι κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση και, σε περίπτωση που όντως συνιστά κρατική ενίσχυση, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά. Εφαρμόζονται από τις 4 Απριλίου 2014 και αντικαθιστούν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 και του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές<sup>(2)</sup> από την εν λόγω ημερομηνία.

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Η ενιαία εφαρμογή των κανόνων του ΕΟΧ περί κρατικών ενισχύσεων πρέπει να εξασφαλίζεται στο σύνολο του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου σύμφωνα με τον στόχο της ομοιογένειας που καθορίζεται στο άρθρο 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

Σύμφωνα με το σημείο II του τμήματος «ΓΕΝΙΚΑ» του παραρτήματος XV της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, η Αρχή εκδίδει, κατόπιν διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, νέες κατευθυντήριες γραμμές αντίστοιχες με εκείνες που εκδίδονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές θα αντικαταστήσουν αυτές που ισχύουν σήμερα για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες<sup>(3)</sup>.

ΚΑΤΟΠΙΝ διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή,

ΚΑΤΟΠΙΝ διαβουλεύσεων με τα κράτη της ΕΖΕΣ με σχετική επιστολή της 12ης Μαΐου 2014,

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3.

<sup>(2)</sup> Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5) · και ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

<sup>(3)</sup> Χρηματοδότηση των αερολιμένων και κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ L 62 της 6.3.2008, σ. 30 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 12 της 6.3.2008, σ. 3).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις τροποποιούνται με την εισαγωγή νέων κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές επισυνάπτονται ως παράρτημα της παρούσας απόφασης και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτής.

*Άρθρο 2*

Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό.

Βρυξέλλες, 28 Μαΐου 2014.

*Για την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ*

Oda Helen SLETNES

*Πρόεδρος*

Frank BÜCHEL

*Μέλος του Σώματος*

\_\_\_\_\_

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΕ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή: πολιτική κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των αερομεταφορών
2. Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί
  - 2.1. Πεδίο εφαρμογής
  - 2.2. Ορισμοί
3. Ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ
  - 3.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας
  - 3.2. Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός στο κράτος
  - 3.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στο εμπόριο
  - 3.4. Δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων και η εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς
  - 3.5. Οικονομικές σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών
    - 3.5.1. Σύγκριση με την αγοραία τιμή
    - 3.5.2. Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας
4. Δημόσια χρηματοδότηση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος
  - 4.1. Ορισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών
  - 4.2. Συμβατότητα των ενισχύσεων υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας
5. Συμβατότητα των ενισχύσεων σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ
  - 5.1. Ενισχύσεις σε αερολιμένες
    - 5.1.1. Επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες
    - 5.1.2. Ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες
  - 5.2. Ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών
6. Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ
7. Σώρευση
8. Τελικές διατάξεις
  - 8.1. Ετήσια υποβολή εκθέσεων
  - 8.2. Διαφάνεια
  - 8.3. Παρακολούθηση
  - 8.4. Αξιολόγηση
  - 8.5. Ενδεδειγμένα μέτρα
  - 8.6. Εφαρμογή
  - 8.7. Επανεξέταση

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

1. Οι αεροπορικές μεταφορές, συνδέοντας ανθρώπους και περιοχές, διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ολοκλήρωση και την ανταγωνιστικότητα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου («ΕΟΧ»), καθώς και στην αλληλεπίδρασή του με τον υπόλοιπο κόσμο. Οι αεροπορικές μεταφορές συνεισφέρουν σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, με πάνω από 15 εκατομμύρια μετακινήσεις εμπορικού χαρακτήρα ετησίως, 822 εκατομμύρια αφικνούμενους ή αναχωρούντες επιβάτες που εξυπηρετήθηκαν από τους αερολιμένες της Ένωσης το 2011, 150 αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, ένα δίκτυο που αποτελείται από περισσότερους από 460 αερολιμένες, καθώς και 60 φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας<sup>(1)</sup>. Η Ένωση επωφελείται από τη θέση που κατέχει ως παγκόσμιος αεροπορικός κόμβος, καθώς μόνο οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες συνεισφέρουν περισσότερα από 140 δισεκατ. ευρώ στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της Ένωσης ετησίως. Ο τομέας των αερομεταφορών απασχολεί περίπου 2,3 εκατομμύρια ανθρώπους στην Ένωση<sup>(2)</sup>.
2. Η στρατηγική «Ευρώπη 2020»<sup>(3)</sup> («ΕΕ 2020») υπογραμμίζει τη σημασία των υποδομών μεταφορών στο πλαίσιο της στρατηγικής της Ένωσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη την επόμενη δεκαετία. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή τόνισε στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών»<sup>(4)</sup> ότι η εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους, η εξάλειψη των αδικαιολόγητων επιδοτήσεων, καθώς και ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της προσπάθειας για την εναρμόνιση των επιλογών της αγοράς με τις ανάγκες της βιωσιμότητας. Ο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών», υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της αποτελεσματικής χρήσης των πόρων. Στην πράξη, οι μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούν λιγότερη και καθαρότερη ενέργεια, να αξιοποιούν καλύτερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις τους στο κλίμα και στο περιβάλλον, ιδίως μάλιστα στους βασικούς φυσικούς πόρους όπως το νερό, το έδαφος και τα οικοσυστήματα.
3. Η σταδιακή ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς οδήγησε στην κατάργηση όλων των εμπορικών περιορισμών για τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις εντός του ΕΟΧ, π.χ. των περιορισμών σε σχέση με τα δρομολόγια ή τον αριθμό των πτήσεων και του καθορισμού των ναύλων. Από την ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών το 1997<sup>(5)</sup>, ο κλάδος επεκτάθηκε όσο ποτέ άλλοτε, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Το γεγονός αυτό προέλιπε επίσης το έδαφος για την εμφάνιση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, οι οποίοι λειτουργούν ακολουθώντας ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο που βασίζεται σε μικρά χρονικά διαστήματα μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων και πολύ αποτελεσματική χρήση του στόλου. Η εξέλιξη αυτή προκάλεσε ραγδαία αύξηση της κυκλοφορίας, καθώς οι μετακινήσεις μέσω αερομεταφορέων χαμηλού κόστους αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς από το 2005 και μετά. Το 2012, για πρώτη φορά, οι εταιρείες χαμηλού κόστους (44,8 %) υπερέβησαν το μερίδιο αγοράς των κατεστημένων αερομεταφορέων (42,4 %), τάση η οποία συνεχίστηκε το 2013 (45,94 % για τις εταιρείες χαμηλού κόστους και 40,42 % για τις κατεστημένες).
4. Παρότι οι αερολιμένες εξακολουθούν στο μεγαλύτερο ποσοστό τους να τελούν υπό δημόσια ιδιοκτησία και διαχείριση<sup>(6)</sup>, επί του παρόντος αυξάνεται συνεχώς η συμμετοχή ιδιωτικών επιχειρήσεων σε αερολιμένες σε ολόκληρο τον ΕΟΧ. Την τελευταία δεκαετία δημιουργήθηκαν νέες αγορές μέσω της μερικής ιδιωτικοποίησης ορισμένων αερολιμένων, καθώς και λόγω του ανταγωνισμού για τη διαχείριση αερολιμένων κρατικής ιδιοκτησίας, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών αερολιμένων.
5. Οι μικρότεροι αερολιμένες εμφανίζουν το μεγαλύτερο ποσοστό δημόσιας ιδιοκτησίας<sup>(7)</sup> και τις περισσότερες φορές βασίζονται σε κρατική στήριξη για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται βάσει εκτιμήσεων της αγοράς, και συγκεκριμένα βάσει υγιών εκ των προτέρων προοπτικών αποδοτικότητας, αλλά κατ' ουσίαν βάσει τοπικών ή περιφερειακών εκτιμήσεων. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς,

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

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

(3) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Ευρώπη 2020 — Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, COM(2010) 2020 τελικό, της 3ης Μαρτίου 2010.

(4) Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011)144.

(5) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1), που ενσωματώθηκε στο σημείο 66β του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής αριθ. 7/94 της 21ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ L 160 της 28.6.1994, σ. 1 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 17 της 28.6.1994, σ. 1)· κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8), που ενσωματώθηκε στο σημείο 64α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής αριθ. 7/94 της 21ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ L 160 της 28.6.1994, σ. 1 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 17 της 28.6.1994, σ. 1)· και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15), που ενσωματώθηκε στο σημείο 65 του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής αριθ. 7/94 της 21ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ L 160 της 28.6.1994, σ. 1 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 17 της 28.6.1994, σ. 1).

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

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

οι προοπτικές αποδοτικότητας των εμπορικών αερολιμένων εξακολουθούν να εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό <sup>(8)</sup> από το επίπεδο της ικανότητας διεκπεραίωσης, καθώς οι αερολιμένες που εξυπηρετούν λιγότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως αντιμετωπίζουν συνήθως δυσκολίες προκειμένου να καλύψουν τις λειτουργικές τους δαπάνες. Κατά συνέπεια, η συντριπτική πλειονότητα των περιφερειακών αερολιμένων επιδοτείται από τις δημόσιες αρχές σε τακτική βάση.

6. Ορισμένες περιοχές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν δυσκολίες λόγω της ανεπαρκούς προσβασιμότητάς τους από τον υπόλοιπο ΕΟΧ, ενώ μεγάλοι κόμβοι αντιμετωπίζουν αυξανόμενα επίπεδα συμφόρησης <sup>(9)</sup>. Συγχρόνως, η πυκνότητα των περιφερειακών αερολιμένων σε ορισμένες περιοχές του ΕΟΧ έχει οδηγήσει σε σημαντική πλεονάζουσα χωρητικότητα των αερολιμενικών υποδομών σε σχέση με την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες των αεροπορικών εταιρειών.
7. Το σύστημα τιμολόγησης στους περισσότερους αερολιμένες του ΕΟΧ σχεδιάζεται κατά παράδοση ως ένα δημοσιευόμενο σύστημα αερολιμενικών τελών βάσει του αριθμού των επιβατών και του βάρους του αεροσκάφους <sup>(10)</sup>. Ωστόσο, οι εξελίξεις στην αγορά και η στενή συνεργασία μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών προετοίμασαν σταδιακά το έδαφος για ένα ευρύ φάσμα εμπορικών πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων μακροπρόθεσμων συμβάσεων με διαφοροποιημένα τιμολόγια και ενίοτε της παροχής σημαντικών κινήτρων και στήριξης για εμπορική προώθηση από τους αερολιμένες και/ή τις τοπικές αρχές προς τις αεροπορικές εταιρείες. Συγκεκριμένα, δημόσια κονδύλια που προορίζονται για τη στήριξη της λειτουργίας ενός αερολιμένα μπορεί να διοχετεύονται σε αεροπορικές εταιρείες για την προσέλκυση περισσότερης εμπορικής κίνησης, στρεβλώνοντας κατά τον τρόπο αυτόν τις αγορές αεροπορικών μεταφορών <sup>(11)</sup>.
8. Η Επιτροπή επισημαίνει στην ανακοίνωσή της σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις <sup>(12)</sup> ότι η πολιτική κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να εστιάζεται στη διευκόλυνση ενισχύσεων που είναι καλά σχεδιασμένες και στοχοθετημένες σε αδυναμίες της αγοράς και σε στόχους κοινού συμφέροντος της Ένωσης, καθώς και στην αποτροπή της σπατάλης δημόσιων πόρων. Τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων μπορούν πράγματι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να διορθώσουν ανεπάρκειες της αγοράς, συνεισφέροντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην αποτελεσματική λειτουργία των αγορών και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα. Επιπλέον, στις περιπτώσεις που οι αγορές παρέχουν θετικά αποτελέσματα τα οποία όμως δεν κρίνονται ικανοποιητικά από την άποψη της πολιτικής συνοχής, οι κρατικές ενισχύσεις είναι δυνατόν να συμβάλουν στην επίτευξη περισσότερο επιθυμητών και δίκαιων αποτελεσμάτων στην αγορά. Ωστόσο, οι κρατικές ενισχύσεις ενδέχεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις, όπως είναι η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων και η αλλοίωση των συναλλαγών μεταξύ των κρατών του ΕΟΧ σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον του ΕΟΧ. Συνεπώς, ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να προωθεί την ορθή χρήση των δημόσιων πόρων για πολιτικές με γνώμονα την ανάπτυξη, περιορίζοντας ταυτόχρονα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που υπονομεύουν τη διασφάλιση ίσων όρων στην εσωτερική αγορά, ιδίως αποτρέποντας την αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια ζώνη επιρροής και τη δημιουργία πλεονάζουσας χωρητικότητας.
9. Η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών εντάσσεται στις προσπάθειες που καταβάλλει η Αρχή με σκοπό τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των κλάδων των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών του ΕΟΧ <sup>(13)</sup>. Η διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων στον ΕΟΧ είναι θεμελιώδους σημασίας για την επίτευξη των στόχων αυτών, καθώς και για ολοκληρή τη συμφωνία για τον ΕΟΧ. Ταυτόχρονα, οι περιφερειακοί αερολιμένες μπορούν να αποδειχτούν σημαντικοί τόσο για την τοπική ανάπτυξη όσο και για την προσβασιμότητα ορισμένων περιοχών, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη τις θετικές προβλέψεις κίνησης για τις αεροπορικές μεταφορές στον ΕΟΧ.
10. Στο πλαίσιο του γενικού σχεδίου για τη δημιουργία ενιαίου εναέριου χώρου του ΕΟΧ και λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στην αγορά, η Αρχή ενέκρινε, το 2005, κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες <sup>(14)</sup> («κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές»). Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές καθόρισαν τους όρους υπό τους οποίους μπορούν να κηρυχτούν συμβιβασίμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ

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

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

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

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

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

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

<sup>(14)</sup> Χρηματοδότηση των αερολιμένων και κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ L 62 της 6.3.2008, σ. 30 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 12 της 6.3.2008, σ. 3).

ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Συμπλήρωσαν τις προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές <sup>(15)</sup>, που περιείχαν κυρίως διατάξεις σχετικά με την αναδιάρθρωση εθνικών αερομεταφορών και τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς όφελος των πολιτών του ΕΟΧ.

11. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καταγράφουν τη νέα νομική και οικονομική κατάσταση όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών και διευκρινίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, καθώς επίσης, σε περίπτωση που όντως συνιστά κρατική ενίσχυση, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να κηρυχθεί συμβιβασίμη με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Η αξιολόγηση της Αρχής βασίζεται στην πείρα της και στην πρακτική που ακολουθεί κατά τη λήψη αποφάσεων, καθώς και στην ανάλυση των τρεχουσών συνθηκών της αγοράς στους τομείς των αερολιμένων και των αεροπορικών μεταφορών. Συνεπώς, η εν λόγω αξιολόγηση δεν επηρεάζει την προσέγγισή της αναφορικά με άλλες υποδομές ή τομείς. Συγκεκριμένα, η Αρχή θεωρεί ότι το γεγονός και μόνον ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα λαμβάνει ή έχει λάβει κρατική ενίσχυση δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι οι αεροπορικές εταιρείες που είναι πελάτες του εν λόγω φορέα είναι επίσης δικαιούχοι ενίσχυσης. Εάν οι όροι που προσφέρονται σε μια αεροπορική εταιρεία σε συγκεκριμένο αερολιμένα θα είχαν προσφερθεί από έναν φορέα εκμετάλλευσης ο οποίος ενεργεί με γνώμονα το κέρδος, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχεται πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρεία για τους σκοπούς των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.
12. Οσάκις κρατική στήριξη συνιστά κρατική ενίσχυση, η Αρχή θεωρεί ότι, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ορισμένες κατηγορίες ενισχύσεων προς περιφερειακούς αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τους εν λόγω αερολιμένες μπορούν να δικαιολογηθούν, ιδίως όταν αποσκοπούν στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και τη συνεισφορά στην τοπική προσβασιμότητα και την οικονομική ανάπτυξη. Εντούτοις, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού σε όλες τις οικείες αγορές και μπορούν να γίνονται αποδεκτές μόνο κρατικές ενισχύσεις που είναι αναλογικές και αναγκαίες για την επίτευξη στόχου κοινού ενδιαφέροντος.
13. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας συνιστούν καταρχήν μια μορφή ενισχύσεων που στρεβλώνει σημαντικά τον ανταγωνισμό και μπορούν να εγκρίνονται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Η Αρχή θεωρεί ότι οι αερολιμένες και οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει κατά κανόνα να αναλαμβάνουν τις δικές τους λειτουργικές δαπάνες. Εντούτοις, η σταδιακή μετάβαση σε μια νέα πραγματικότητα της αγοράς, όπως περιγράφεται στα σημεία 3 έως 7, εξηγεί το γεγονός ότι περιφερειακοί αερολιμένες έλαβαν ευρεία στήριξη λειτουργίας από δημόσιες αρχές πριν από την έγκριση των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών. Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα, για μεταβατική περίοδο και προκειμένου να δοθεί στον κλάδο των αερομεταφορών η δυνατότητα να προσαρμοστεί στη νέα κατάσταση της αγοράς, ορισμένες κατηγορίες ενισχύσεων λειτουργίας προς αερολιμένες ενδεχομένως να εξακολουθούν να είναι δικαιολογημένες υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Όπως εξηγείται στο σημείο 5, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, τα διαθέσιμα δεδομένα και η συναίνεση του κλάδου υποδεικνύουν σχέση μεταξύ της οικονομικής κατάστασης ενός αερολιμένα και των επιπέδων κίνησης που παρουσιάζει, με τις χρηματοδοτικές ανάγκες να είναι συνήθως αναλογικά υψηλότερες στους μικρότερους αερολιμένες. Υπό το πρίσμα της συνεισφοράς των μικρότερων περιφερειακών αερολιμένων στην οικονομική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή του ΕΟΧ, θα πρέπει να δοθεί στους φορείς διαχείρισής τους περισσότερος χρόνος για να προσαρμοστούν στο νέο περιβάλλον της αγοράς, για παράδειγμα μέσω της σταδιακής αύξησης των αερολιμενικών τελών που χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες, μέσω της θέσπισης μέτρων εξορθολογισμού, μέσω διαφοροποίησης των επιχειρηματικών μοντέλων τους ή μέσω της προσέλκυσης νέων αεροπορικών εταιρειών και πελατών για την κάλυψη της αχρησιμοποίητης χωρητικότητάς τους.
14. Στο τέλος της μεταβατικής περιόδου, δεν θα πρέπει να χορηγούνται πλέον ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες, οι οποίοι θα πρέπει να χρηματοδοτούν τη λειτουργία τους με ίδιους πόρους. Μολονότι θα έπρεπε να εξακολουθεί να επιτρέπεται η παροχή αντιστάθμισης για μη καλυφθείσες δαπάνες λειτουργίας υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος για μικρούς αερολιμένες ή με στόχο τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών με ιδιαίτερες απαιτήσεις, οι αλλαγές στην αγορά τις οποίες προωθούν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αναμένεται να επιτρέπουν στους αερολιμένες να καλύπτουν τις δαπάνες τους όπως συμβαίνει σε οποιονδήποτε άλλον κλάδο.
15. Η ανάπτυξη νέας αεροπορικής κίνησης θα πρέπει, καταρχήν, να βασίζεται σε ορθή επιχειρηματική ανάλυση. Ωστόσο, χωρίς κατάλληλα κίνητρα, οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι πάντα έτοιμες να διακινδυνεύσουν την έναρξη νέων δρομολογίων με τόπο αναχώρησης άγνωστους και μη δοκιμασμένους μικρούς αερολιμένες. Επομένως, υπό ορισμένους όρους, επιτρέπεται να χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες ενισχύσεις εκκίνησης κατά τη διάρκεια αλλά ακόμη και μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου, εάν τούτο τους παρέχει το αναγκαίο κίνητρο για έναρξη νέων γραμμών από περιφερειακούς αερολιμένες, αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών του ΕΟΧ μέσω της δημιουργίας σημείων πρόσβασης για τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ και δίνει ώθηση στην περιφερειακή ανάπτυξη. Καθώς οι απομακρυσμένες περιοχές επιβαρύνονται λόγω της δυσκολίας πρόσβασης σε αυτές, ισχύουν ελαστικότερα κριτήρια συμβατότητας όσον αφορά τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών από τις εν λόγω περιοχές.

<sup>(15)</sup> Το κεφάλαιο των κατευθυντήριων γραμμών της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 124 της 23.5.1996, σ. 41 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 23 της 23.5.1996, σ. 83) αναφέρεται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον αεροπορικό τομέα και ορίζει ότι Αρχή θα εφαρμόζει κριτήρια αντίστοιχα με αυτά που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής.



16. Συνεπώς, η κατανομή χωρητικότητας αερολιμένα σε αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει σταδιακά να καταστεί αποδοτικότερη (δηλαδή, προσανατολισμένη στη ζήτηση), και η ανάγκη για δημόσια χρηματοδότηση των αερολιμένων θα πρέπει να περιοριστεί, καθώς θα αυξάνονται οι ιδιωτικές επενδύσεις. Παρ' όλα αυτά, εάν μπορεί να αποδειχτεί ότι υφίστανται πραγματικές μεταφορικές ανάγκες και θετικές εξωτερικότητες για μια περιοχή, θα πρέπει να συνεχίσουν να γίνονται αποδεκτές επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες μετά τη μεταβατική περίοδο, με μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης που διασφαλίζουν ίσους όρους ανταγωνισμού σε ολόκληρο τον ΕΟΧ.
17. Δεδομένων των ανωτέρω, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εισάγουν μια νέα προσέγγιση στην αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων προς αερολιμένες:
- α) ενώ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές αφήνουν ανοικτό το ζήτημα των επενδυτικών ενισχύσεων, οι παρούσες αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν τις μέγιστες επιτρεπτές εντάσεις ενίσχυσης ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα:
- β) ωστόσο, για μεγάλους αερολιμένες με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, οι επενδυτικές ενισχύσεις δεν θα πρέπει, καταρχήν, να χαρακτηρίζονται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), εκτός εάν συντρέχουν λίαν εξαιρετικές περιστάσεις, όπως η μετεγκατάσταση υπάρχοντος αερολιμένα, όπου η αναγκαιότητα κρατικής παρέμβασης χαρακτηρίζεται από σαφή ανεπάρκεια της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τις εξαιρετικές περιστάσεις, το μέγεθος της επένδυσης και τις περιορισμένες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού·
- γ) η μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης για τις επενδυτικές ενισχύσεις αυξάνεται κατά ποσοστό έως 20 % για τους αερολιμένες που εδρεύουν σε απομακρυσμένες περιοχές·
- δ) για μεταβατική περίοδο δέκα ετών, οι ενισχύσεις λειτουργίας προς περιφερειακούς αερολιμένες μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ)· ωστόσο, όσον αφορά τους αερολιμένες με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των 700 000 επιβατών, η Αρχή, μετά από περίοδο τεσσάρων ετών, θα επανεξετάσει τις προοπτικές αποδοτικότητας αυτών της κατηγορίας αερολιμένων προκειμένου να κρίνει κατά πόσον πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες σχετικά με την εκτίμηση του συμβιβασμού των ενισχύσεων λειτουργίας υπέρ των εν λόγω αερολιμένων με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ.
18. Επιπλέον, οι όροι συμβατότητας για τις ενισχύσεις εκκίνησης σε αεροπορικές εταιρείες έχουν εξορθολογιστεί και προσαρμοστεί στις πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά.
19. Η Αρχή θα εφαρμόζει ισόρροπη προσέγγιση, η οποία είναι ουδέτερη έναντι των διάφορων επιχειρηματικών μοντέλων των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών και λαμβάνει υπόψη τις προοπτικές ανάπτυξης της εναέριας κυκλοφορίας, την ανάγκη για περιφερειακή ανάπτυξη και προσβασιμότητα καθώς και τη θετική συνεισφορά του επιχειρηματικού μοντέλου των αερομεταφορών χαμηλού κόστους στην ανάπτυξη ορισμένων περιφερειακών αερολιμένων. Συγχρόνως όμως, η σταδιακή μετάβαση σε μια προσέγγιση προσανατολισμένη στην αγορά είναι αδιαμφισβήτητα δικαιολογημένη. Εκτός από δεόντως αιτιολογημένες και περιορισμένες περιπτώσεις, οι αερολιμένες πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες, και οι όποιες δημόσιες επενδύσεις θα πρέπει να χρηματοδοτούν την κατασκευή βιώσιμων αερολιμένων που ανταποκρίνονται στη ζήτηση από πλευράς αεροπορικών εταιρειών και επιβατών. Θα πρέπει να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων και μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, καθώς και η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή. Αυτή η ισόρροπη προσέγγιση θα πρέπει να είναι διαφανής, ευνόητη και απλή στην εφαρμογή της.
20. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν θίγουν την υποχρέωση των κρατών της ΕΖΕΣ να συμμορφώνονται με το δίκαιο του ΕΟΧ. Ιδιαίτερα, προκειμένου να αποφεύγονται επιζήμιες επιπτώσεις των επενδύσεων στο περιβάλλον, τα κράτη της ΕΖΕΣ πρέπει επίσης να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς την περιβαλλοντική νομοθεσία του ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης για τη διενέργεια εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων οσάκις τούτο ενδείκνυται, καθώς και για την εξασφάλιση όλων των σχετικών αδειών.

## 2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

## 2.1. Πεδίο εφαρμογής

21. Οι αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες <sup>(16)</sup>. Η εφαρμογή τους θα είναι σύμφωνη με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ και το παράγωγο δίκαιο που εκδίδεται σύμφωνα με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, καθώς και με άλλες κατευθυντήριες γραμμές του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις <sup>(17)</sup>.
22. Ορισμένοι αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ειδικούνται στις εμπορευματικές μεταφορές. Η Αρχή δεν διαθέτει ακόμη επαρκή πείρα όσον αφορά την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες που ειδικεύονται σε εμπορευματικές μεταφορές ώστε να συνοψίσει την πρακτική της με τη μορφή ειδικών κριτηρίων συμβατότητας. Για τις εν λόγω κατηγορίες επιχειρήσεων, η Αρχή θα εφαρμόζει τις κοινές αρχές συμβατότητας όπως ορίζονται στην ενότητα 5, μέσω εξέτασης κατά περίπτωση.
23. Η Αρχή δεν θα εφαρμόζει στις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για αερολιμενικές υποδομές τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 <sup>(18)</sup>, στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020 <sup>(19)</sup>, καθώς και σε οποιοδήποτε μελλοντικές κατευθυντήριες γραμμές για τις περιφερειακές ενισχύσεις.
24. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αντικαθιστούν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 και του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

## 2.2. Ορισμοί

25. Για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών:
- 1) ως «ενίσχυση» νοείται κάθε μέτρο το οποίο πληροί όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ·
  - 2) ως «ένταση ενίσχυσης» νοείται το συνολικό ποσό της ενίσχυσης, εκφραζόμενο ως ποσοστό επί των επιλέξιμων δαπανών. Τα δύο αυτά αριθμητικά στοιχεία εκφράζονται ως καθαρή παρούσα αξία κατά τη χρονική στιγμή της χορήγησης της ενίσχυσης και πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων·
  - 3) ως «αεροπορική εταιρεία» νοείται κάθε αεροπορική εταιρεία που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης η οποία έχει εκδοθεί από κράτος του ΕΟΧ ή από μέλος του Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(20)</sup>·
  - 4) ως «αερολιμενικό τέλος» νοείται τίμημα ή εισφορά που εισπράττεται υπέρ του αερολιμένα και καταβάλλεται από τους χρήστες του αερολιμένα για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται αποκλειστικά από τον αερολιμένα και αφορούν την προσγείωση, την απογείωση, τον φωτισμό και τη στάθμευση αεροσκαφών και τη διεκπεραίωση επιβατών και φορτίου, περιλαμβανομένων των επιβαρύνσεων ή των τελών που καταβάλλονται για υπηρεσίες εδάφους, καθώς και των τελών για κεντρικές υποδομές υπηρεσιών εδάφους·

<sup>(16)</sup> Οι αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται σε ενισχύσεις για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, ανεξάρτητα από το εάν αυτές παρέχονται από τον ίδιο τον αερολιμένα, από αεροπορική εταιρεία ή από φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους· οι εν λόγω ενισχύσεις θα αξιολογούνται βάσει των σχετικών γενικών κανόνων. Σύμφωνα με την οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36), που ενσωματώθηκε στο σημείο 64γ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής αριθ. 79/2000 της 2ας Οκτωβρίου 2000 (ΕΕ L 315 της 14.12.2000, σ. 20 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 59 της 14.12.2000, σ. 18), ή με οιαδήποτε μεταγενέστερη νομοθετική πράξη σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες του ΕΟΧ, οι αερολιμένες που εκτελούν υπηρεσίες εδάφους απαιτείται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες που αφορούν τις υπηρεσίες εδάφους από τις υπόλοιπες δραστηριότητές τους. Επιπλέον, ένας αερολιμένας δεν μπορεί να επιδοτεί τις δραστηριότητές του που αφορούν υπηρεσίες εδάφους από τα έσοδα που αποκομίζει από τις αερολιμενικές του δραστηριότητες. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται επίσης σε επιχειρήσεις οι οποίες, παρότι δραστηριοποιούνται σε αερολιμένα, ασκούν μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

<sup>(17)</sup> Πρόκειται, ιδίως, αλλά όχι αποκλειστικά, για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3), που ενσωματώθηκε στο σημείο 64α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής αριθ. 90/2011 της 19ης Ιουλίου 2011 (ΕΕ L 262 της 6.10.2011, σ. 62 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 54 της 6.10.2011, σ. 78), την οδηγία 96/67/ΕΚ, την οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11), που ενσωματώθηκε στο σημείο 65α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής αριθ. 64/2012 της 30ής Μαρτίου 2012 (ΕΕ L 207 της 2.8.2012, σ. 44 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 43 της 2.8.2012, σ. 54), και οιαδήποτε μεταγενέστερη νομοθετική πράξη σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη.

<sup>(18)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 (ΕΕ L 54 της 28.2.2008, σ. 1 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 11 της 28.2.2008, σ. 1).

<sup>(19)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020 (δεν έχουν ακόμη ενσωματωθεί στη συμφωνία ΕΟΧ).

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

- 5) ως «αερολιμενικές υποδομές» νοούνται οι υποδομές και ο εξοπλισμός για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών από τον αερολιμένα σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, των τερματικών σταθμών, των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών, των διαδρόμων τροχοδρόμησης, των κεντρικών υποδομών υπηρεσιών εδάφους και οιαδήποτε άλλων εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν άμεσα τις αερολιμενικές υπηρεσίες, εξαιρουμένων των υποδομών και του εξοπλισμού που απαιτούνται κυρίως για την άσκηση μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων, όπως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, καταστήματα και εστιατόρια·
- 6) ως «αερολιμένας» νοείται οντότητα ή ομάδα οντοτήτων που ασκεί την οικονομική δραστηριότητα της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες·
- 7) ως «έσοδα αερολιμένα» νοούνται τα έσοδα που προέρχονται από αερολιμενικά τέλη πλην της στήριξης για εμπορική προώθηση ή τυχόν κινήτρων που παρέχονται από τον αερολιμένα στις αεροπορικές εταιρείες, λαμβανομένων υπόψη των εσόδων που προέρχονται από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (χωρίς οποιαδήποτε κρατική στήριξη), εξαιρουμένης τυχόν κρατικής στήριξης και αντιστάθμισης για εργασίες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ή υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος·
- 8) ως «αερολιμενικές υπηρεσίες» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται σε αεροπορικές εταιρείες από έναν αερολιμένα ή από οποιαδήποτε από τις θυγατρικές του, με σκοπό τη διασφάλιση του χειρισμού των αεροσκαφών, από την προσγείωση έως την απογείωσή τους, των επιβατών και του φορτίου, προκειμένου να είναι σε θέση οι αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, περιλαμβανομένης της παροχής υπηρεσιών εδάφους και της παροχής κεντρικών υποδομών υπηρεσιών εδάφους·
- 9) ως «μέση ετήσια επιβατική κίνηση» νοείται αριθμός που καθορίζεται βάσει της εισερχόμενης και εξερχόμενης επιβατικής κίνησης κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή χορηγείται η ενίσχυση στην περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης·
- 10) ως «κόστος κεφαλαίου» νοείται η απόσβεση των επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών για αερολιμενικές υποδομές και εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένου του υποκείμενου κόστους χρηματοδότησης·
- 11) ως «έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου» νοείται η καθαρή παρούσα αξία της διαφοράς μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών δαπανών, κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης σε πάγια περιουσιακά στοιχεία·
- 12) ως «ζώνη επιρροής αερολιμένα» νοείται ένα όριο γεωγραφικής αγοράς που συνήθως ορίζεται ως ακτίνα περίπου 100 χιλιομέτρων ή διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας. Ωστόσο, η ζώνη επιρροής ενός δεδομένου αερολιμένα μπορεί να είναι διαφορετική και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες κάθε συγκεκριμένου αερολιμένα. Το μέγεθος και το σχήμα της ζώνης επιρροής ποικίλλει από αερολιμένα σε αερολιμένα και εξαρτάται από διάφορα χαρακτηριστικά του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένου του επιχειρηματικού του μοντέλου, της τοποθεσίας στην οποία βρίσκεται και των προορισμών που εξυπηρετεί·
- 13) ως «κόστος χρηματοδότησης» νοείται το κόστος που σχετίζεται με τη χρηματοδότηση των επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών της επένδυσης με δανειακά και με ίδια κεφάλαια· με άλλα λόγια, το κόστος χρηματοδότησης λαμβάνει υπόψη το ποσοστό των συνολικών τόκων και της αμοιβής των ιδίων κεφαλαίων που αντιστοιχεί στη χρηματοδότηση των επιλέξιμων δαπανών της επένδυσης, εξαιρουμένων της χρηματοδότησης κεφαλαίων κίνησης, των επενδύσεων σε μη αεροναυτικές δραστηριότητες ή άλλων επενδυτικών έργων·
- 14) ως «ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης» νοείται η ημερομηνία κατά την οποία το κράτος της ΕΖΕΣ ανέλαβε νομική δέσμευση να χορηγήσει την ενίσχυση, την οποία μπορεί κανείς να επικαλεστεί ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων·
- 15) ως «επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες» νοούνται οι δαπάνες που σχετίζονται με επενδύσεις σε υποδομές αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών σχεδιασμού, αλλά εξαιρουμένων των επενδυτικών δαπανών για μη αεροναυτικές δραστηριότητες, των επενδυτικών δαπανών που σχετίζονται με εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, των τακτικών δαπανών συντήρησης και των δαπανών για εργασίες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους·
- 16) ως «υπηρεσίες εδάφους» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται σε χρήστες του αερολιμένα εντός του αερολιμένα όπως περιγράφονται στο παράρτημα της οδηγίας 96/67/ΕΚ και σε οιαδήποτε μεταγενέστερη νομοθετική πράξη σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες·
- 17) ως «τρένο μεγάλης ταχύτητας» νοείται τρένο που μπορεί να φθάσει ταχύτητες άνω των 200 km/h·
- 18) ως «επενδυτικές ενισχύσεις» νοούνται οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου»·

- 19) ως «καθαρή παρούσα αξία» νοείται η διαφορά μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης, προεξοφλημένων με βάση την παρούσα αξία τους χρησιμοποιώντας το κόστος κεφαλαίου, δηλαδή τον κανονικό απαιτούμενο συντελεστή απόδοσης που εφαρμόζει η επιχείρηση σε άλλα επενδυτικά σχέδια παρόμοιου είδους ή, εάν, αυτός δεν είναι διαθέσιμος, το κόστος κεφαλαίου της εταιρείας συνολικά ή τις αναμενόμενες αποδόσεις που παρατηρούνται συνήθως στον τομέα των αερολιμένων·
- 20) ως «μη αεροναυτικές δραστηριότητες» νοούνται οι εμπορικές υπηρεσίες που παρέχονται σε αεροπορικές εταιρείες ή άλλους χρήστες του αερολιμένα, όπως βοηθητικές υπηρεσίες σε επιβάτες, πρακτορεία μεταφορών ή άλλους παρόχους υπηρεσιών, εκμίσθωση γραφείων και καταστημάτων, χώροι στάθμευσης και ξενοδοχεία·
- 21) ως «ενισχύσεις λειτουργίας» νοούνται οι ενισχύσεις για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας», είτε με τη μορφή προκαταβολής της ενίσχυσης είτε με τη μορφή περιοδικών δόσεων για την κάλυψη των αναμενόμενων λειτουργικών δαπανών (περιοδικές κατ' αποκοπή πληρωμές)·
- 22) ως «δαπάνες λειτουργίας» νοείται το υποκείμενο κόστος ενός αερολιμένα το οποίο σχετίζεται με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και στο οποίο περιλαμβάνονται κατηγορίες δαπανών όπως οι δαπάνες προσωπικού, υπηρεσίες επί συμβάσει, επικοινωνίες, απορρίμματα, ενέργεια, συντήρηση, μισθώματα και διοίκηση, αλλά δεν περιλαμβάνονται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες, η στήριξη της εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) ή οποιοδήποτε άλλο κίνητρο που παρέχεται σε αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα, καθώς και οι δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους·
- 23) ως «έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας» νοούνται οι ζημίες εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα κατά την περίοδο αναφοράς, προεξοφλημένες με βάση την παρούσα αξία τους χρησιμοποιώντας το κόστος του κεφαλαίου, δηλαδή το έλλειμμα (σε όρους καθαρής παρούσας αξίας) μεταξύ των εσόδων του αερολιμένα και των λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα·
- 24) ως «εύλογο περιθώριο κέρδους» νοείται το ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου, π.χ. που μετράται ως εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (ΕΣΑ), το οποίο η επιχείρηση αναμένει συνήθως να αποκομίσει από επενδύσεις με παρόμοιο βαθμό κινδύνου·
- 25) ως «περιφερειακός αερολιμένας» νοείται αερολιμένας με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης έως 3 εκατομμύρια επιβάτες·
- 26) ως «απομακρυσμένες περιοχές» νοούνται τα νησιά τα οποία αποτελούν τμήμα της επικράτειας κράτους της ΕΖΕΣ και οι αραιοκατοικημένες περιοχές·
- 27) ως «αραιοκατοικημένες περιοχές» νοούνται οι περιφέρειες NUTS 2 με λιγότερους από 8 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο ή οι περιφέρειες NUTS 3 με λιγότερους από 12,5 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο (με βάση στοιχεία της Eurostat σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού)·
- 28) ως «έναρξη των εργασιών» νοείται είτε η έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών για την επένδυση είτε η πρώτη επίσημη δέσμευση για την παραγωγή εξοπλισμού ή άλλη δέσμευση που καθιστά την επένδυση μη αναστρέψιμη, ανάλογα με το ποια ενέργεια λαμβάνει χώρα πρώτη χρονικά, και δεν περιλαμβάνει προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η απόκτηση αδειών και η διεξαγωγή προκαταρκτικών μελετών σκοπιμότητας.

### 3. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 61 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

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

26. Σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο όταν ο αποδέκτης είναι «επιχείρηση». Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης («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 <sup>(21)</sup>. Κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα <sup>(22)</sup>. Αυτός καθαυτός ο οικονομικός χαρακτήρας μιας δραστηριότητας δεν εξαρτάται από το εάν η δραστηριότητα αποφέρει κέρδη <sup>(23)</sup>.

<sup>(21)</sup> 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 L 161 της 13.6.2013, σ. 12 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 34 της 13.6.2013, σ. 1), μέρος 2.1, και τη σχετική νομολογία, ιδίως τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98 Ρανίον και λοιποί, Συλλογή 2000, σ. I-6451.

<sup>(22)</sup> Υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7· υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36· Ρανίον και λοιποί, σκέψη 75.

<sup>(23)</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck, Συλλογή 1980, σ. 3125, σκέψη 88· υπόθεση C-244/94, FFSA και λοιποί, Συλλογή 1995, σ. I-4013, σκέψη 21· υπόθεση C-49/07, ΜΟΤΟΕ, Συλλογή 2008, σ. I-4863, σκέψεις 27 και 28.

27. Σήμερα είναι πλέον σαφές ότι η δραστηριότητα των αεροπορικών εταιρειών η οποία συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών σε επιβάτες και/ή επιχειρήσεις αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Εντούτοις, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 εξέφραζαν ακόμη την άποψη ότι «[η] κατασκευή [ή] επέκταση έργων υποδομής (αεροδρομίων, αυτοκινητοδρόμων, γεφυρών κ.λπ.) αποτελεί ένα γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής το οποίο δεν μπορεί να ελεγχθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με τους κανόνες της Συνθήκης όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις». Τα Δικαστήρια της Ένωσης, στην υπόθεση «Aéroports de Paris»<sup>(24)</sup>, ανέτρεψαν την εν λόγω άποψη και αποφάνθηκαν ότι η δραστηριότητα ενός αερολιμένα που συνίσταται στην παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών αποτελεί επίσης οικονομική δραστηριότητα. Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig-Halle»<sup>(25)</sup>, διευκρίνισε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών.
28. Όσον αφορά προηγούμενα μέτρα χρηματοδότησης, η σταδιακή ανάπτυξη δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων<sup>(26)</sup> δεν επιτρέπει τον καθορισμό ακριβούς ημερομηνίας από την οποία και εξής η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα θα πρέπει αναμφίβολα να θεωρείται οικονομική δραστηριότητα. Ωστόσο, τα Δικαστήρια της Ένωσης έχουν αναγνωρίσει την εξέλιξη της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων. Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig/Halle», έκρινε ότι, από το 2000, η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν μπορούσε πλέον να εξαιρείται από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις<sup>(27)</sup>. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (12 Δεκεμβρίου 2000), η λειτουργία και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.
29. Αντιστρόφως, λόγω της αβεβαιότητας που επικρατούσε πριν από την απόφαση στην υπόθεση «Aéroports de Paris», οι δημόσιες αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, συνεπώς, ότι τα εν λόγω μέτρα δεν χρειαζόταν να κοινοποιούνται στην Αρχή. Έπεται ότι η Αρχή δεν μπορεί τώρα να θέσει υπό αμφισβήτηση βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις μέτρα χρηματοδότησης που εγκρίθηκαν<sup>(28)</sup> πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris»<sup>(29)</sup>.
30. Εν πάση περιπτώσει, μέτρα που ελήφθησαν πριν από την ανάπτυξη οποιουδήποτε ανταγωνισμού στον τομέα των αερολιμένων δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση όταν εγκρίθηκαν, αλλά θα μπορούσαν να θεωρηθούν υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο ν) του μέρους II του πρωτοκόλλου αριθ. 3 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου, εάν πληρούνται οι όροι του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
31. Η οντότητα ή ο όμιλος οντοτήτων που ασκεί οικονομική δραστηριότητα παρέχοντας αερολιμενικές υπηρεσίες σε αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή διασφαλίζει τον χειρισμό των αεροσκαφών, από την προσγείωση έως την απογείωσή τους, των επιβατών και του φορτίου, ώστε να δίνεται η δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών<sup>(30)</sup>, αναφέρεται εφεξής ως ο «αερολιμένας»<sup>(31)</sup>. Ένας αερολιμένας παρέχει σειρά υπηρεσιών («αερολιμενικές υπηρεσίες») σε αεροπορικές εταιρείες έναντι αμοιβής («αερολιμενικά τέλη»). Παρότι η ακριβής έκταση των υπηρεσιών που παρέχουν οι αερολιμένες, καθώς και ο χαρακτηρισμός χρεώσεων ως «τελών» ή «φόρων» ποικίλλει ανά τον ΕΟΧ, η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες έναντι της καταβολής αερολιμενικών τελών συνιστά οικονομική δραστηριότητα σε όλα τα κράτη της ΕΖΕΣ.
32. Το νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης μεμονωμένων αερολιμένων ποικίλλει από αερολιμένα σε αερολιμένα στον ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, η διαχείριση περιφερειακών αερολιμένων ασκείται συχνά σε στενή συνεργασία με τις δημόσιες αρχές. Συναφώς, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι περισσότερες οντότητες μπορεί να θεωρείται ότι ασκούν από κοινού μια οικονομική δραστηριότητα, αποτελώντας ως εκ τούτου οικονομική μονάδα, υπό ειδικές προϋποθέσεις<sup>(32)</sup>. Στον τομέα των αερομεταφορών, η Αρχή θεωρεί ότι τυχόν σημαντική συμμετοχή στην εμπορική

<sup>(24)</sup> Υπόθεση T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, επιβεβαιώθηκε από την απόφαση στην υπόθεση C-82/01, Συλλογή 2002, σ. I-9297, σκέψεις 75-79.

<sup>(25)</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig Halle κατά Επιτροπής (απόφαση «Αερολιμένας της Λειψίας/Halle»), Συλλογή 2011, σ. II-1311, ιδίως σκέψεις 93 και 94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής, [2012] δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί.

<sup>(26)</sup> Βλέπε σημείο 3 και απόφαση «Αερολιμένας της Λειψίας-Halle», σκέψη 105.

<sup>(27)</sup> Βλέπε απόφαση «Αερολιμένας της Λειψίας-Halle», σκέψη 106.

<sup>(28)</sup> Το σχετικό κριτήριο για την ημερομηνία κατά την οποία ένα ενδεχόμενο μέτρο ενίσχυσης θεωρείται ότι εγκρίθηκε είναι η ημερομηνία της νομικώς δεσμευτικής πράξης με την οποία οι δημόσιες αρχές αναλαμβάνουν να χορηγήσουν την εν λόγω ενίσχυση στον δικαιούχο. Βλέπε την υπόθεση T-358/94, Compagnie Nationale Air France κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2109, σκέψη 79· την υπόθεση T-109/01, Fleuren Compost BV κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127, σκέψη 74· τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-362/05 και T-363/05, Nuova Agricast κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-297, σκέψη 80· και τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-427/04 και T-17/05, Γαλλία και France Télécom κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. II-4315, σκέψη 321.

<sup>(29)</sup> Απόφαση C 38/2008 της 3ης Οκτωβρίου 2012 σχετικά με τον τερματικό σταθμό 2 του αερολιμένα του Μονάχου, (ΕΕ L 319 της 29.11.2013, σ. 8), σκέψεις 74 έως 81.

<sup>(30)</sup> Βλέπε οδηγία 2009/12/ΕΚ, αιτιολογική σκέψη 1.

<sup>(31)</sup> Ο αερολιμένας μπορεί να ταυτίζεται ή να μην ταυτίζεται με την οντότητα στην οποία ανήκει ο αερολιμένας.

<sup>(32)</sup> Η από κοινού άσκηση οικονομικής δραστηριότητας αξιολογείται συνήθως μέσω εξέτασης της ύπαρξης λειτουργικών, οικονομικών και οργανικών δεσμών μεταξύ των οντοτήτων. Βλέπε, για παράδειγμα, την υπόθεση C-480/09, P AceaElectrabell Produzione SpA κατά Επιτροπής, Συλλογή 2010, σ. I-13355, σκέψεις 47 έως 55· την υπόθεση C-222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze SpA και λοιποί, Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 112.

στρατηγική ενός αερολιμένα, π.χ. μέσω της απευθείας σύναψης συμφωνιών με αεροπορικές εταιρείες ή του καθορισμού αερολιμενικών τελών, αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι η σχετική οντότητα ασκεί, μόνη της ή από κοινού με άλλες οντότητες, την οικονομική δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα <sup>(33)</sup>.

33. Επιπλέον των αερολιμενικών υπηρεσιών, ένας αερολιμένας μπορεί να παρέχει και άλλες υπηρεσίες εμπορικού χαρακτήρα σε αεροπορικές εταιρείες ή λοιπούς χρήστες του αερολιμένα, όπως βοηθητικές υπηρεσίες σε επιβάτες, πρακτορεία μεταφορών ή άλλους παρόχους υπηρεσιών (π.χ. μέσω της εκμίσθωσης εγκαταστάσεων σε διαχειριστές καταστημάτων και εστιατορίων, φορείς εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης κ.λπ.). Οι εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες θα αναφέρονται συλλογικά ως «μη αεροναυτικές δραστηριότητες».
34. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητος οικονομικού χαρακτήρα όλες οι δραστηριότητες που ασκεί ένας αερολιμένας <sup>(34)</sup>. Καθώς ο χαρακτηρισμός μιας οντότητας ως επιχείρησης συνδέεται πάντα με συγκεκριμένη δραστηριότητα, είναι απαραίτητο να γίνεται διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων ενός συγκεκριμένου αερολιμένα και να προσδιορίζεται ο βαθμός στον οποίο οι εν λόγω δραστηριότητες είναι οικονομικού χαρακτήρα. Εάν ένας αερολιμένας ασκεί και οικονομικές και μη οικονομικές δραστηριότητες, πρέπει να θεωρείται επιχείρηση μόνον σε σχέση με τις πρώτες.
35. Το Δικαστήριο έκρινε ότι δραστηριότητες που συνήθως εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις <sup>(35)</sup>. Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα <sup>(36)</sup>.
36. Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων τέτοιου είδους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, αλλά θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που οι εν λόγω δραστηριότητες συνεπάγονται και δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση άλλων δραστηριοτήτων <sup>(37)</sup>. Οποιαδήποτε πιθανή υπεραντιστάθμιση εκ μέρους δημόσιων αρχών του κόστους που προκύπτει σε σχέση με μη οικονομικές δραστηριότητες ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, εάν ένας αερολιμένας ασκεί μη οικονομικές δραστηριότητες, παράλληλα με τις οικονομικές δραστηριότητές του, απαιτείται χωριστή λογιστική καταγραφή των εξόδων προκειμένου να αποτρέπεται τυχόν μεταφορά δημόσιων πόρων μεταξύ των μη οικονομικών και των οικονομικών δραστηριοτήτων.
37. Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων δεν πρέπει να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν οι δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους <sup>(38)</sup>. Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη πρακτική βάση δεδομένης έννομης τάξης να επιβαρύνονται πολιτικοί αερολιμένες με ορισμένες δαπάνες που συνδέονται άρρηκτα με τη λειτουργία τους, ενώ άλλοι πολιτικοί αερολιμένες με μην επιβαρύνονται, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα σε αυτούς τους τελευταίους, ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω δαπάνες αφορούν δραστηριότητα η οποία εν γένει θεωρείται μη οικονομικού χαρακτήρα.

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

38. Η μεταφορά κρατικών πόρων μπορεί να λάβει πολλές μορφές, π.χ. να συνίσταται σε άμεσες επιχορηγήσεις, φορολογικές εκπτώσεις <sup>(39)</sup>, δάνεια με ευνοϊκούς όρους ή άλλους προτιμησιακούς όρους χρηματοδότησης. Κρατικοί πόροι χορηγούνται επίσης εάν το κράτος προσφέρει παροχές σε είδος ή με τη μορφή επιδοτούμενων υπηρεσιών <sup>(40)</sup>, π.χ. αερολιμενικών υπηρεσιών. Κρατικοί πόροι είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται <sup>(41)</sup> σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό

<sup>(33)</sup> Υπόθεση T-196/04, Ryanair Ltd κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643 (απόφαση «Charleroi»), σκέψη 88.

<sup>(34)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Αερολιμένας της Λειψίας-Halle», σκέψη 98.

<sup>(35)</sup> Υπόθεση C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψεις 7 και 8, και υπόθεση C-30/87, Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées, Συλλογή 1988, σ. 2479, σκέψη 18.

<sup>(36)</sup> Βλέπε, ιδίως, την υπόθεση C-364/92, SAT κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43, σκέψη 30, και την υπόθεση C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2207, σκέψη 71.

<sup>(37)</sup> Υπόθεση C-343/95, Calì & Figli κατά Servizi ecologici porto di Genova, Συλλογή 1997, σ. I-1547. Απόφαση N 309/2002 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003, Ασφάλεια αερομεταφορών — αποζημίωση των εξόδων συνεπεία των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 (EE C 148 της 25.6.2003, σ. 7). Απόφαση N 438/2002 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2002, Επιχορηγήσεις προς τις λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών (EE C 284 της 21.11.2002, σ. 2).

<sup>(38)</sup> Βλέπε, μεταξύ άλλων, την υπόθεση C-172/03, Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck, Συλλογή 2005, σ. I-01627, σκέψη 36, και τη νομολογία που αναφέρεται στην εν λόγω απόφαση. Βλέπε επίσης, την υπόθεση E-9/12, Iceland κατά ESA, απόφαση του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ της 22ας Ιουλίου 2013, σκέψη 54.

<sup>(39)</sup> Βλέπε απόφαση N 324/2006, της 24ης Οκτωβρίου 2006, — Γαλλία, Ενίσχυση υπέρ ναύλωσης ATR 72-500 από την Air Caraïbes (EE C 300 της 9.12.2006, σ. 10).

<sup>(40)</sup> Βλέπε υπόθεση C-126/01, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie κατά GEMO SA, Συλλογή 2003, σ. I-13769, σκέψη 29.

<sup>(41)</sup> Οι πόροι δημόσιας επιχείρησης συνιστούν κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης δεδομένου ότι οι δημόσιες αρχές ελέγχουν τους πόρους αυτούς. Βλέπε την υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-4397 (απόφαση στην υπόθεση «Stardust Marine»).

επίπεδο. Οι πόροι από τα ταμεία της Ένωσης συνιστούν επίσης κρατικούς πόρους, όταν οι πόροι αυτοί κατανέμονται κατά τη διακριτική ευχέρεια κράτους της ΕΖΕΣ <sup>(42)</sup>.

39. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι, ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση <sup>(43)</sup>. Επομένως, είναι απαραίτητο να αξιολογείται κατά πόσον μέτρα που χορηγούνται από δημόσιες επιχειρήσεις καταλογίζονται στο Δημόσιο. Το Δικαστήριο έχει σημειώσει ότι ο καταλογισμός στο Δημόσιο ενός μέτρου που λαμβάνεται από δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και από το όλο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου <sup>(44)</sup>.
40. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, οι πόροι ενός δημόσιου αερολιμένα συνιστούν κρατικούς πόρους. Κατά συνέπεια, ένας δημόσιος αερολιμένας δύναται να χορηγεί ενισχύσεις σε αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα εφόσον η απόφαση χορήγησης του μέτρου καταλογίζεται στο κράτος και πληρούνται οι υπόλοιποι όροι του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι το κατά πόσον ένα μέτρο λαμβάνεται απευθείας από το κράτος ή από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς που έχουν ιδρυθεί ή επιφορτιστεί από το κράτος για να χορηγούν τις ενισχύσεις είναι χωρίς σημασία για τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης <sup>(45)</sup>.

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

41. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η χρηματοδοτική στήριξη στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στον βαθμό που ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις <sup>(46)</sup>.
42. Γενικά, όταν το πλεονέκτημα που παρέχει ένα κράτος της ΕΖΕΣ ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται σε μια δεδομένη αγορά κράτους της ΕΖΕΣ, το εμπόριο μεταξύ των κρατών του ΕΟΧ πρέπει να θεωρείται ότι επηρεάζεται από το εν λόγω πλεονέκτημα <sup>(47)</sup>.
43. Ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων είναι δυνατόν να αξιολογηθεί με βάση τα κριτήρια επιλογής των αεροπορικών εταιρειών, και ιδίως με σύγκριση παραγόντων όπως η φύση των προσφερόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών και οι σχετικοί πελάτες, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα, η συμφόρηση, η ύπαρξη πρόσβασης διά ξηράς, καθώς και το ύψος των τελών και οι συνολικοί εμπορικοί όροι που ισχύουν για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Το ύψος των τελών αποτελεί καίριο παράγοντα, εφόσον η κρατική χρηματοδότηση που χορηγείται σε έναν αερολιμένα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να διατηρηθούν τεχνητά τα τέλη αεροδρομίου σε χαμηλό επίπεδο με σκοπό την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και να οδηγήσει με τον τρόπο αυτόν σε σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού.
44. Η Αρχή επισημαίνει περαιτέρω ότι οι αερολιμένες ανταγωνίζονται για τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένων αυτών σε τοπικούς και περιφερειακούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου, η δημόσια χρηματοδότηση ενός αερολιμένα μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στις αγορές που αφορούν την εκμετάλλευση αερολιμενικών υποδομών. Επιπλέον, η δημόσια χρηματοδότηση τόσο προς αερολιμένες όσο και προς αεροπορικές εταιρείες μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές στις αγορές αεροπορικών μεταφορών σε ολόκληρο τον ΕΟΧ. Τέλος, ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς μπορεί επίσης να επηρεαστεί από τη δημόσια χρηματοδότηση προς αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες.
45. Το Δικαστήριο απεφάνθη στην υπόθεση Altmark <sup>(48)</sup> ότι ακόμη και η δημόσια χρηματοδότηση προς μια επιχείρηση που παρέχει υπηρεσίες μόνο τοπικών ή περιφερειακών μεταφορών μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών του ΕΟΧ, καθώς η παροχή υπηρεσιών μεταφορών από τη συγκεκριμένη επιχείρηση μπορεί με τον τρόπο αυτόν να διατηρηθεί ή να αυξηθεί, με αποτέλεσμα επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη της ΕΖΕΣ να έχουν λιγότερες ευκαιρίες να παρέχουν τις δικές τους υπηρεσίες μεταφορών. Ακόμη και το γεγονός ότι το ποσό μιας ενίσχυσης είναι χαμηλό ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχείρησης που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση δεν αποκλείουν τη δυνατότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών του ΕΟΧ. Κατά συνέπεια, η δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων ή αεροπορικών εταιρειών που εκμεταλλεύονται γραμμές από τους αερολιμένες αυτούς μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών του ΕΟΧ.

<sup>(42)</sup> Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι εφόσον χρηματικά μέσα παραμένουν διαρκώς υπό δημόσιο έλεγχο και συνεπώς στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών, αυτό αρκεί για να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις, βλ. υπόθεση C-83/98 P, Γαλλία κατά Ladbroke Racing Ltd και Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-3271, σκέψη 50.

<sup>(43)</sup> Βλέπε απόφαση στην υπόθεση «Stardust Marine», σκέψη 52.

<sup>(44)</sup> Βλέπε απόφαση στην υπόθεση «Stardust Marine», σκέψεις 55 και 56.

<sup>(45)</sup> Υπόθεση 78/76, Steinkamp & Weinlig κατά Γερμανίας, Συλλογή 1977, σ. 595, σκέψη 21.

<sup>(46)</sup> Υπόθεση C-310/99, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-2289, σκέψη 65.

<sup>(47)</sup> Υπόθεση C-280/00, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (απόφαση στην υπόθεση «Altmark»), Συλλογή 2003, σ. I-7747.

<sup>(48)</sup> Βλέπε υπόθεση Altmark, σκέψεις 77 έως 82.

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

46. Το άρθρο 125 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ορίζει ότι η συμφωνία δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη του ΕΟΧ. Ως εκ τούτου, τα κράτη του ΕΟΧ μπορούν να κατέχουν ή να διευθύνουν επιχειρήσεις και μπορούν να αποκτούν μετοχές ή άλλου είδους συμμετοχή σε δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.
47. Κατά συνέπεια, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν κάνουν διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων δικαιούχων ως προς τη νομική τους δομή ή ως προς το εάν ανήκουν στον δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα, και κάθε αναφορά σε αεροπορικές εταιρείες και σε αερολιμένες ή στις επιχειρήσεις που τους διαχειρίζονται περιλαμβάνει κάθε τύπο νομικής οντότητας.
48. Προκειμένου να εκτιμάται το κατά πόσον μια επιχείρηση έχει αποκομίσει οικονομικό πλεονέκτημα, εφαρμόζεται η λεγόμενη δοκιμή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς («δοκιμή του ΙΕΟΑ»). Η εν λόγω δοκιμή θα πρέπει να βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες και προβλέψεις για τις εξελίξεις κατά τον χρόνο χορήγησης της δημόσιας χρηματοδότησης και όχι σε οποιαδήποτε ανάλυση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις <sup>(49)</sup>.
49. Συνεπώς, όταν ένας αερολιμένας λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση, η Αρχή θα εκτιμά κατά πόσον η εν λόγω χρηματοδότηση συνιστά ενίσχυση εξετάζοντας εάν, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας ιδιώτης επενδυτής στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε θεώρηση κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής <sup>(50)</sup>, θα είχε χορηγήσει την ίδια χρηματοδότηση. Δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους κανονικούς όρους της αγοράς δεν θεωρείται κρατική ενίσχυση <sup>(51)</sup>.
50. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι η συμπεριφορά δημόσιου επενδυτή μπορεί να συγκριθεί με εκείνη ενός ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας <sup>(52)</sup>, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της επένδυσης. Η συλλογιστική αυτή αρμόζει ιδιαίτερα στην περίπτωση των επενδύσεων σε υποδομές, οι οποίες συχνά αφορούν μεγάλα ποσά χρηματοδοτικών πόρων και μπορούν να έχουν θετική απόδοση μόνο μετά από πολλά έτη. Οποιαδήποτε εκτίμηση της αποδοτικότητας ενός αερολιμένα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα έσοδα του αερολιμένα.
51. Επομένως, όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων, η ανάλυση της συμμόρφωσης με τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ θα πρέπει να βασίζεται σε υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας για την οντότητα που χορηγεί τη χρηματοδότηση <sup>(53)</sup>. Τυχόν προβλέψεις σχετικά με την αεροπορική κίνηση οι οποίες χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτό πρέπει να είναι ρεαλιστικές και να υποβάλλονται σε εύλογη ανάλυση ευαισθησίας. Η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου αποτελεί ένδειξη ότι ενδεχομένως να μην ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ <sup>(54)</sup>. Ελλείψει επιχειρηματικού σχεδίου, τα κράτη της ΕΖΕΣ μπορούν να παράσχουν ανάλυση ή εσωτερικά έγγραφα προερχόμενα από τις δημόσιες αρχές ή τον ενδιαφερόμενο αερολιμένα όπου να φαίνεται σαφώς ότι ανάλυση που διενεργήθηκε πριν από τη χορήγηση της δημόσιας χρηματοδότησης καταδεικνύει ότι ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ.
52. Οι αερολιμένες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης ή προσβασιμότητας. Εντούτοις, περιφερειακά ζητήματα ή ζητήματα πολιτικής δεν επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς της δοκιμής του ΙΕΟΑ <sup>(55)</sup>. Παρόμοια ζητήματα μπορούν, ωστόσο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να λαμβάνονται υπόψη όταν εκτιμάται η συμβατότητα της ενίσχυσης.

<sup>(49)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Stardust Marine», σκέψη 71. Υπόθεση C-124/10P, Επιτροπή κατά EDF [2012], δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί, σκέψεις 84, 85 και 105.

<sup>(50)</sup> Υπόθεσις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech Stahlwerke κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120. Βλέπε επίσης την υπόθεση C-40/85, Βασίλειο του Βελγίου κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 02321, σκέψη 13.

<sup>(51)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Stardust Marine», σκέψη 69. Βλέπε επίσης την υπόθεση C-303/88, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 20.

<sup>(52)</sup> Υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής (απόφαση στην υπόθεση «Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 20. Υπόθεση T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-435, σκέψεις 250-270.

<sup>(53)</sup> Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 25/2007 — Φινλανδία — Αερολιμένας Tampere Pirkkala και Ryanair (EE L 309 της 19.11.2013, σ. 27).

<sup>(54)</sup> Υπόθεση C-124/10 P, Επιτροπή κατά Électricité de France (EDF), 2012, η οποία δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη, σκέψεις 84, 85 και 105.

<sup>(55)</sup> Υπόθεσις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech Stahlwerke κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120. Βλέπε επίσης την υπόθεση C-40/85, Βασίλειο του Βελγίου κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 02321, σκέψη 13.



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

53. Όταν ένας αερολιμένας έχει στη διάθεσή του δημόσιους πόρους, τυχόν ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν η σχέση μεταξύ του αερολιμένα και της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ. Τούτο ισχύει κατά κανόνα εάν:
- α) η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή (βλέπε την ενότητα 3.5.1) ή
  - β) μπορεί να αποδειχτεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα (βλέπε ενότητα 3.5.2).

#### 3.5.1. Σύγκριση με την αγοραία τιμή

54. Μια προσέγγιση όταν εκτιμάται η ύπαρξη ενισχύσεων σε αεροπορικές εταιρείες περιλαμβάνει την εξακρίβωση του κατά πόσον η τιμή που χρεώνεται από αερολιμένα σε μια συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή. Βάσει των διαθέσιμων και σχετικών αγοραίων τιμών, μπορεί να προσδιορίζεται ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 60.
55. Ο προσδιορισμός σημείου αναφοράς απαιτεί κατά πρώτον να μπορεί να επιλεγεί ικανός αριθμός συγκρίσιμων αερολιμένων που παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες υπό κανονικές συνθήκες αγοράς.
56. Στο πλαίσιο αυτό, η Αρχή επισημαίνει ότι προς το παρόν η μεγάλη πλειονότητα των αερολιμένων του ΕΟΧ επωφελείται από δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη επενδυτικών και λειτουργικών δαπανών. Οι περισσότεροι από τους αερολιμένες αυτούς μπορούν να παραμείνουν στην αγορά μόνο με κρατική στήριξη.
57. Οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας θεωρούνται κατά παράδοση από τις δημόσιες αρχές ως υποδομές που διευκολύνουν την τοπική ανάπτυξη και όχι ως επιχειρήσεις που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται σε σχέση με εκτιμήσεις της αγοράς και συγκεκριμένα με βάση υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας, αλλά ουσιαστικά έχοντας υπόψη κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές.
58. Ακόμη και αν ορισμένοι αερολιμένες τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση χωρίς να εμπλέκονται κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές, οι τιμές που χρεώνονται από τους εν λόγω αερολιμένες ενδέχεται να επηρεάζονται έντονα από τις τιμές που χρεώνονται από την πλειονότητα των κρατικά επιδοτούμενων αερολιμένων, καθώς οι τιμές των τελευταίων λαμβάνονται υπόψη από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους αερολιμένες που τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση.
59. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Αρχή εκφράζει έντονες αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να αλλάξει ή να εξελιχτεί στο μέλλον, ιδίως από τη στιγμή που οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις θα καταστούν πλήρως εφαρμοστέοι στη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων.
60. Εν πάση περιπτώσει, η Αρχή θεωρεί ότι η διαδικασία συγκριτικής αξιολόγησης θα πρέπει να στηρίζεται σε αντιπαραβολή των αερολιμενικών τελών, αφαιρουμένων τυχόν παροχών που χορηγούνται στην αεροπορική εταιρεία (π.χ. για την εμπορική προώθηση, τις εκπτώσεις επί της τιμής ή κάποιο άλλο κίνητρο), σε ικανό αριθμό κατάλληλων «συγκρίσιμων αερολιμένων», οι φορείς διαχείρισης των οποίων συμπεριφέρονται ως ιδιώτες επενδυτές σε οικονομία της αγοράς. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι παρακάτω δείκτες:
- α) όγκος αεροπορικής κίνησης·
  - β) είδος αεροπορικής κίνησης (επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής ή μετεπιβίβασης), σχετική σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων και σχετική σημασία των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα·
  - γ) είδος και επίπεδο των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών·
  - δ) εγγύτητα του αερολιμένα με μεγάλη πόλη·
  - ε) αριθμός κατοίκων στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα·
  - στ) οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής (κατά κεφαλήν ΑΕΠ)·
  - ζ) διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές από τις οποίες θα μπορούσαν να προσελκυστούν επιβάτες.

#### 3.5.2. Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας

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

62. Εν προκειμένω, η Αρχή κρίνει ότι η διαφοροποίηση των τιμών συνιστά συνήθη επιχειρηματική πρακτική, εφόσον συμμορφώνεται με το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό και της τομεακής νομοθεσίας<sup>(56)</sup>. Εντούτοις, τέτοιες πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη προκειμένου να ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ<sup>(57)</sup>.
63. Η Αρχή θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορούν να θεωρηθεί ότι πληρούν τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους<sup>(58)</sup> βάσει υγιών μεσοπρόθεσμων προοπτικών<sup>(59)</sup>.
64. Για να εκτιμηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων<sup>(60)</sup>. Ομοίως, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που βάρυνον τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα<sup>(61)</sup>. Αυτές οι πρόσθετες δαπάνες θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν όλες τις κατηγορίες δαπανών ή επενδύσεων, όπως πρόσθετο προσωπικό, εξοπλισμό και επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Για παράδειγμα, εάν χρειαστεί να επεκταθεί ο αερολιμένας ή να κατασκευαστεί νέος τερματικός σταθμός ή άλλες εγκαταστάσεις κυρίως για την κάλυψη των αναγκών συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, οι εν λόγω δαπάνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών. Αντιθέτως, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη δοκιμή του ΙΕΟΑ.
65. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έχει λάβει συμβιβάσιμη ενίσχυση, γίνεται δεκτό ότι το πλεονέκτημα που προκύπτει από την εν λόγω ενίσχυση δεν μεταβιβάζεται σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία<sup>(62)</sup> εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: η υποδομή είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες<sup>(63)</sup> (περιλαμβάνεται η υποδομή που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί από ορισμένες κατηγορίες, όπως οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ή οι εταιρείες που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις) και δεν προορίζεται για συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία· και για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν τιμολόγια που καλύπτουν τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες όπως ορίζονται στο σημείο 64. Επιπλέον, η Αρχή θεωρεί ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, ακόμη και αν είχε χορηγηθεί κρατική ενίσχυση προς τις αεροπορικές εταιρείες, σε κάθε περίπτωση, η ενίσχυση αυτή θα ήταν συμβιβάσιμη με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ για τους ίδιους λόγους που δικαιολογούν το συμβιβασμό της ενίσχυσης στο επίπεδο του αερολιμένα. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έχει λάβει μη συμβιβάσιμη επενδυτική ενίσχυση, το πλεονέκτημα που προκύπτει από την εν λόγω ενίσχυση δεν μεταβιβάζεται σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: η υποδομή είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες και δεν προορίζεται αποκλειστικά για συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία· και για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν τιμολόγια που καλύπτουν τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες όπως ορίζονται στο σημείο 64. Η Αρχή θεωρεί ότι, υπό τις προϋποθέσεις αυτές, δεν μπορεί να αποκλειστεί τομεακό πλεονέκτημα για τον κλάδο των αερομεταφορών ή για άλλους χρήστες, αλλά τούτο δεν θα οδηγεί σε ανάκτηση της ενίσχυσης από συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες ή άλλους χρήστες.
66. Κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Αρχή θα εκτιμά επίσης τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.

<sup>(56)</sup> Σχετικές διατάξεις είναι, μεταξύ άλλων, τα άρθρα 53 και 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και η οδηγία 2009/12/ΕΚ.

<sup>(57)</sup> Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 12/2008 — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24), και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 25/2007 — Φινλανδία — Αερολιμένας Tampere Pirkkala και Ryanair (ΕΕ L 309 της 19.11.2013, σ. 27).

<sup>(58)</sup> Εύλογο περιθώριο κέρδους είναι ένα «κανονικό» ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου, δηλαδή ένα ποσοστό απόδοσης που θα απαιτούσε μια τυπική εταιρεία για μια επένδυση με παρόμοιο βαθμό κινδύνου. Η απόδοση μετράται ως εσωτερικός συντελεστής απόδοσης («ΕΣΑ») επί των προβλεπόμενων ταμειακών ροών που συνεπάγεται η ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία.

<sup>(59)</sup> Αυτό δεν αποκλείει την πρόβλεψη ότι τα μελλοντικά οφέλη στη διάρκεια ισχύος των ρυθμίσεων μπορεί να αντισταθμίσουν τις αρχικές ζημιές.

<sup>(60)</sup> Ομοίως θα λαμβάνεται υπόψη κάθε κρατική στήριξη, όπως για παράδειγμα οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης που συνάπτονται άμεσα μεταξύ δημόσιων αρχών και αεροπορικής εταιρείας και οι οποίες σκοπό έχουν να αντισταθμίσουν μέρος των κανονικών δαπανών που συνεπάγεται για τον αερολιμένα η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό δεν έχει σημασία εάν η στήριξη αυτή χορηγείται απευθείας στην αεροπορική εταιρεία ή εάν διοχετεύεται μέσω του αερολιμένα ή άλλης οντότητας.

<sup>(61)</sup> Απόφαση στην υπόθεση «Charleroi», σκέψη 59.

<sup>(62)</sup> Τα αναφερόμενα στην παρούσα παράγραφο για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν ομοίως για τους άλλους χρήστες του αερολιμένα.

<sup>(63)</sup> Βλέπε ιδίως την απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig Halle GmbH κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. II-1311, σκέψη 109.

## 4. ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ

67. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι δημόσιες αρχές μπορεί να χαρακτηρίζουν ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες που ασκούνται από αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος («ΥΓΟΣ») κατά την έννοια του άρθρου 59 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και της νομολογίας στην υπόθεση Altmark <sup>(64)</sup>, και να παρέχουν αντιστάθμιση για την εκτέλεση των υπηρεσιών αυτών.
68. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η ανακοίνωση για τις ΥΓΟΣ <sup>(65)</sup> και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής <sup>(66)</sup> παρέχουν κατευθύνσεις για τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η δημόσια χρηματοδότηση μιας ΥΓΟΣ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Οι ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας θα εκτιμώνται σύμφωνα με την απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής <sup>(67)</sup> και το πλαίσιο κανόνων για τις ΥΓΟΣ <sup>(68)</sup>. Τα προαναφερθέντα τέσσερα έγγραφα συναποτελούν τη «δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ», η οποία εφαρμόζεται επίσης στην αντιστάθμιση που παρέχεται σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Όσα ακολουθούν περιγράφουν την εφαρμογή ορισμένων από τις αρχές που διατυπώνονται στη δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ υπό το πρίσμα ορισμένων τομεακών ιδιαιτεροτήτων.

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

69. Το πρώτο κριτήριο της απόφασης στην υπόθεση Altmark απαιτεί τον σαφή καθορισμό των εργασιών που συνιστούν υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η εν λόγω απαίτηση συμπίπτει με αυτήν του άρθρου 59 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ <sup>(69)</sup>. Σύμφωνα με τη νομολογία <sup>(70)</sup>, στις επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση ΥΓΟΣ πρέπει να έχει ανατεθεί η αποστολή αυτή με πράξη δημόσιας αρχής. Η Αρχή διευκρίνισε <sup>(71)</sup> επίσης ότι μια δραστηριότητα, για να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, θα πρέπει να εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις συνηθισμένες οικονομικές δραστηριότητες και ότι ο στόχος γενικού συμφέροντος που επιδιώκουν οι δημόσιες αρχές δεν μπορεί να συνίσταται απλώς στην ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών όπως προβλέπεται στο άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ <sup>(72)</sup>.
70. Όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 <sup>(73)</sup>. Ειδικότερα, τέτοιες υποχρεώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο σε σχέση με συγκεκριμένο δρομολόγιο ή ομάδα δρομολογίων <sup>(74)</sup>, και όχι σε σχέση με οποιοδήποτε γενικό δρομολόγιο με αναχώρηση από έναν συγκεκριμένο αερολιμένα, πόλη ή περιφέρεια. Επιπλέον, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας

<sup>(64)</sup> Βλέπε υπόθεση Altmark, σκέψεις 86 έως 93. Η δημόσια χρηματοδότηση για την παροχή ΥΓΟΣ δεν συνιστά επιλεκτικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, εφόσον πληρούνται οι παρακάτω τέσσερις προϋποθέσεις: α) ο δικαιούχος μηχανισμός κρατικής χρηματοδότησης για την παροχή ΥΓΟΣ πρέπει να έχει επίσημα επιφορτιστεί με την παροχή και εκπλήρωση ΥΓΟΣ, οι δε υποχρεώσεις του πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες· β) οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια· γ) η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής της ΥΓΟΣ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών· και δ) όταν η επιλογή του δικαιούχου δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημόσιας συμβάσεως, που επιτρέπει την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της χορηγούμενης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση προκειμένου να εκπληρώσει τις εν λόγω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος.

<sup>(65)</sup> Βλέπε υποσημείωση 21.

<sup>(66)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 114 της 26.4.2012, σ. 8), που ενσωματώθηκε στο σημείο 1ηα του παραρτήματος XV της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεκτικής Επιτροπής αριθ. 225/2012 της 7ης Δεκεμβρίου 2012 (ΕΕ L 81 της 21.3.2013, σ. 27 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 18 της 21.3.2013, σ. 32).

<sup>(67)</sup> Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3), που ενσωματώθηκε στο σημείο 1η του παραρτήματος XV της συμφωνίας για τον ΕΟΧ με την απόφαση της Μεκτικής Επιτροπής αριθ. 66/2012 της 30ής Μαρτίου 2012 (ΕΕ L 207 της 2.8.2012, σ. 46 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 43 της 2.8.2012, σ. 56).

<sup>(68)</sup> Πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ L 161 της 13.6.2013, σ. 12 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 34 της 13.6.2013, σ. 1).

<sup>(69)</sup> Υπόθεση T-289/03, British United Provident Association Ltd (BUPA) κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-81, σκέψεις 171 και 224.

<sup>(70)</sup> Βλέπε τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-204/97 και T-270/97, EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-2267, σκέψη 126, και την υπόθεση T-17/02, Fred Olsen, SA κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. II-2031, σκέψεις 186, 188 και 189.

<sup>(71)</sup> Βλέπε ανακοίνωση για τις ΥΓΟΣ, παράγραφος 45.

<sup>(72)</sup> Βλέπε απόφαση N 381/04 — Γαλλία, δίκτυο τηλεπικοινωνιών υψηλής ταχύτητας της περιφέρειας Ρυτένέες-Ατλαντικές (DORSAL) (ΕΕ C 162 της 2.7.2005, σ. 5).

<sup>(73)</sup> Άρθρα 16, 17 και 18.

<sup>(74)</sup> Τόσο ο αερολιμένας αναχώρησης όσο και ο αερολιμένας προορισμού πρέπει να προσδιορίζονται σαφώς, βλέπε άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν σε σχέση με ένα δρομολόγιο μόνο με σκοπό να ικανοποιηθούν ανάγκες μεταφορών που δεν μπορούν να καλυφθούν επαρκώς από υφιστάμενο αεροπορικό δρομολόγιο ή με άλλα μέσα μεταφοράς <sup>(75)</sup>.

71. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τονιστεί ότι η συμμόρφωση με τις ουσιαστικές και διαδικαστικές προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 δεν εξαλείφει την ανάγκη να αξιολογεί/-ούν το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η της ΕΖΕΣ τη συμμόρφωση με το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
72. Όσον αφορά τους αερολιμένες, η Αρχή θεωρεί ότι η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα μπορεί, σε επαρκώς δικαιολογημένες περιπτώσεις, να θεωρηθεί ΥΓΟΣ. Υπό το πρίσμα των αρχών που περιγράφονται στο σημείο 69, η Αρχή θεωρεί ότι αυτό μπορεί να συμβεί μόνο εάν τμήμα της περιοχής που δυνητικά εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένο από τον υπόλοιπο ΕΟΧ σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή του. Μια τέτοια εκτίμηση θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη άλλους τρόπους μεταφοράς, και ιδίως σιδηροδρομικά δρομολόγια υψηλής ταχύτητας ή θαλάσσιες συνδέσεις που εξυπηρετούνται από οχηματαγωγά πλοία. Στις περιπτώσεις αυτές, οι δημόσιες αρχές μπορούν να επιβάλουν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε έναν αερολιμένα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο αερολιμένας θα παραμείνει ανοικτός στην εμπορική κίνηση. Η Αρχή επισημαίνει ότι ορισμένοι αερολιμένες καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την περιφερειακή συνδεσιμότητα απομονωμένων, απομακρυσμένων ή περιφερειακών περιοχών της Ένωσης. Αυτό μπορεί να συμβεί συγκεκριμένα όσον αφορά τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, καθώς και νησιά ή άλλες περιοχές του ΕΟΧ. Βάσει κατά περίπτωση αξιολόγησης και ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αερολιμένα και της περιοχής που εξυπηρετεί, μπορεί να είναι δικαιολογημένος ο καθορισμός υποχρεώσεων παροχής ΥΓΟΣ στους εν λόγω αερολιμένες.
73. Υπό το πρίσμα των ειδικών απαιτήσεων που συνοδεύουν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών <sup>(76)</sup>, και λαμβάνοντας υπόψη την πλήρη ελευθέρωση των αγορών αεροπορικών μεταφορών, η Αρχή κρίνει ότι στο πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους αερολιμένες δεν θα πρέπει να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη υπηρεσιών εμπορικών αεροπορικών μεταφορών.

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

74. Εάν δεν πληρούνται ένα από τα σωρευτικά κριτήρια της απόφασης στην υπόθεση Altmark, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο της και ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Τέτοιες κρατικές ενισχύσεις μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 59 παράγραφος 2, εάν πληρούνται όλα τα κριτήρια συμβατότητας που έχουν αναπτυχτεί για την εφαρμογή της εν λόγω παραγράφου.
75. Οι κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας εξαιρούνται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του μέρους I του πρωτοκόλλου αριθ. 3 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου, εάν πληρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην απόφαση 2012/21/ΕΕ. Το πεδίο εφαρμογής της απόφασης 2012/21/ΕΕ καλύπτει την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείται σε:
- α) αερολιμένες των οποίων η μέση ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες <sup>(77)</sup> καθ' όλη τη διάρκεια της ανάθεσης ΥΓΟΣ και
- β) αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά αεροπορικές συνδέσεις με νησιά όπου η μέση ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες <sup>(78)</sup>.
76. Οι κρατικές ενισχύσεις που δεν καλύπτονται από την απόφαση 2012/21/ΕΕ μπορούν να θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 2, εάν πληρούνται οι όροι του πλαισίου κανόνων για τις ΥΓΟΣ. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι για την αξιολόγηση σύμφωνα και με την απόφαση 2012/21/ΕΕ και με το πλαίσιο κανόνων για τις ΥΓΟΣ, θα εφαρμόζεται το σκεπτικό σχετικά με τον ορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται σε αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες, το οποίο περιλαμβάνεται στα σημεία 69 έως 73 των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών.

#### 5. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 61 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ γ) ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

77. Εάν δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται σε αερολιμένες και/ή αεροπορικές εταιρείες συνιστά ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή μπορεί να θεωρείται συμβιβάσιμη με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), εφόσον πληροί τα κριτήρια συμβατότητας που αναφέρονται για τους μεν αερολιμένες στην ενότητα 5.1 των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, για τις δε αεροπορικές εταιρείες στην ενότητα 5.2. Οι κρατικές

<sup>(75)</sup> Ειδικότερα, η Αρχή θεωρεί ότι θα ήταν δύσκολο να δικαιολογηθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε ένα δρομολόγιο προς συγκεκριμένο αερολιμένα, εάν υπάρχουν ήδη παρόμοιες υπηρεσίες, κυρίως από την άποψη χρόνου μεταφοράς, συχνότητας δρομολογίων, επιπέδου και ποιότητας εξυπηρέτησης, σε άλλον αερολιμένα που εξυπηρετεί την ίδια ζώνη επιρροής.

<sup>(76)</sup> Βλέπε το σημείο 70 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, αιτιολογική σκέψη 12 και άρθρα 16 έως 18.

<sup>(77)</sup> Το όριο αυτό αναφέρεται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης, δηλαδή ένας επιβάτης που ταξιδεύει από τον αερολιμένα μετ' επιστροφής καταμετρείται δύο φορές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.

<sup>(78)</sup> Το όριο αυτό αναφέρεται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης, δηλαδή ένας επιβάτης που ταξιδεύει αεροπορικώς στο νησί μετ' επιστροφής καταμετρείται δύο φορές. Ισχύει για μεμονωμένες γραμμές μεταξύ ενός αερολιμένα στο νησί και ενός αερολιμένα στην ηπειρωτική χώρα.

ενισχύσεις υπέρ αεροπορικών εταιρειών οι οποίες συνεπάγονται επιπρόσθετη μείωση της αποδοτικότητας του αερολιμένα (βλέπε σημεία 63 και 64 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών) θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 1, μόνον εάν πληρούνται οι όροι συμβατότητας που αφορούν τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών, όπως ορίζονται στην ενότητα 5.2 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.

78. Για την αξιολόγηση του κατά πόσον ένα μέτρο ενίσχυσης μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), η Αρχή εν γένει αναλύει κατά πόσον ο σχεδιασμός του μέτρου ενίσχυσης διασφαλίζει ότι ο θετικός αντίκτυπος της ενίσχυσης στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος υπερβαίνει τις αρνητικές επιπτώσεις που ενδέχεται να επιφέρει στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό.
79. Η ανακοίνωση σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων ζητούσε τον εντοπισμό και τον καθορισμό των κοινών αρχών που ισχύουν για την αξιολόγηση της συμβατότητας όλων των μέτρων ενίσχυσης την οποία διενεργεί η Αρχή. Ένα μέτρο ενίσχυσης θα θεωρείται συμβιβάσιμο με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:
- α) συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος: ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να έχει στόχο κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ·
  - β) ανάγκη κρατικής παρέμβασης: ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να στοχεύει σε καταστάσεις όπου η ενίσχυση μπορεί να επιφέρει ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά, για παράδειγμα επανορθώνοντας μια ανεπάρκεια της αγοράς ή αντιμετωπίζοντας κάποιο πρόβλημα σχετικά με την ισότητα μεταχείρισης ή τη συνοχή·
  - γ) καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης: το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος,
  - δ) λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου: η ενίσχυση πρέπει να μεταβάλλει τη συμπεριφορά των οικείων επιχειρήσεων κατά τέτοιο τρόπο ώστε αυτές να επιδίδονται σε πρόσθετες δραστηριότητες που δεν θα πραγματοποιούσαν χωρίς την ενίσχυση ή τις οποίες θα πραγματοποιούσαν μεν αλλά με περιορισμένο ή διαφορετικό τρόπο ή σε διαφορετική τοποθεσία·
  - ε) αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο): το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για να δοθεί ώθηση σε πρόσθετες επενδύσεις ή δραστηριότητες στην οικεία περιοχή·
  - στ) αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών του ΕΟΧ: οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης πρέπει να είναι επαρκώς περιορισμένες έτσι ώστε το συνολικό ισοζύγιο του μέτρου να είναι θετικό·
  - ζ) διαφάνεια της ενίσχυσης: τα κράτη της ΕΖΕΣ, η Αρχή, οι οικονομικοί φορείς και το ενδιαφερόμενο κοινό πρέπει να διαθέτουν εύκολη πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πράξεις και τις συναφείς πληροφορίες σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται δυνάμει αυτών, όπως περιγράφεται στην ενότητα 8.2.
80. Όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η Αρχή θεωρεί ότι οι εν λόγω κοινές αρχές τηρούνται όταν κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται σε αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες πληροί όλους τους όρους που περιγράφονται, αντίστοιχα, στις ενότητες 5.1 και 5.2. Ως εκ τούτου, η ικανοποίηση των όρων αυτών συνεπάγεται συμβατότητα της ενίσχυσης με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ).
81. Ωστόσο, εάν μια αναπόσπαστη πτυχή ενός μέτρου κρατικής ενίσχυσης και οι όροι που το συνοδεύουν (συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου χρηματοδότησης όταν αυτή αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του μέτρου κρατικής ενίσχυσης) επιφέρουν παραβίαση της νομοθεσίας του ΕΟΧ, η ενίσχυση δεν μπορεί να κηρυχτεί συμβατή με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ <sup>(79)</sup>.
82. Επιπλέον, κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τυχόν διαδικασίες που έχουν κινηθεί λόγω παράβασης του άρθρου 53 ή 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και οι οποίες μπορεί να αφορούν τον δικαιούχο της ενίσχυσης και να αποδειχθούν χρήσιμες για την αξιολόγηση βάσει του άρθρου 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ <sup>(80)</sup>.

<sup>(79)</sup> Βλέπε, για παράδειγμα, την υπόθεση C-156/98, Γερμανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-6857, σκέψη 78, και υπόθεση C-333/07, Régie Networks κατά Rhone Alpes Bourgogne, Συλλογή 2008, σ. I-10807, σκέψεις 94 έως 116.

<sup>(80)</sup> Βλέπε υπόθεση C-225/91, Matra κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-3203, σκέψη 42.

## 5.1. Ενισχύσεις σε αερολιμένες

### 5.1.1. Επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες

83. Οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες είτε ως μεμονωμένες ενισχύσεις είτε στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), εφόσον πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του σημείου 79 κατά τα οριζόμενα στα σημεία 84 έως 108.
- α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος
84. Οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες θα θεωρείται ότι συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος εφόσον:
- α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών του ΕΟΧ και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ· ή
- β) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες του ΕΟΧ· ή
- γ) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη.
85. Εντούτοις, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή ή η δημιουργία πρόσθετης μη χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Εάν ένα επενδυτικό έργο στοχεύει πρωτίστως στη δημιουργία νέας αερολιμενικής χωρητικότητας, οι νέες υποδομές πρέπει, μεσοπρόθεσμα, να καλύπτουν την προβλεπόμενη ζήτηση των αεροπορικών εταιρειών, των επιβατών και των πρακτορείων μεταφορών στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα. Κάθε επένδυση που δεν συνοδεύεται από ικανοποιητικές μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης ή μειώνει τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης υφιστάμενων υποδομών στη ζώνη επιρροής δεν μπορεί να θεωρείται ότι εξυπηρετεί στόχο κοινού ενδιαφέροντος.
86. Ως εκ τούτου, η Αρχή θα έχει αμφιβολίες ως προς τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης αερολιμενικών υποδομών σε αερολιμένα που βρίσκεται στη ζώνη επιρροής ενός ήδη υφιστάμενου αερολιμένα στην περίπτωση που ο υφιστάμενος αερολιμένας δεν λειτουργεί με πλήρη ή σχεδόν πλήρη χωρητικότητα. Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης πρέπει να καταδεικνύονται βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, ενσωματωμένων σε ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο, και πρέπει να προσδιορίζουν τις πιθανές επιπτώσεις της επένδυσης στη χρήση υφιστάμενων υποδομών, π.χ. εκείνων άλλου αερολιμένα ή άλλων τρόπων μεταφοράς, ιδίως σιδηροδρομικών συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας.
- β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση
87. Για να αξιολογηθεί κατά πόσον οι κρατικές ενισχύσεις συντελούν αποτελεσματικά στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος, είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί το πρόβλημα που χρήζει αντιμετώπισης. Οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά.
88. Οι συνθήκες τις οποίες αντιμετωπίζουν μικρότεροι αερολιμένες κατά την ανάπτυξη των υπηρεσιών τους και την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης για τις επενδύσεις τους σε υποδομές είναι συχνά λιγότερο ευνοϊκές σε σύγκριση με τις συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι κύριοι αερολιμένες του ΕΟΧ. Για τους λόγους αυτούς, υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδεχομένως να δυσκολευτούν να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση για τις επενδύσεις τους χωρίς δημόσια χρηματοδότηση.
89. Η ανάγκη δημόσιας χρηματοδότησης για νέες επενδύσεις σε υποδομές, λόγω του υψηλού πάγιου κόστους<sup>(81)</sup>, ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα και είναι συνήθως μεγαλύτερη για τους μικρότερους αερολιμένες. Η Αρχή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, μπορούν να προσδιοριστούν οι παρακάτω κατηγορίες αερολιμένων<sup>(82)</sup>, με τον αντίστοιχο βαθμό οικονομικής βιωσιμότητας:
- α) αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόστους κεφαλαίου τους·
- β) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση από 200 000 έως 1 εκατομμύριο επιβάτες δεν είναι συνήθως σε θέση να καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόστους κεφαλαίου τους·

<sup>(81)</sup> Το 70 % έως 90 % του κόστους ενός αερολιμένα είναι πάγιο κόστος.

<sup>(82)</sup> Οι κατηγορίες αερολιμένων για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών βασίζονται στα διαθέσιμα στοιχεία του κλάδου.

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

γ) Κατάλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής

90. Τα κράτη της ΕΖΕΣ πρέπει να αποδεικνύουν ότι το μέτρο ενίσχυσης είναι κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, εάν άλλα μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης που προκαλούν μικρότερες στρεβλώσεις επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου.
91. Τα κράτη της ΕΖΕΣ μπορούν να προβαίνουν σε διαφορετικές επιλογές όσον αφορά τη χρήση των διαφόρων μέσων πολιτικής και ειδών ενισχύσεων. Γενικά, όταν ένα κράτος της ΕΖΕΣ έχει εξετάσει άλλες επιλογές πολιτικής και η χρήση ενός επιλεκτικού μέσου όπως οι κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή άμεσης επιχορήγησης έχει συγκριθεί με είδη ενισχύσεων που προκαλούν μικρότερες στρεβλώσεις (π.χ. δάνεια, εγγυήσεις ή επιστρεπτές προκαταβολές), το εν λόγω μέτρο θεωρείται ότι αποτελεί κατάλληλο μέσο.
92. Όπου είναι δυνατόν, τα κράτη της ΕΖΕΣ ενθαρρύνονται να καταρτίζουν εθνικά καθεστώτα τα οποία εκφράζουν τις βασικές αρχές που διέπουν τη δημόσια χρηματοδότηση και να προσδιορίζουν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της προβλεπόμενης δημόσιας χρηματοδότησης σε αερολιμένες. Τα καθεστώτα-πλαίσια εξασφαλίζουν συνεκτικότητα στη χρήση των δημόσιων πόρων, μειώνουν τον διοικητικό φόρτο για τις μικρότερες χορηγούσες αρχές και επιταχύνουν την εφαρμογή μεμονωμένων μέτρων ενίσχυσης. Επιπλέον, τα κράτη της ΕΖΕΣ ενθαρρύνονται να παρέχουν σαφή καθοδήγηση για την υλοποίηση της χρηματοδότησης περιφερειακών αερολιμένων με κρατικές ενισχύσεις.

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

93. Οι εργασίες για μια μεμονωμένη επένδυση μπορούν να αρχίσουν μόνο μετά την υποβολή αίτησης στη χορηγούσα αρχή. Εάν οι εργασίες αρχίσουν πριν από την υποβολή αίτησης στη χορηγούσα αρχή, τυχόν ενισχύσεις που χορηγούνται σχετικά με την εν λόγω μεμονωμένη επένδυση δεν θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
94. Ένα επενδυτικό έργο σε έναν αερολιμένα μπορεί να είναι οικονομικά ελκυστικό από μόνο του. Επομένως, πρέπει να επαληθεύεται ότι η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί καθόλου ή δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στην ίδια έκταση χωρίς κρατική ενίσχυση. Εάν τούτο επιβεβαιωθεί, η Αρχή θα δεχτεί ότι το μέτρο ενίσχυσης λειτουργεί ως κίνητρο.
95. Η λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου διαπιστώνεται μέσω ανάλυσης αντιπαραδειγμάτων, συγκρίνοντας τα επίπεδα της σχεδιαζόμενης δραστηριότητας με ή χωρίς την ενίσχυση.
96. Όπου δεν είναι γνωστό κάποιο συγκεκριμένο αντιπάρδειγμα, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση λειτουργεί ως κίνητρο όταν υπάρχει έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου, όταν δηλαδή, βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου, μπορεί να αποδειχτεί ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ των θετικών και των αρνητικών ταμειακών ροών (συμπεριλαμβανομένου του κόστους των επενδύσεων σε πάγια περιουσιακά στοιχεία), κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης σε όρους καθαρής παρούσας αξίας <sup>(83)</sup>.

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

97. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσό κρατικών ενισχύσεων εκφράζεται ως ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών (μέγιστη ένταση ενίσχυσης). Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι δαπάνες που σχετίζονται με τις επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένου του κόστους σχεδιασμού, σε υποδομές υπηρεσιών εδάφους (π.χ. ιμάντες μεταφοράς αποσκευών κ.λπ.) και σε εξοπλισμό αερολιμένα. Οι επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με μη αεροναυτικές δραστηριότητες (συγκεκριμένα, χώροι στάθμευσης, ξενοδοχεία, εστιατόρια και γραφεία) είναι μη επιλέξιμες <sup>(84)</sup>.

<sup>(83)</sup> Αυτό δεν αποκλείει την πρόβλεψη ότι τα μελλοντικά οφέλη μπορεί να αντισταθμίσουν τις αρχικές ζημιές.

<sup>(84)</sup> Η χρηματοδότηση δραστηριοτήτων αυτού του είδους δεν καλύπτεται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, καθώς οι εν λόγω δραστηριότητες δεν αφορούν τον τομέα των μεταφορών, και ως εκ τούτου θα αξιολογηθεί βάσει των αντίστοιχων τομεακών και γενικών κανόνων.

98. Δεν είναι επιλέξιμες οι επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εδάφους (π.χ. λεωφορεία, οχήματα κ.λπ.), στον βαθμό που δεν αποτελούν μέρος της υποδομής επίγειας εξυπηρέτησης <sup>(85)</sup>.
99. Για να είναι αναλογικές, οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο επιπρόσθετο κόστος (πλην των επιπρόσθετων εσόδων) που προκύπτει από την υλοποίηση του ενισχυόμενου σχεδίου/δραστηριότητας αντί για την υλοποίηση του εναλλακτικού σχεδίου/δραστηριότητας που θα είχε υλοποιήσει ο δικαιούχος στο σενάριο του αντιπαραδείγματος, εάν δηλαδή δεν είχε λάβει την ενίσχυση. Όπου δεν είναι γνωστό κάποιο συγκεκριμένο αντιπάρδειγμα, για να είναι αναλογικό το ποσό της ενίσχυσης, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού έργου (το λεγόμενο «έλλειμμα χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου»), το οποίο προσδιορίζεται βάσει ενός εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου ως η καθαρή παρούσα αξία της διαφοράς μεταξύ των θετικών και αρνητικών ταμειακών ροών (συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών δαπανών) κατά τη διάρκεια ζωής της επένδυσης. Για τις επενδυτικές ενισχύσεις, αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο θα πρέπει να καλύπτει την περίοδο οικονομικής εκμετάλλευσης του στοιχείου ενεργητικού.
100. Καθώς το έλλειμμα χρηματοδότησης ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα και είναι συνήθως υψηλότερο για τους μικρότερους αερολιμένες, η Αρχή θα χρησιμοποιεί διάφορες επιτρεπτές μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης προκειμένου να διασφαλίζει συνολική αναλογικότητα. Η ένταση της ενίσχυσης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση επενδυτικής ενίσχυσης και θα πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να μην υπερβαίνει το πραγματικό έλλειμμα χρηματοδότησης του επενδυτικού έργου.
101. Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα όπως μετράται με κριτήριο τον ετήσιο αριθμό επιβατών <sup>(86)</sup>:

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

102. Οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης για τις επενδυτικές ενισχύσεις με σκοπό τη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών μπορούν να αυξηθούν κατά ποσοστό έως 20 % εάν ο αερολιμένας βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή, ανεξάρτητα από το μέγεθός του.
103. Οι αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύρια επιβάτες θα πρέπει να συνεισφέρουν τουλάχιστον το 25 % της χρηματοδότησης των συνολικών επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών. Ωστόσο, τα επενδυτικά σχέδια σε ορισμένους αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες οι οποίοι βρίσκονται σε περιφερειακές περιοχές του ΕΟΧ ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα έλλειμμα χρηματοδότησης το οποίο υπερβαίνει τις μέγιστες επιτρεπτές εντάσεις ενίσχυσης. Με την επιφύλαξη κατά περίπτωση αξιολόγησης και ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αερολιμένα, επενδυτικού σχεδίου και εξυπηρετούμενης περιοχής, ένταση άνω του 75 % μπορεί να δικαιολογείται σε εξαιρετικές περιστάσεις για αερολιμένες με επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως.
104. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές περιστάσεις όσον αφορά τη μετεγκατάσταση υφιστάμενου αερολιμένα και την παύση αερολιμενικών δραστηριοτήτων σε υφιστάμενες εγκαταστάσεις, η Αρχή θα αξιολογεί, ιδίως, την αναλογικότητα, την αναγκαιότητα και τη μέγιστη ένταση της κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε βάσει ανάλυσης του χρηματοδοτικού ελλείμματος ή βάσει του σεναρίου του αντιπαραδείγματος για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, ανεξάρτητα από τη μέση επιβατική κίνηση του εκάστοτε αερολιμένα.

<sup>(85)</sup> Οι αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται σε ενισχύσεις για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, ανεξάρτητα από το εάν αυτές παρέχονται από τον ίδιο τον αερολιμένα, από αεροπορική εταιρεία ή από φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους· οι εν λόγω ενισχύσεις θα αξιολογούνται βάσει των σχετικών γενικών κανόνων.

<sup>(86)</sup> Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που π.χ. αναχωρεί από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές· αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.



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

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

106. Ειδικότερα, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων ή η δημιουργία πρόσθετης μη χρησιμοποιούμενης χωρητικότητας στη ζώνη επιρροής υφιστάμενων υποδομών ενδέχεται να έχει στρεβλωτικές επιπτώσεις. Ως εκ τούτου, η Αρχή, καταρχήν, θα διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα μιας επένδυσης σε αερολιμενικές υποδομές σε έναν αερολιμένα που βρίσκεται στη ζώνη επιρροής ενός ήδη υφιστάμενου αερολιμένα <sup>(87)</sup> στην περίπτωση που ο υφιστάμενος αερολιμένας δεν λειτουργεί με πλήρη ή σχεδόν πλήρη χωρητικότητα.

107. Επιπλέον, για να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις ενισχύσεων που μπορεί να προκύψουν όταν αερολιμένες αντιμετωπίζουν χαλαρούς δημοσιονομικούς περιορισμούς <sup>(88)</sup>, οι επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες με επιβατική κίνηση έως 5 εκατομμυρίων επιβατών μπορούν να χορηγούνται είτε ως πάγιο ποσό που προκαταβάλλεται για την κάλυψη επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών είτε σε ετήσιες δόσεις για την αντιστάθμιση του ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου το οποίο προκύπτει από το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα.

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

Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώα ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης:

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

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

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

α) επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση πάνω από 3 εκατομμύρια επιβάτες·

β) επενδυτικές ενισχύσεις με ένταση ενίσχυσης άνω του 75 % σε αερολιμένα με μέση ετήσια επιβατική κίνηση κάτω από 1 εκατομμύριο επιβάτες, εξαιρουμένων των αερολιμένων που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές,

γ) επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται για τη μετεγκατάσταση αερολιμένων·

δ) επενδυτικές ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση μεικτού επιβατικού/εμπορευματικού αερολιμένα που διακίνησε πάνω από 200 000 τόνους φορτίου κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση·

ε) επενδυτικές ενισχύσεις με στόχο τη δημιουργία νέου επιβατικού αερολιμένα (συμπεριλαμβανομένης της μετατροπής υφιστάμενου αεροδρομίου σε επιβατικό αερολιμένα)·

στ) επενδυτικές ενισχύσεις με στόχο τη δημιουργία ή την ανάπτυξη αερολιμένα που βρίσκεται εντός απόστασης 100 χιλιομέτρων ή διάρκειας μετάβασης 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας από υφιστάμενο αερολιμένα.

<sup>(87)</sup> Βλέπε ενότητα 5.1.1. στοιχείο α).

<sup>(88)</sup> Εάν οι ενισχύσεις καθορίζονταν βάσει εκ των υστέρων υπολογισμών (καλύπτοντας τυχόν ελλείμματα καθώς προκύπτουν), οι αερολιμένες μπορεί να μην είχαν αρκετά κίνητρα για να περιορίζουν το κόστος και να χρεώνουν αερολιμενικά τέλη που επαρκούν για την κάλυψη του κόστους.

## 5.1.2. Ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες

112. Ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγούνται σε αερολιμένες είτε ως μεμονωμένες ενισχύσεις είτε στο πλαίσιο καθεστώτος ενισχύσεων θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) για μεταβατική περίοδο δέκα ετών από την ημερομηνία δημοσίευσης<sup>(89)</sup> των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, εφόσον πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του σημείου 79 κατά τα οριζόμενα στα σημεία 113 έως 134.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

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

α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών του ΕΟΧ και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ· ή

β) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες του ΕΟΧ· ή

γ) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη.

114. Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Όταν ένας αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με άλλον αερολιμένα ο οποίος διαθέτει πλεονάζουσα χωρητικότητα, το επιχειρηματικό σχέδιο, βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, πρέπει να προσδιορίζει τις πιθανές επιπτώσεις στην κίνηση του άλλου αερολιμένα που βρίσκεται στην εν λόγω ζώνη επιρροής.

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

β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση

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

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

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

α) αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·

β) αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 200 000 έως 700 000 επιβάτες μπορεί να μην είναι σε θέση να καλύπτουν σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·

γ) αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 700 000 έως 1 εκατομμύριο επιβάτες θα πρέπει, κατά κανόνα, να είναι σε θέση να καλύπτουν μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·

<sup>(89)</sup> Οι αναφορές στην «ημερομηνία δημοσίευσης» στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σημαίνουν την ημερομηνία δημοσίευσης στον δικτυακό τόπο της Αρχής.

- δ) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατομμυρίων επιβατών θα πρέπει, κατά μέσο όρο, να μπορούν να καλύπτουν τις περισσότερες λειτουργικές τους δαπάνες·
- ε) αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων επιβατών είναι συνήθως αποδοτικοί σε επίπεδο λειτουργίας και θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες.
119. Ως εκ τούτου, η Αρχή θεωρεί ότι, για να είναι επιλέξιμος ένας αερολιμένας για ενισχύσεις λειτουργίας, η ετήσια επιβατική κίνησή του δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια επιβάτες <sup>(90)</sup>.
- γ) Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής
120. Τα κράτη της ΕΖΕΣ πρέπει να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, εάν άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά, μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου <sup>(91)</sup>.
121. Για την παροχή κατάλληλων κινήτρων με σκοπό την αποτελεσματική διαχείριση του αερολιμένα, το ποσό της ενίσχυσης καθορίζεται, καταρχήν, εκ των προτέρων ως πάγιο ποσό που καλύπτει το αναμενόμενο έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας (προσδιορίζεται βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου) επί μεταβατική περίοδο διάρκειας δέκα ετών. Για τους λόγους αυτούς, καμία εκ των υστέρων αύξηση του ποσού της ενίσχυσης δεν θα πρέπει, καταρχήν, να θεωρείται συμβιβάσιμη με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Το κράτος της ΕΖΕΣ μπορεί να καταβάλει το προκαθορισθέν ποσό ως κατ' αποκοπή προκαταβολή της ενίσχυσης ή σε δόσεις, για παράδειγμα σε ετήσια βάση.
122. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η εξέλιξη των μελλοντικών δαπανών και εσόδων περιβάλλεται από ιδιαίτερα υψηλό βαθμό αβεβαιότητας και η δημόσια αρχή αντιμετωπίζει έντονες ασυμμετρίες πληροφόρησης, η δημόσια αρχή μπορεί να υπολογίζει το μέγιστο ποσό των συμβιβάσιμων ενισχύσεων λειτουργίας σύμφωνα με μοντέλο που βασίζεται στο αρχικό έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας κατά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου. Το αρχικό έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας είναι ο μέσος όρος των ελλειμμάτων χρηματοδότησης λειτουργίας (δηλαδή το ποσό των λειτουργικών δαπανών που δεν καλύπτεται από τα έσοδα) κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που προηγούνται της έναρξης της μεταβατικής περιόδου (2009 έως 2013).
123. Όπου είναι δυνατόν, τα κράτη της ΕΖΕΣ ενθαρρύνονται να καταρτίζουν εθνικά καθεστώτα τα οποία εκφράζουν τις βασικές αρχές που διέπουν τη δημόσια χρηματοδότηση και να προσδιορίζουν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της προβλεπόμενης δημόσιας χρηματοδότησης σε αερολιμένες. Τα καθεστώτα-πλαίσια εξασφαλίζουν συνεκτικότητα στη χρήση των δημοσίων πόρων, μειώνουν τον διοικητικό φόρτο για τις μικρότερες χορηγούσες αρχές και επιταχύνουν την εφαρμογή μεμονωμένων μέτρων ενίσχυσης. Επιπλέον, τα κράτη της ΕΖΕΣ ενθαρρύνονται να παρέχουν σαφή καθοδήγηση για την υλοποίηση της χρηματοδότησης με κρατικές ενισχύσεις των περιφερειακών αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες αυτούς.
- δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου
124. Οι ενισχύσεις λειτουργίας έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης λειτουργίας και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το μέγεθος της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα.
- ε) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)
125. Προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.
126. Το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα πρέπει να προετοιμάζει το έδαφος για πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών κατά το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Οι βασικές παράμετροι του σχεδίου αυτού αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της αξιολόγησης της συμβατότητας που διενεργεί η Αρχή.

<sup>(90)</sup> Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που π.χ. αναχωρεί από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές· αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.

<sup>(91)</sup> Βλέπε επίσης σημείο 91.

127. Η πορεία προς την πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών θα διαφέρει για κάθε αερολιμένα και θα εξαρτάται από αρχικό έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας του αερολιμένα κατά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου. Η μεταβατική περίοδος θα αρχίσει την ημερομηνία δημοσίευσης των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.
128. Εν πάση περιπτώσει, το μέγιστο επιτρεπτό ποσό ενίσχυσης κατά τη διάρκεια της όλης μεταβατικής περιόδου θα περιορίζεται στο 50 % του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης για περίοδο δέκα ετών<sup>(2)</sup>. Για παράδειγμα, εάν το μέσο ετήσιο έλλειμμα χρηματοδότησης ενός συγκεκριμένου αερολιμένα κατά την περίοδο 2009 έως 2013 ανέρχεται σε 1 εκατ. ευρώ, το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας που θα μπορούσε να λάβει ο αερολιμένας ως εκ των προτέρων καθορισμένο πάγιο ποσό θα ήταν 5 εκατ. ευρώ σε διάστημα δέκα ετών (50 % × 1 εκατ. ευρώ × 10). Καμία άλλη επιπλέον ενίσχυση λειτουργίας δεν θα θεωρηθεί συμβιβάσιμη για τον εν λόγω αερολιμένα.
129. Δέκα έτη μετά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου το αργότερο, όλοι οι αερολιμένες πρέπει να έχουν επιτύχει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους και μετά την ημερομηνία αυτή καμία ενίσχυση λειτουργίας σε αερολιμένες δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμη με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, εξαιρουμένων των ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγούνται σύμφωνα με τους οριζόντιους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως οι κανόνες σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΥΓΟΣ.
130. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, οι αερολιμένες με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης έως 700 000 επιβάτες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν αυξημένες δυσκολίες για την επίτευξη πλήρους κάλυψης των δαπανών κατά τη διάρκεια της δεκαετούς μεταβατικής περιόδου. Για τον λόγο αυτόν, το μέγιστο επιτρεπτό ποσό ενίσχυσης για αερολιμένες με έως 700 000 επιβάτες ετησίως θα είναι το 80 % του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας επί πέντε έτη από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου. Για παράδειγμα, εάν το ετήσιο μέσο έλλειμμα χρηματοδότησης ενός μικρού αερολιμένα κατά την περίοδο 2009 έως 2013 ανέρχεται σε 1 εκατ. ευρώ, το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης λειτουργίας που θα μπορούσε να λάβει ο αερολιμένας ως εκ των προτέρων καθορισμένο πάγιο ποσό θα ήταν 4 εκατ. ευρώ σε διάστημα πέντε ετών (80 % × 1 εκατ. ευρώ × 5). Η Αρχή θα αξιολογήσει εκ νέου την ανάγκη συνέχισης της ειδικής μεταχείρισης, καθώς και τις μελλοντικές προοπτικές για πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών για την εν λόγω κατηγορία αερολιμένων, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών της αγοράς και τις προοπτικές αποδοτικότητας.

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

131. Κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στο εμπόριο. Όταν ένας αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με άλλον αερολιμένα ο οποίος διαθέτει πλεονάζουσα χωρητικότητα, το επιχειρηματικό σχέδιο, βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, πρέπει να προσδιορίζει τις πιθανές επιπτώσεις στην κίνηση των άλλων αερολιμένων που βρίσκονται στην εν λόγω ζώνη επιρροής.
132. Ενίσχυση λειτουργίας υπέρ αερολιμένα που βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής θα θεωρείται συμβιβάσιμη με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ μόνον εφόσον το κράτος της ΕΖΕΣ αποδεικνύει ότι όλοι οι αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής θα είναι σε θέση να επιτύχουν πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών κατά το πέρασ της μεταβατικής περιόδου.
133. Προκειμένου να περιοριστούν περαιτέρω οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, ο αερολιμένας πρέπει να είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και να μην διατίθεται μόνο σε έναν συγκεκριμένο χρήστη. Σε περίπτωση φυσικού περιορισμού της χωρητικότητας, η κατανομή θα πρέπει να γίνεται με βάση ενδεδειγμένα, αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.
134. Επιπλέον, για να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, η Αρχή θα εγκρίνει ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες για μεταβατική περίοδο δέκα ετών, που αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσης των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών. Η Αρχή θα επανεκτιμήσει την κατάσταση των αερολιμένων με ετήσια επιβατική κίνηση που δεν υπερβαίνει τους 700 000 επιβάτες τέσσερα έτη μετά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.
- Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώς ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης
135. Τα κράτη της ΕΖΕΣ ενθαρρύνονται σθεναρά να κοινοποιούν εθνικά καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για τη χρηματοδότηση αερολιμένων, αντί να κοινοποιούν μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης για κάθε αερολιμένα. Αυτό αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού φόρτου, τόσο για τις αρχές των κρατών της ΕΖΕΣ όσο και για την Αρχή.

<sup>(2)</sup> Η ένταση 50 % αντιστοιχεί στο έλλειμμα χρηματοδότησης δεκαετούς περιόδου για αερολιμένα ο οποίος, αρχίζοντας από την κάλυψη των αρχικών λειτουργικών δαπανών κατά την έναρξη της μεταβατικής περιόδου, επιτυγχάνει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών μετά από δέκα έτη.

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

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

Ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου

137. Ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβλήθηκαν πριν από τη δημοσίευση των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών) μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών, εφόσον πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στην ενότητα 5.1.2, με εξαίρεση τα σημεία 115, 119, 121, 122, 123, 126 έως 130, 132, 133 και 134. Ειδικότερα, κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

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

138. Όπως αναφέρεται στο σημείο 15, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέου δρομολογίου με σκοπό την αύξηση της συνδεσιμότητας μιας περιοχής θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), εάν πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις του σημείου 79 κατά τα οριζόμενα στα σημεία 139 έως 153.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

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

- α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών του ΕΟΧ και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών με το άνοιγμα νέων γραμμών· ή
- β) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη απομακρυσμένων περιοχών.

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

β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση

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

142. Στη βάση αυτή, ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών θα θεωρείται συμβιβάσιμη μόνο ως προς δρομολόγια που συνδέουν έναν αερολιμένα με λιγότερους από 3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως<sup>(93)</sup> με άλλον αερολιμένα εντός του Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου<sup>(94)</sup>.

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

144. Οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών που συνδέουν αερολιμένα με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων<sup>(95)</sup> και κάτω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, ο οποίος δεν βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή, μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ μόνον κατ' εξαίρεση σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις.

<sup>(93)</sup> Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που π.χ. αναχωρεί από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές· αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές.

<sup>(94)</sup> Απόφαση 2006/682/ΕΚ του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνελθόντων στα πλαίσια του Συμβουλίου στις 9 Ιουνίου 2006, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο για τη δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου (KEEX) (ΕΕ L 285 της 16.10.2006, σ. 1).

<sup>(95)</sup> Βλέπε επίσης υποσημείωση 93.

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

γ) Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής

146. Τα κράτη της ΕΖΕΣ πρέπει να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, εάν άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά, μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου <sup>(96)</sup>.

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

δ) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

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

149. Η νέα γραμμή επιτρέπεται να αρχίσει να λειτουργεί μόνον μετά την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης στη χορηγούσα αρχή. Εάν η νέα γραμμή αρχίσει να λειτουργεί πριν από την υποβολή της αίτησης ενίσχυσης στη χορηγούσα αρχή, τυχόν ενισχύσεις που χορηγούνται σχετικά με την εν λόγω μεμονωμένη γραμμή δεν θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

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

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

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

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

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

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

Απαιτήσεις κοινοποίησης για καθεστώτα ενισχύσεων και μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης:

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

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

<sup>(96)</sup> Βλέπε επίσης σημείο 91.

6. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 61 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α) ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

156. Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών θα θεωρούνται συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 2 στοιχείο α), εφόσον πληρούνται οι παρακάτω σωρευτικές προϋποθέσεις <sup>(97)</sup>:
- α) η ενίσχυση πρέπει να ωφελεί πραγματικά τους τελικούς καταναλωτές·
  - β) η ενίσχυση πρέπει να έχει κοινωνικό χαρακτήρα, δηλαδή πρέπει, καταρχήν, να καλύπτει μόνο ορισμένες κατηγορίες επιβατών που χρησιμοποιούν τη συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση (για παράδειγμα, επιβάτες με ειδικές ανάγκες, όπως παιδιά, άτομα με αναπηρία, άτομα με χαμηλά εισοδήματα, σπουδαστές, ηλικιωμένους κ.λπ.). Ωστόσο, στην περίπτωση που η εν λόγω γραμμή συνδέει απομακρυσμένες περιοχές, π.χ. εξόχως απόκεντρες περιοχές, νησιά και αραιοκατοικημένες περιοχές, η ενίσχυση θα μπορούσε να καλύπτει ολόκληρο τον πληθυσμό της συγκεκριμένης περιφέρειας·
  - γ) η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται χωρίς διακρίσεις ως προς την προέλευση των υπηρεσιών που παρέχονται, δηλαδή χωρίς να έχει σημασία ποια αεροπορική εταιρεία παρέχει τις υπηρεσίες.
157. Τα κράτη της ΕΖΕΣ ενθαρρύνονται σθεναρά να κοινοποιούν εθνικά καθεστώτα ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα, αντί να κοινοποιούν μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης.

7. ΣΩΡΕΥΣΗ

158. Τα ανώτατα όρια έντασης ενίσχυσης που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν ανεξάρτητα από το εάν η ενίσχυση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου με κρατικούς πόρους ή εν μέρει από τον ΕΟΧ.
159. Ενισχύσεις που εγκρίνονται βάσει των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών δεν επιτρέπεται να συνδυάζονται με άλλες κρατικές ενισχύσεις, ενισχύσεις ήσσονος σημασίας ή άλλες μορφές χρηματοδότησης από μέρους του ΕΟΧ, εάν ο συνδυασμός αυτός οδηγεί σε ένταση ενίσχυσης υψηλότερη από αυτήν που προβλέπεται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

8. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

8.1. Ετήσια υποβολή εκθέσεων

160. Σύμφωνα με τη συμφωνία περί Εποπτείας και Δικαστηρίου και την ενοποιημένη έκδοση της απόφασης της Αρχής αριθ. 195/04/COL <sup>(98)</sup>, τα κράτη της ΕΖΕΣ οφείλουν να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις στην Αρχή. Οι ετήσιες εκθέσεις δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της Αρχής.

8.2. Διαφάνεια

161. Η Αρχή θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για τη βελτίωση της διαφάνειας των κρατικών ενισχύσεων στον ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, πρέπει να ληφθούν μέτρα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα κράτη της ΕΖΕΣ, οι οικονομικοί παράγοντες, το ενδιαφερόμενο κοινό και η Αρχή έχουν εύκολη πρόσβαση στο πλήρες κείμενο όλων των ισχυόντων καθεστώτων ενίσχυσης στον τομέα των αερομεταφορών, καθώς και στις συναφείς πληροφορίες για τα μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης.
162. Τα κράτη της ΕΖΕΣ θα πρέπει να δημοσιεύουν σε εμπεριστατωμένο δικτυακό τόπο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) το πλήρες κείμενο του κάθε εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων ή της κάθε απόφασης χορήγησης μεμονωμένης ενίσχυσης και τις σχετικές διατάξεις εφαρμογής·
  - β) την ταυτότητα της χορηγούσας αρχής·
  - γ) την ταυτότητα των μεμονωμένων δικαιούχων, τη μορφή και το ποσό της ενίσχυσης που χορηγείται σε κάθε δικαιούχο, την ημερομηνία χορήγησης, το είδος της επιχείρησης (ΜΜΕ / μεγάλη επιχείρηση), την περιφέρεια στην οποία είναι εγκατεστημένος ο δικαιούχος (σε επίπεδο NUTS II) και τον κύριο οικονομικό τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται ο δικαιούχος (σε επίπεδο ομάδας της NACE)· υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής από αυτή την απαίτηση όσον αφορά τις χορηγήσεις μεμονωμένων ενισχύσεων κάτω των 200 000 ευρώ.

<sup>(97)</sup> Βλέπε για παράδειγμα, όσον αφορά την αξιολόγηση ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα που χορηγούνται σε μεμονωμένους καταναλωτές, την απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2006, Ν 169/2006 — Ηνωμένο Βασίλειο — Ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα για αεροπορικές υπηρεσίες στα Highlands και στα νησιά της Σκωτίας (ΕΕ C 272 της 9.11.2006, σ. 10)· την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2007, Ν 471/2007 — Πορτογαλία — Κοινωνικές παροχές για επιβάτες κατοίκους της Αυτόνομης Περιφέρειας της Μαδέρας και σπουδαστές, στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής Πορτογαλίας και της Αυτόνομης Περιφέρειας (ΕΕ C 46 της 19.2.2008, σ. 2)· και την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Ιανουαρίου 2011, Ν 426/2010 — Γαλλία — Ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών κατά τη χρήση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ρεϊνιόν και της μητροπολιτικής Γαλλίας (ΕΕ C 71 της 5.3.2011, σ. 5).

<sup>(98)</sup> Διατίθεται στη διεύθυνση <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/>.

163. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να δημοσιεύονται μετά τη λήψη της απόφασης για χορήγηση της ενίσχυσης, να διατηρούνται επί τουλάχιστον δέκα έτη και να διατίθενται στο ενδιαφερόμενο κοινό χωρίς περιορισμούς<sup>(99)</sup>.

### 8.3. Παρακολούθηση

164. Τα κράτη της ΕΖΕΣ πρέπει να διασφαλίζουν ότι τηρούνται λεπτομερή αρχεία σχετικά με όλα τα μέτρα που αφορούν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Τα αρχεία αυτά πρέπει να περιέχουν όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να αποδειχτεί ότι έχουν τηρηθεί οι προϋποθέσεις συμβατότητας, και ιδίως εκείνες που αφορούν τις επιλέξιμες δαπάνες και τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης, αναλόγως της περιπτώσεως. Τα αρχεία αυτά πρέπει να διατηρούνται επί δέκα έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης και να παρέχονται στην Αρχή κατόπιν σχετικής αιτήσεως.
165. Για να μπορεί η Αρχή να παρακολουθεί την πρόοδο της σταδιακής κατάργησης των ενισχύσεων λειτουργίας προς αερολιμένες και τον αντίκτυπο της επί του ανταγωνισμού, τα κράτη της ΕΖΕΣ πρέπει να υποβάλλουν τακτικές εκθέσεις (σε ετήσια βάση) σχετικά με την πρόοδο που συντελείται όσον αφορά τη μείωση των ενισχύσεων λειτουργίας για κάθε αερολιμένα που λαμβάνει τέτοια ενίσχυση. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να διοριστεί επίτροπος (καταπιστευματοδόχος) παρακολούθησης για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τους τυχόν όρους και τις υποχρεώσεις που διέπουν την έγκριση της ενίσχυσης.

### 8.4. Αξιολόγηση

166. Για να διασφαλιστεί περαιτέρω ο περιορισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και του εμπορίου, η Αρχή μπορεί να απαιτήσει για ορισμένα καθεστώτα να υπόκεινται σε χρονικό περιορισμό και σε αξιολόγηση. Αξιολογήσεις θα πρέπει, ιδίως, να διενεργούνται για καθεστώτα με ιδιαίτερα ισχυρές δυνητικές στρεβλώσεις, δηλαδή καθεστώτα που ενδέχεται να δημιουργήσουν κίνδυνο σημαντικού περιορισμού του ανταγωνισμού, εάν η εφαρμογή τους δεν επανεξεταστεί σε εύθετο χρόνο.
167. Δεδομένων των στόχων της και για να αποφευχθεί η δυσανάλογη επιβάρυνση των κρατών της ΕΖΕΣ και των μικρότερων μέτρων ενίσχυσης, η απαίτηση αυτή ισχύει μόνο ως προς καθεστώτα ενίσχυσης με μεγάλους προϋπολογισμούς ενίσχυσης, που περιλαμβάνουν καινοτόμα χαρακτηριστικά ή οσάκις προβλέπονται σημαντικές αλλαγές σε επίπεδο αγοράς, τεχνολογίας ή κανονιστικών ρυθμίσεων. Η αξιολόγηση πρέπει να διενεργείται από εμπειρογνώμονα ανεξάρτητο από την αρχή χορήγησης της ενίσχυσης επί τη βάσει κοινής μεθοδολογίας<sup>(100)</sup> και να δημοσιοποιείται.
168. Η αξιολόγηση πρέπει να υποβάλλεται εγκαίρως στην Αρχή προκειμένου να είναι δυνατή η αξιολόγηση πιθανής παράτασης του καθεστώτος ενίσχυσης και, σε κάθε περίπτωση, κατά τη λήξη του καθεστώτος. Το ακριβές πεδίο εφαρμογής και η μεθοδολογία της αξιολόγησης που πρόκειται να διενεργηθεί θα καθορίζονται στην απόφαση έγκρισης του καθεστώτος ενίσχυσης. Κάθε μεταγενέστερο μέτρο ενίσχυσης με παρόμοιο στόχο πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης.

### 8.5. Ενδεδειγμένα μέτρα

169. Τα κράτη της ΕΖΕΣ θα πρέπει, όπου είναι απαραίτητο, να τροποποιήσουν τα υφιστάμενα καθεστώτα που εφαρμόζουν με σκοπό να τα ευθυγραμμίσουν με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εντός 12 μηνών το αργότερο από τη δημοσίευσή τους.
170. Τα κράτη της ΕΖΕΣ καλούνται να δηλώσουν τη ρητή και άνευ όρων συγκατάθεσή τους στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εντός δύο μηνών από τη δημοσίευσή τους. Εάν δεν λάβει απάντηση, η Αρχή θα θεωρήσει ότι το κράτος της ΕΖΕΣ δεν συμφωνεί με τα προταθέντα μέτρα.

### 8.6. Εφαρμογή

171. Οι αρχές που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμόζονται από την ημερομηνία δημοσίευσής τους. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές θα αντικαταστήσουν, από την ίδια ημερομηνία, τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005.
172. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών, και κυρίως την ελευθέρωσή του, η Αρχή θεωρεί ότι οι διατάξεις της ανακοίνωσής της σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων<sup>(101)</sup> δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε εκκρεμούσες υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών. Αντιθέτως, η Αρχή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.

<sup>(99)</sup> Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να επικαιροποιούνται τακτικά (π.χ. ανά έξι μήνες) και να είναι διαθέσιμες σε κοινόχρηστο μορφότυπο.

<sup>(100)</sup> Μια τέτοια κοινή μεθοδολογία μπορεί να παρέχεται από την Αρχή.

<sup>(101)</sup> Εφαρμοστέοι κανόνες για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης (ΕΕ L 73 της 19.3.2009, σ. 23 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 15 της 19.3.2009, σ. 1).



173. Όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες, η Αρχή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιηθέντα μέτρα επενδυτικής ενίσχυσης για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από την ημερομηνία δημοσίευσης των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, ακόμη και αν τα σχέδια είχαν κοινοποιηθεί πριν από την εν λόγω ημερομηνία. Σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες της Αρχής για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Αρχή θα εφαρμόζει για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Αρχή δεν θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες οι οποίες έχουν χορηγηθεί πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών.
174. Όσον αφορά τις ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, η Αρχή 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 τη δημοσίευση των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, ακόμη και αν τα μέτρα είχαν κοινοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Αρχής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Αρχή 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 Αρχή 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 τη δημοσίευση των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών.

#### 8.7. Επανεξέταση

175. Η Αρχή μπορεί να προβεί σε αξιολόγηση των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών ανά πάσα στιγμή και θα το πράξει οπωσδήποτε το αργότερο έξι έτη από τη δημοσίευσή τους. Η αξιολόγηση αυτή θα βασίζεται σε τεκμηριωμένες πληροφορίες και στα αποτελέσματα εκτενών διαβουλεύσεων που θα διεξαγάγει η Αρχή στηριζόμενη στα στοιχεία που παρέχουν τα κράτη της ΕΖΕΣ και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Αρχή θα επανεκτιμήσει την κατάσταση των αερολιμένων με ετήσια επιβατική κίνηση έως 700 000 επιβάτες προκειμένου να εκτιμήσει εάν εξακολουθούν να είναι αναγκαίοι ειδικοί κανόνες συμβατότητας για τις ενισχύσεις λειτουργίας υπέρ αυτής της κατηγορίας αερολιμένων υπό το πρίσμα των μελλοντικών προοπτικών για πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών της αγοράς και τις προοπτικές αποδοτικότητας.
176. Κατόπιν διαβουλεύσεων με τα κράτη της ΕΖΕΣ, η Αρχή μπορεί να αντικαταστήσει ή να συμπληρώσει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για σημαντικούς λόγους που άπτονται της πολιτικής ανταγωνισμού ή της πολιτικής μεταφορών.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

## ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ

## Πίνακας 1

## Επισκόπηση των προϋποθέσεων συμβατότητας για ενισχύσεις σε αερολιμένες

Προϋποθέσεις συμβατότητας	Επενδυτικές ενισχύσεις στον αερολιμένα	Ενισχύσεις λειτουργίας στον αερολιμένα
α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Αύξηση της κινητικότητας με τη δημιουργία σημείων πρόσβασης για τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ</li> <li>— Καταπολέμηση της συμφόρησης στους κύριους κομβικούς αερολιμένες</li> <li>— Διευκόλυνση της περιφερειακής ανάπτυξης</li> </ul> <p>Η αύξηση του αριθμού των αερολιμένων και η μη χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα όταν δεν υπάρχουν ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα δεν συμβάλλουν στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος.</p>	
β) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 3 εκατομμύρια επιβάτες</li> <li>&gt; 3-5 εκατομμύρια επιβάτες σε ορισμένες περιστάσεις κατά περίπτωση</li> <li>&gt; 5 εκατομμύρια επιβάτες μόνο σε λίαν εξαιρετικές περιστάσεις</li> </ul>	< 3 εκατομμύρια επιβάτες
γ) Κατάλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης	<p>Το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να αποτελεί κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος</p> <p>Εξέταση λιγότερο στρεβλωτικών μέσων ενίσχυσης (εγγυήσεις, δάνεια με ευνοϊκούς όρους κ.λπ.)</p>	<p>Εκ των προτέρων ως πάγιο ποσό που καλύπτει το αναμενόμενο έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργικών δαπανών (καθορίζεται βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου) για μεταβατική περίοδο 10 ετών.</p>
δ) Χαρακτήρας κινήτρου	Υπάρχει, εάν η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί ή δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στην ίδια έκταση («ανάλυση αντιπαραδείγματος ή ανάλυση ελλείμματος χρηματοδότησης βάσει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου»)	Υπάρχει, εάν, ελλείψει της ενίσχυσης, θα μειωνόταν σημαντικά το επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα
ε) Αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο)		
Επιλέξιμες δαπάνες:	Δαπάνες που σχετίζονται με επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές και εξοπλισμό, εκτός από επενδυτικές δαπάνες για μη αεροναυτικές δραστηριότητες	Έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας του αερολιμένα
Μέγιστη επιτρεπτή ένταση ενίσχυσης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 3-5 εκατ.                      έως 25 %</li> <li>1-3 εκατ.                        έως 50 %</li> <li>&lt; 1 εκατ.                        έως 75 %</li> </ul>	<p>Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου: το 50 % του αρχικού ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας, που υπολογίζεται ως μέσος όρος των 5 ετών που προηγούνται της μεταβατικής περιόδου (2009-2013)</p> <p>Μετά τη μεταβατική περίοδο 10 ετών: δεν επιτρέπεται χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας (εκτός εάν η χορήγηση πραγματοποιείται βάσει οριζόντιων κανόνων)</p>

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

## Πίνακας 2

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

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

## Πίνακας 3

## Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα

Προϋποθέσεις συμβατότητας	
α)	Πρέπει να λειτουργούν πραγματικά προς όφελος των τελικών καταναλωτών
β)	Πρέπει να είναι κοινωνικού χαρακτήρα: Πρέπει να καλύπτουν μόνον ορισμένες κατηγορίες επιβατών (π.χ. άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως παιδιά, άτομα με αναπηρία, άτομα με χαμηλό εισόδημα, σπουδαστές, ηλικιωμένους κ.λπ.). Εξάιρεση: σε περίπτωση που η γραμμή συνδέει απομακρυσμένες περιοχές (π.χ. νησιά και αραιοκατοικημένες περιοχές), η ενίσχυση θα μπορούσε να καλύπτει ολόκληρο τον πληθυσμό της συγκεκριμένης περιοχής
γ)	Δεν πρέπει να γίνεται διάκριση ως προς την προέλευση της αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί τα δρομολόγια.

## Πίνακας 4

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

Μέγεθος αερολιμένα βάσει της μέσης κίνησης (αριθμός επιβατών ανά έτος)	Εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο	Υποχρέωση κοινοποίησης
Φορείς διαχείρισης αερολιμένων σε αερολιμένες που εξυπηρετούν < 200 000 επιβάτες ετησίως κατά τη διάρκεια της ανάθεσης της ΥΓΟΣ Αεροπορικές εταιρείες σε ό,τι αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις με νησιά όταν η κίνηση είναι < 300 000 επιβάτες ετησίως	Άρθρο 59 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ Απόφαση 2012/21/ΕΕ	Απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης
Αερολιμένες που εξυπηρετούν περισσότερους από 200 000 επιβάτες ετησίως κατά τη διάρκεια της ανάθεσης της ΥΓΟΣ	Άρθρο 59 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ Πλαίσιο για τις ΥΓΟΣ	Απαιτείται κοινοποίηση

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

αριθ. 186/16/COL

της 12ης Οκτωβρίου 2016

**σχετικά με τη συμμόρφωση της τιμής μονάδας της Νορβηγίας για το 2016 βάσει του άρθρου 17 της πράξης που αναφέρεται στο σημείο 66κγγ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών] [2016/2052]**

Η ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ,

Έχοντας υπόψη την πράξη που αναφέρεται στο σημείο 66κα του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού <sup>(1)</sup>], και ιδίως το άρθρο 16 παράγραφος 1, και την πράξη που αναφέρεται στο σημείο 66κγγ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών <sup>(2)</sup>] («εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013»), και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο δ), αμφότερες όπως προσαρμόστηκαν στη συμφωνία για τον ΕΟΧ με το πρωτόκολλο 1 αυτής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 καθορίζει κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Το κοινό σύστημα χρέωσης αποτελεί καίριο στοιχείο στην επίτευξη των στόχων του μηχανισμού επιδόσεων, όπως ορίζεται βάσει του άρθρου 11 της πράξης που αναφέρεται στο σημείο 66κ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») <sup>(3)</sup>] και της πράξης που αναφέρεται στο σημείο 66κδστ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου <sup>(4)</sup>] («κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013»).
- (2) Η πράξη που αναφέρεται στο σημείο 66κδε του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ [εκτελεστική απόφαση 2014/132/ΕΕ της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2014, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και τα όρια έγκαιρης προειδοποίησης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς 2015-2019 <sup>(5)</sup>] ορίζει τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου στόχου οικονομικής απόδοσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ο οποίος εκφράζεται ως καθορισμένο κόστος μονάδας για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, η οποία καλύπτει τα έτη από το 2015 έως και το 2019.
- (3) Το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013 προβλέπει ότι η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ πρέπει να εξετάσει τις τιμές μονάδας στις ζώνες χρέωσης για το 2016 που θα υποβάλει η Νορβηγία στην Εποπτεύουσα Αρχή έως την 1η Ιουνίου 2015, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 9 παράγραφοι 1 και 2 του εν λόγω κανονισμού. Κατά την εν λόγω εξέταση ελέγχεται εάν οι συγκεκριμένες τιμές μονάδας είναι σύμφωνες με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013.
- (4) Η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ πραγματοποίησε την εξέταση των τιμών μονάδας με τη στήριξη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και της κεντρικής υπηρεσίας τελών διαδρομής του Eurocontrol, χρησιμοποιώντας τα δεδομένα και τα πρόσθετα στοιχεία που διαβίβασε η Νορβηγία, καθώς και την έκθεση της εθνικής εποπτικής αρχής για την εκτίμηση του κόστους που εξαιρείται από τον μηχανισμό καταμερισμού του κόστους.
- (5) Με βάση την εν λόγω εξέταση, η Αρχή διαπίστωσε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013, οι τιμές μονάδας στις ζώνες χρέωσης για το 2016 που υπέβαλε η Νορβηγία είναι σύμφωνες με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013, η Νορβηγία θα πρέπει να ενημερωθεί για την ανωτέρω διαπίστωση,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 31.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 1.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 71 της 12.3.2014, σ. 20.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η υποβληθείσα από τη Νορβηγία τιμή μονάδας κατά τη διαδρομή για το 2016, ύψους 381,42 NOK, είναι σύμφωνη με την πράξη που αναφέρεται στο σημείο 66κδστ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου] και την πράξη που αναφέρεται στο σημείο 66κγιγ του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών].

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Νορβηγία.

Βρυξέλλες, 12 Οκτωβρίου 2016

*Για την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ*

Sven Erik SVEDMAN

Πρόεδρος

Helga JÓNSDÓTTIR

Μέλος του Σώματος

---











ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)  
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



**Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης**  
2985 Λουξεμβούργο  
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

**EL**