

AIDES D'ÉTAT — GRÈCE**Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide d'État C 39/03 (ex NN 119/02) — Grèce — Soutien financier en faveur des transporteurs aériens suite aux préjudices subis du 11 au 14 septembre 2001**

(2003/C 199/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les mesures à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Direction A — Unité A4
DM 28 5/55
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 41 04].

Ces observations seront communiquées à la Grèce. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ**1. Procédure**

Dans le cadre de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, le ministère grec des transports a, par un courrier du 24 septembre 2002, enregistré le 26 septembre 2002 sous le numéro TREN(2002) A/66844, précisé à la Commission européenne les modalités d'un dispositif de compensation de pertes dans le secteur aérien suite aux attentats du 11 septembre 2001. Cette notification avait été précédée d'échanges de courriers intervenus entre les autorités grecques et les services de la DG TREN entre décembre 2001 et juillet 2002.

Ce régime ayant été mis en œuvre avant son approbation formelle par la Commission, il a été enregistré comme aide non notifiée sous le numéro NN 119/02.

2. Brève description de la mesure

Du fait des attaques terroristes survenues aux États-Unis le 11 septembre 2001, certaines parties de l'espace aérien, particulièrement celui des États-Unis, ont été fermées pendant plusieurs jours. Durant cette période, les compagnies aériennes ont dû annuler les vols utilisant l'espace aérien concerné. De la même façon, elles ont subi des pertes du fait des perturbations connues par le reste du trafic ou par l'impossibilité de réaliser l'acheminement complet de certains passagers.

À ce titre, s'agissant de la Grèce, le régime, objet de la présente décision, a procuré aux compagnies grecques les modalités d'indemnisation suivantes:

— il couvre la période du 11 au 15 voire au 16 septembre 2001;

— il est destiné à couvrir non seulement les pertes d'exploitation subies par les compagnies du fait de la fermeture de l'espace aérien, et particulièrement celui des États-Unis, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, mais aussi les pertes de revenus subis sur tous les autres réseaux;

— ce dans le cadre de versements totaux voisins de 5 millions d'euros.

3. Appréciation du contenu d'aide des mesures visées

Ces compensations effectuées par l'État grec constituent une aide d'État car elles utilisent des ressources d'État, confèrent un avantage à certains opérateurs aériens, affectent les échanges entre les États et sont susceptibles d'affecter la concurrence.

En vertu de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE sont compatibles avec le marché commun: «les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires». Dans sa communication du 10 octobre 2001, la Commission a considéré que les événements du 11 septembre 2001 pouvaient être qualifiés d'événements extraordinaires au sens de cet article.

La Commission émet des doutes quant à la compatibilité du régime notifié avec la politique qu'elle avait établie dans sa communication du 10 octobre 2001; en effet même si le régime n'est pas discriminatoire,

- la période couverte par la notification excède les 4 jours acceptés par la Commission, et concerne ainsi une période pendant laquelle l'interruption du trafic aérien n'était plus constituée; de plus la Grèce n'a pas fourni de détail permettant, le cas échéant de prendre une décision partiellement favorable pour la période s'achevant le 14 septembre;
- les pertes éligibles correspondent à une indemnisation couvrant tous les réseaux des compagnies concernées et non pas, comme la Commission l'a retenu dans ses précédentes décisions citées dans le projet de lettre à l'État membre, ceux affectés directement par la fermeture de l'espace aérien, soit au titre des annulations de vols, soit au titre des passagers en correspondance de ou vers ces destinations.

En conséquence, la Commission émet des doutes sérieux en ce qui concerne la nature des mesures en cause et leur compatibilité avec les règles du traité CE relatives aux aides d'État.

Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, toute aide illégale et incompatible pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

TEXTE DE LA LETTRE

«Με την παρούσα επιστολή, η Επιτροπή λαμβάνει την τιμή να πληροφορήσει την Ελλάδα ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που της διαβίβασαν οι ελληνικές αρχές σχετικά με το συγκεκριμένο μέτρο, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88, παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ.

1. Διαδικασία

1. Στο πλαίσιο του άρθρου 88 § 3 της συνθήκης ΕΚ, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδας με επιστολή του που φέρει ημερομηνία 24 Σεπτεμβρίου 2002, η οποία καταχωρίστηκε στις 26 Σεπτεμβρίου 2002 με τον αριθμό TREN(2002) A/66844, διευκρίνισε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το μηχανισμό αποζημίωσης για τις ζημιές που προκλήθηκαν στον τομέα των αερομεταφορών λόγω των επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.
2. Το καθεστώς αυτό, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή πριν ακόμη εγκριθεί επίσημα από την Επιτροπή, καταχωρίστηκε ως μη κοινοποιημένη ενίσχυση με τον αριθμό NN 119/02. Για το σημείο αυτό οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν στις 28 Οκτωβρίου 2002 επιστολή [TREN(2002) D/17401] για την οποία εκδόθηκε βεβαίωση παραλαβής.

2. Περιγραφή της ενίσχυσης

Πλαίσιο

3. Εξαιτίας των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, έκλεισαν επί αρκετές ημέρες ορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου. Μάλιστα ο εναέριος

χώρος των Ηνωμένων Πολιτειών έκλεισε εντελώς από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 και άρχισε να ανοίγει πάλι σταδιακά και μόνον από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001. Παρόμοια μέτρα αναγκάστηκαν να λάβουν και άλλες χώρες για ολόκληρη την επικράτειά τους ή μέρος αυτής.

4. Λόγω του γεγονότος αυτού και κατά την αρχική περίοδο, οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεώθηκαν να ματαιώσουν τις πτήσεις τους που διέρχονταν από τους αντίστοιχους εναέριους χώρους. Υπέστησαν επίσης ζημιές εξαιτίας των διαταραχών που δημιουργήθηκαν στην υπόλοιπη κυκλοφορία ή επειδή δεν ήταν σε θέση να ολοκληρώσουν την μετακίνηση ορισμένων επιβατών.
5. Λόγω της έκτασης και του αιφνιδίου χαρακτήρα των γεγονότων, όπως και λόγω του κόστους που προκλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες, τα κράτη μέλη αναγκάστηκαν να εξετάσουν το ενδεχόμενο ενός έκτακτου καθεστώτος αποζημίωσης.

Καθεστώς που έθεσε σε εφαρμογή η Ελλάδα

6. Πριν την επίσημη κοινοποίηση της Ελλάδας που προαναφέρθηκε πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή επιστολών μεταξύ Ελλάδας και υπηρεσιών της Επιτροπής:

— στις 20 Δεκεμβρίου 2001, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδας, με επιστολή του που καταχωρίστηκε στις 27 Δεκεμβρίου 2001 με τον αριθμό TREN(2001) A/73092, πληροφορούσε την Επιτροπή ότι η Ελλάδα είχε την πρόθεση να καταβάλει στις αεροπορικές εταιρείες ποσό που δεν θα υπερέβαινε τα 2 δις δρχ. (ήτοι ± 5,9 εκατ. EUR) ως αποζημίωσή τους για το κόστος που υπέστησαν λόγω των τρομοκρατικών επιθέσεων· οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι νομικές πράξεις στις οποίες βασίζεται το καθεστώς αυτό θα διαβιβάζονταν αργότερα στην Επιτροπή·

— στις 17 Μαΐου 2002, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδας, με επιστολή του που καταχωρίστηκε την ίδια ημέρα με τον αριθμό TREN(2002) A/58915, διαβίβασε στην Επιτροπή το κείμενο του νόμου 2992/2002, το άρθρο 45, παράγραφος 16 του οποίου επέτρεπε την αποζημίωση βάσει του ελληνικού δικαίου·

— στις 11 Ιουλίου 2002, οι υπηρεσίες της Επιτροπής με επιστολή τους [TREN(2002) D/11594] διευκρίνισαν στις ελληνικές αρχές ότι οι πληροφορίες που είχαν διαβίβασε μέχρι τότε δεν ήταν δυνατόν να επέχουν θέση επίσημης κοινοποίησης, έφτανε το ερώτημα εάν οι ελληνικές αρχές εμμένουν στην πρόθεσή τους να θέσουν σε εφαρμογή το καθεστώς και, εάν ναι, ζήτησαν τα στοιχεία με βάση τα οποία η Επιτροπή θα μπορούσε να εξετάσει το καθεστώς·

— στις 24 Σεπτεμβρίου 2002 οι ελληνικές αρχές με την επιστολή τους που αναφέρεται στο σημείο 1 παρείχαν τις εν λόγω πληροφορίες.

7. Η κοινοποίηση, η οποία αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης, προβλέπει αποζημίωση των αεροπορικών εταιρειών για τις ζημιές που υπέστησαν κατά την περίοδο από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001· εκ των πραγμάτων το καθεστώς που κοινοποιήθηκε προβλέπει επίσης αποζημίωση για το κόστος που προκλήθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 2001.

8. Οι ελληνικές αρχές, υποστηρίζοντας την κοινοποίησή τους, έκριναν ότι το κλείσιμο του εναερίου χώρου των Ηνωμένων Πολιτειών είχε άμεση επίπτωση στις αεροπορικές εταιρείες πέραν της 14ης Σεπτεμβρίου 2001, καθόσον μια πτήση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις 16 Σεπτεμβρίου με προορισμό τη Νέα Υόρκη ματαιώθηκε προληπτικά ελλείψει διαθέσιμων πληροφοριών για τη δυνατότητα προσγείωσης του αεροσκάφους στη Νέα Υόρκη. Έτσι η αποζημίωση κάλυπτε και το κόστος για τη 15η Σεπτεμβρίου 2001.
9. Οι επιλέξιμες αεροπορικές εταιρείες είναι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης αερομεταφορέα, την οποία έχουν εκδώσει οι ελληνικές αρχές βάσει του κανονισμού 2407/92 του Συμβουλίου.
10. Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι συμβουλευθήκαν όλες τις επιλέξιμες αεροπορικές εταιρείες· αφού κλήθηκαν με επιστολές των τοπικών αρχών στις 24 Οκτωβρίου και στις 5 Δεκεμβρίου 2001 όλες οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες να υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης, τρεις μόνον από αυτές υπέβαλαν τελικά αίτηση. Μια από αυτές, η Axon Airlines, έπαυσε τις δραστηριότητές της στις 3 Δεκεμβρίου 2001, δηλαδή πριν την καταβολή των αποζημιώσεων τον Ιούλιο του 2002· έτσι η Ελλάδα αποφάσισε να μην καταβάλει την αποζημίωση στην εταιρεία αυτή διότι στόχος της αποζημίωσης ήταν να επιτραπεί στις εταιρείες να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους χωρίς να διγούν υπέρμετρα από το κόστος που υπέστησαν εξαιτίας των επιδόσεων. Οι υπόλοιπες εταιρείες στις οποίες καταβλήθηκαν οι αποζημιώσεις είναι η Ολυμπιακή Αεροπορία, αναφερόμενη στο εξής ως ΟΑ, και η Aegean Cronus, αναφερόμενη στο εξής ως ΑC.
11. Τα ποσά που καταβλήθηκαν στις συγκεκριμένες εταιρείες ήταν αντίστοιχα ύψους [...] EUR για την ΟΑ και [...] EUR για την ΑC, ήτοι συνολικού ύψους 4 968 154 EUR και κοινοποιήθηκαν στις 24 Σεπτεμβρίου 2002. Τα εν λόγω ποσά χορηγήθηκαν, σύμφωνα με το σχετικό νόμο που εκδόθηκε, από τα ταμεία «ΤΑΣΣ» και «ΤΑΕΑ», τα οποία προβλέπουν στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό των αερολιμένων.
12. Οι ελληνικές αρχές επεσήμαναν ότι οι εταιρείες είχαν λάβει αντίγραφο των επιστολών των υπηρεσιών της Επιτροπής της 14ης Νοεμβρίου 2001 και ότι αυτό αποτέλεσε τη βάση των αιτήσεων αποζημίωσής τους.
13. Η Ελλάδα όρισε ως αποζημιωτέες τις ζημιές που υπέστησαν οι αερομεταφορείς και σχετίζονται άμεσα με τα γεγονότα· περιλαμβάνουν τις ζημιές από τα μειωμένα έσοδα από τη μεταφορά επιβατών, τις ζημιές από τα μειωμένα έσοδα από τη μεταφορά εμπορευμάτων, τις ζημιές που οφείλονται στην καταστροφή αποστολών προϊόντων που δεν έφθασαν στον προορισμό τους, το κόστος που προκλήθηκε από την εκτροπή των αεροσκαφών και το χρόνο παραμονής τους σε άλλους αερολιμένες εξαιτίας του κλεισίματος του εναερίου χώρου, το κόστος διανυκτέρευσης επιβατών και πληρωμάτων.
14. Οι αποζημιωτέες ζημιές δεν περιορίστηκαν στα δρομολόγια που θίγηκαν άμεσα από την απόφαση ορισμένων κρατών μετά τα γεγονότα να κλείσουν μέρος του εναερίου χώρου· περιελάμβαναν λοιπόν ολόκληρο το δίκτυο των αερομεταφορέων και η αποζημίωση καταβλήθηκε για τις συνολικές ζημιές που υπέστησαν σε όλο το δίκτυό τους.
15. Η Ελλάδα κοινοποίησε λεπτομερείς πληροφορίες για κάθε δικαιούχο.
- Σε ό,τι αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία*
16. Η Ελλάδα επεσήμανε στην Επιτροπή ότι η συνολική αποζημίωση ήταν μικρότερη των τεσσάρων τριακοσίων εξηκοστών πέμπτων του κύκλου εργασιών της εταιρείας και ότι αφορούσε όχι μόνον τις πτήσεις προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά και το Ισραήλ αλλά ολόκληρο το δίκτυο της εταιρείας.
17. Το αποζημιωθέν κόστος, ήτοι [...] δρχ. ([...] EUR) κατανέμεται ως εξής:
- 17.1. Έσοδα συνδεδεμένα με τις απώλειες στη μεταφορά επιβατών
- Ανέρχονται χονδρικά σε ποσό ύψους [...] δρχ. (ήτοι [...] EUR), από το οποίο [...] δρχ. ([...] EUR) αφορούν την περίοδο από 11 έως 15 Σεπτεμβρίου 2001· ποσό [...] δρχ. ([...] EUR) αντιστοιχεί στις ζημιές που υπέστη η εταιρεία στον εναέριο χώρο του Βορείου Ατλαντικού. Το υπόλοιπο, ήτοι [...] δρχ. ([...] EUR), αντιστοιχεί στις ζημιές στο υπόλοιπο δίκτυο της εταιρείας, δηλαδή ουσιαστικά στο εσωτερικό και ευρωπαϊκό δίκτυο, όπως επίσης και στο δίκτυό της στη Μέση Ανατολή, την Αφρική, την Αυστραλία και την Ασία.
- Εξάλλου, ποσό ύψους περίπου [...] δρχ. ([...] EUR) αντιστοιχεί σε ζημιές που υπέστη η εταιρεία στις 16 Σεπτεμβρίου 2001 στο δίκτυο του Βορείου Ατλαντικού.
- Διευκρινίσθηκε ότι το ύψος της αποζημίωσης υπολογίσθηκε κατόπιν σύγκρισης της κυκλοφορίας που είχε σημειώσει η εταιρεία στη συγκεκριμένη περίοδο με εκείνη που είχε σημειώσει τις αντίστοιχες ημέρες της προηγούμενης εβδομάδας, και κατόπιν διόρθωσης με τη διακύμανση που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης περιόδου το 2000. Η ζημία υπολογίσθηκε με βάση τη μέση τιμή της περιόδου αυτής για κάθε κατηγορία προορισμού.
- 17.2. Άλλες απώλειες εσόδων και προκληθέντα κόσθη
- Πρόκειται ουσιαστικά για:
- τις ζημιές στη μεταφορά εμπορευμάτων: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
 - το κόστος που σχετίζεται με την καταστροφή προϊόντων: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
 - διάφορα έξοδα σχετιζόμενα με τους συμπληρωματικούς ελέγχους ασφαλείας: συνολικά [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
 - το κόστος που σχετίζεται με τη ματαίωση εκτελούμενων πτήσεων, την εκτροπή και την παραμονή αεροσκαφών στο έδαφος στο εξωτερικό: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,

- το έκτακτο κόστος σύμπτυξης των πτήσεων ή των «ferry flights» ⁽¹⁾: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
- το κόστος παραμονής ή υπερωριών: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR.

17.3. Πραγματοποιηθείσες εκπτώσεις

Αφορούν την εξοικονόμηση καυσίμων ύψους [...] δρχ., ήτοι [...] EUR.

Σε ό,τι αφορά την Aegean Cronus

18. Η Ελλάδα επεσήμανε στην Επιτροπή ότι η συνολική αποζημίωση υπολογίστηκε με παρεμφερή τρόπο, είναι όμως κατά πολύ μικρότερη, διότι η εταιρεία δεν εκτελεί υπερατλαντικές πτήσεις. Η αποζημίωση ανέρχεται σε [...] δρχ., ήτοι [...] EUR.

3. Αξιολόγηση της ενίσχυσης

Υπαρξη ενίσχυσης

19. Δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης, εκτός αντίθετης παρέκκλισης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.
20. Οι επιχορηγήσεις των αεροπορικών εταιρειών αποτελούν χορήγηση κρατικών πόρων προς όφελός τους και επομένως συνιστούν γι' αυτές βέβαιο οικονομικό πλεονέκτημα.
21. Το μέτρο αυτό στις αερομεταφορές είναι εκ φύσεως επιλεκτικό. Επιπλέον, ορίστηκαν ρητά οι δύο αεροπορικές εταιρείες για τις οποίες προορίζονταν οι ενισχύσεις του καθεστώτος.
22. Μέσα σε μια αγορά αερομεταφορών η οποία έχει ελευθερωθεί με την τρίτη δέσμη μέτρων από την 1η Ιανουαρίου 1993 ⁽²⁾, οι αεροπορικές εταιρείες ενός κράτους μέλους είναι σε ανταγωνισμό με τις εταιρείες των άλλων κρατών μελών. Πιο συγκεκριμένα, οι δύο αεροπορικές εταιρείες που επελέγησαν για να λάβουν ενίσχυση δραστηριοποιούνται στην κοινοτική αγορά. Οι προβλεπόμενες προς όφελός τους επιχορηγήσεις, και το πλεονέκτημα που αποκτούν συνεπεία αυτών, θίγουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και μπορούν να θίξουν τον ανταγωνισμό.
23. Τα μέτρα αυτά, τα οποία συνιστούν κρατική ενίσχυση, είναι συμβιβάσιμα με τη Συνθήκη μόνον εφόσον θεωρηθούν συμβιβάσιμα με μια από τις προβλεπόμενες παρεκκλίσεις.

Νομική βάση για την αξιολόγηση της ενίσχυσης

24. Δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης ΕΚ είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά: «οι ενι-

σχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα». Στην ανακοίνωσή της στις 10 Οκτωβρίου 2001 ⁽³⁾, η Επιτροπή κρίνει ότι τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 μπορούν να χαρακτηρισθούν έκτακτα γεγονότα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης.

25. Στο σημείο 35 της ανακοίνωσης, η Επιτροπή εξηγεί τις προϋποθέσεις που κρίνει αναγκαίες για να θεωρηθεί ότι οι αποζημιώσεις που συνδέονται με τα γεγονότα αυτά πληρούν τους όρους του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης:

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το άμεσο κόστος από το κλείσιμο του αμερικανικού εναέριου χώρου την περίοδο 11-14 Σεπτεμβρίου 2001 αποτελεί άμεση συνέπεια των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Συνεπώς, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αποζημίωσης από τα κράτη μέλη, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 2 εδάφιο β) της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

- η αποζημίωση χορηγείται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες του ίδιου κράτους μέλους
- αφορά αποκλειστικά τις δαπάνες της περιόδου 11-14 Σεπτεμβρίου 2001, μετά το κλείσιμο του εναέριου χώρου που αποφασίστηκε από τις αμερικανικές αρχές
- το ύψος της αποζημίωσης υπολογίζεται με ακριβή και αντικειμενικό τρόπο, συγκρίνοντας την κυκλοφορία που καταγράφηκε από κάθε αεροπορική εταιρεία στη διάρκεια των τεσσάρων ημερών με αυτήν που σημείωσε η ίδια εταιρεία στη διάρκεια της προηγούμενης εβδομάδας, διορθωμένη σύμφωνα με την εξέλιξη που σημειώθηκε την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2000. Το μέγιστο ύψος της αποζημίωσης, στο οποίο πρέπει να συνυπολογιστούν ιδιαίτερα τόσο οι δαπάνες που προέκυψαν όσο και αυτές που αποφεύχθηκαν, ισούται με την απώλεια εσόδων που διαπιστώθηκε την εν λόγω περίοδο των τεσσάρων ημερών. Προφανώς, αυτό το ποσό δεν μπορεί να υπερβαίνει το τετραπλάσιο του ενός τριακοσίου εξηκοστού πέμπτου του κύκλου εργασιών της εταιρείας.

Συμβιβάσιμο υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β)

26. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, ακόμη και εάν ζητήσαν επίσημα αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστησαν μόνον τρεις εταιρείες, όλοι οι αερομεταφορείς, κάτοχοι αδείας δημοσίων μεταφορών που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος, είναι επιλέξιμοι για το καθεστώς αποζημίωσης. Ο αποκλεισμός ενός αερομεταφορέα από αυτούς, της Axon Airlines, με την αιτιολογία ότι δεν εκτελούσε πλέον δρομολόγια όταν εστάλησαν οι επιστολές κοινοποίησης του καθεστώτος στις εταιρείες και, πόσο μάλλον, όταν καταβλήθηκε η ενίσχυση, από τη φύση του δεν έχει ως αποτέλεσμα την εισαγωγή διακρίσεων από το καθεστώς. Το μέτρο καθορίστηκε λοιπόν οπωσδήποτε χωρίς να εισαχθούν διακρίσεις.

⁽¹⁾ Στην αγγλική γλώσσα στην κοινοποίηση.

⁽²⁾ Κανονισμοί του Συμβουλίου 2407/92 και 2408/92 (ΕΕ L 240 της 24.8.1992).

⁽³⁾ COM(2001) 574 που διατίθεται στην ιστοσελίδα http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/cnc/2001/com2001_0574fr01.pdf

27. Οι αποζημιώσεις που προαναφέρθηκαν αφορούν σε μεγάλο βαθμό την περίοδο από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου την οποία όρισε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της και έλαβε υπόψη της στις προηγούμενες σχετικές αποφάσεις της· οι αποζημιώσεις αφορούν ωστόσο και την 15η ή ακόμη και την 16η Σεπτεμβρίου 2001.
28. Όμως, η Επιτροπή αναγνώρισε μεν ήδη στην παράγραφο 35 της ανακοίνωσής της ότι το κλείσιμο του εναερίου χώρου των Ηνωμένων Πολιτειών από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου είχε τον χαρακτήρα «έκτακτου γεγονότος» και το συμβιβασμό των αποζημιώσεων των ζημιών εξαιτίας του κλεισίματος αλλά αντίθετα δεν αποδέχθηκε να θεωρηθούν συμβιβασίμες άλλες ζημιές που συνδέονταν έμμεσα με το κλείσιμο του εναερίου χώρου. Αυτό ισχύει ιδίως για τις ζημιές που υπέστησαν οι αεροπορικές εταιρείες από το εκ νέου άνοιγμα του εναερίου χώρου στις 15 Σεπτεμβρίου.
29. Η Επιτροπή εξήγησε στην ανακοίνωσή της ότι οι αποζημιωτές ζημιές πρέπει να είναι «δαπάνες ... μετά το κλείσιμο του εναερίου χώρου που αποφασίστηκε ...». Οι ελληνικές αρχές όμως πρόσθεσαν συστηματικά την 15η Σεπτεμβρίου στις 4 ημέρες που είχε ορίσει η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της. Αναφέρουν επίσης στις πληροφορίες που διαβίβασαν ότι, εξαιτίας της αβεβαιότητας που επικρατούσε σχετικά με τη δυνατότητα προσγείωσης, η ΟΑ είχε ματαιώσει προληπτικά από την προηγούμενη ημέρα την πτήση της 16ης Σεπτεμβρίου προς Νέα Υόρκη.
30. Η Επιτροπή διαπιστώνει πάντως ότι η κατάσταση μετά τις 14 Σεπτεμβρίου δεν χαρακτηριζόταν πλέον από διαταραχή της κυκλοφορίας αλλά από πιο περιορισμένη εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών των αντίστοιχων εταιρειών.
31. Έτσι, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί ότι οι έμμεσες συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου, όπως οι δυσχέρειες στην εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών από τις 15 Σεπτεμβρίου, είναι του αυτού επιπέδου με τις άμεσες συνέπειες των γεγονότων, δηλαδή το ολοκληρωτικό κλείσιμο ορισμένων τμημάτων του εναερίου χώρου έως τις 14 Σεπτεμβρίου, και άρα την αδυναμία εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών που διέρχονται από τα τμήματα αυτά του εναερίου χώρου. Οι έμμεσες συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων έγιναν αισθητές σε πολυάριθμους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας, και παραμένουν μέχρι σήμερα σημαντικές, θα είναι δε κατά το μάλλον ή ήττον παρατεταμένης διάρκειας, αλλά, όπως σε κάθε άλλη οικονομική ή πολιτική κρίση, τέτοιες δυσχέρειες, όσο υπολογίσιμες και εάν είναι, δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν έκτακτα γεγονότα.
32. Η Επιτροπή εκφράζει επομένως σοβαρότατες αμφιβολίες ως προς το συμβιβασμό του καθεστώτος με τη Συνθήκη, για το διάστημα της 15ης και 16ης Σεπτεμβρίου 2001 που περιλαμβάνει, με βάση όχι μόνον την υπέρβαση της περιόδου που προβλέπεται στο σημείο 35 της ανακοίνωσής της αλλά επίσης κυρίως εξαιτίας της έλλειψης έκτακτου γεγονότος και της μεταβολής στη φύση των αποζημιωτέων ζημιών που επιφέρει η παράταση της οριοθετημένης περιόδου ⁽⁴⁾. Επειδή στις αποζημιώσεις που αναφέρονται στα σημεία 17 και 18 προηγούμενων δεν υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ των ποσών που καταβλήθηκαν για την περίοδο έως τις 14 Σεπτεμβρίου, αφενός και αφετέρου, εκείνων που καταβλήθηκαν για την 15η Σεπτεμβρίου, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιτρέψει σήμερα κανένα μέρος του καθεστώτος.
33. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής ορίζεται επίσης ως αρχή η αποζημίωση των άμεσων συνεπειών από την απόφαση των αμερικανικών αρχών να κλείσουν τον εναέριο χώρο. Την αρχή αυτή εφαρμόσε συγκεκριμένα η Επιτροπή στις προηγούμενες αποφάσεις της επί του θέματος, οι οποίες υπενθυμίζονται στο σημείο 37 στη συνέχεια. Από τις αποζημιώσεις που κοινοποιήθηκαν, εκείνη των [...] δρχ., ανεξάρτητα από το πρόβλημα της 15ης Σεπτεμβρίου που αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, φαίνεται να είναι σύμφωνη με τους τρόπους εφαρμογής που αποφάσισε η Επιτροπή, εάν ληφθεί υπόψη το κόστος που υπέστησαν οι αεροπορικές εταιρείες σε άλλους εναέριους χώρους, όπως του Καναδά, και με την προϋπόθεση ότι είχαν τους ίδιους περιορισμούς.
34. Στις προηγούμενες αποφάσεις της για κρατικές ενισχύσεις η Επιτροπή έκρινε επίσης επί του θέματος ότι, για την αποζημίωση που πρότεινε το εκάστοτε κράτος μέλος, αυτή έπρεπε να περιορίζεται στις γραμμές ή τα δίκτυα που είχαν θιγεί από το κλείσιμο του εναερίου χώρου ή από διαταραχές, όπως η αδυναμία ολοκλήρωσης της μετακίνησης επιβατών, που δημιουργήθηκαν σε άλλα δίκτυα. Το μέτρο που κοινοποίησαν οι ελληνικές αρχές φαίνεται ότι προβλέπει επίσης, για τα δίκτυα εκτός του Βορείου Ατλαντικού, αποζημίωση ανάλογη της απώλειας επιβατών που παρατηρήθηκε σε σύγκριση με την περίοδο από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001 και με την προηγούμενη εβδομάδα.
35. Η Ελλάδα εκφράζει την άποψη ότι οι τρομοκρατικές επιθέσεις είχαν σαφείς επιπτώσεις σε όλα τα δίκτυα και ότι για το λόγο αυτό τις έλαβαν όλες υπόψη στον υπολογισμό της αποζημίωσης.
36. Η Επιτροπή αποδέχθηκε μεν ήδη σε πολλές περιπτώσεις τη δικαιολόγηση του κόστους εξαιτίας της απώλειας επιβατών σε πτήσεις ανταπόκρισης, υπενθυμίζει όμως στις ελληνικές αρχές ότι η δικαιολόγηση του κόστους πρέπει να γίνει μέσα στο πλαίσιο που προαναφέρθηκε και το οποίο ακολουθήθηκε στις προηγούμενες αποφάσεις ⁽⁵⁾. Πρέπει επομένως να περιορισθεί ουσιαστικά στην απώλεια των επιβατών που ακύρωσαν όντως την πτήση τους διότι δεν υπήρχε πτήση ανταπόκρισης από ή προς εναέριο χώρο κλειστό στην κυκλοφορία, και μάλιστα εφόσον την πτήση αυτή που ματαιώθηκε έπρεπε να εκτελέσει ελληνική ή άλλη εταιρεία.

⁽⁴⁾ Βλ. την τελική αρνητική απόφαση Γαλλία C 42/02 της 11ης Δεκεμβρίου 2002 σχετικά με την παράταση πέραν της 14ης Σεπτεμβρίου 2001 των αποζημιώσεων που είχαν εγκριθεί αρχικά με την απόφαση N 806/01: EE L 77 της 24ης Μαρτίου 2003, σ. 61. Βλ. επίσης την εν μέρει αρνητική τελική απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου για το καθεστώς που κοινοποίησε η Αυστρία (C 65/02 της 30ής Απριλίου 2003, η οποία δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη).

⁽⁵⁾ Βλ. παρεμφερείς αποφάσεις Γαλλία (N 806/01 της 30ής Ιανουαρίου 2002), Ηνωμένο Βασίλειο (N 854/01 της 12ης Μαρτίου 2002) και Γερμανία (N 269/02 της 2ας Ιουλίου 2002) που διατίθενται στο Διαδίκτυο στη διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport.htm

37. Η Επιτροπή εκφράζει επομένως σοβαρότατες αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο της γενικευμένης αποζημίωσης με τη Συνθήκη, δεδομένου ότι δεν υφίσταται η απαραίτητη άμεση σύνδεση, όπως προβλέπεται στο σημείο 35 της ανακοίνωσής της, μεταξύ αποζημιωτέου κόστους και κλεισίματος του εναερίου χώρου.

38. Η Επιτροπή, συνεπεία όλων όσων προαναφέρθηκαν, καταλήγει ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο του καθεστώτος που κοινοποιήθηκε με τη Συνθήκη, όπως ερμηνεύεται στην ανακοίνωση που προαναφέρθηκε.

39. Οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα μπορούσε να επιφέρει η έλλειψη αναλογικότητας μεταξύ αυτής της ενδεχόμενης στρέβλωσης και του επιδιωκόμενου στόχου χρειάζεται να εξετασθούν πιο διεξοδικά όπως φαίνεται.

4. Απόφαση

40. Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή εκφράζει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο των συγκεκριμένων ενισχύσεων με τους κανόνες της συνθήκης ΕΚ περί κρατικών ενισχύσεων και ιδίως με το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης. Δυνάμει των άρθρων 10 και 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/99 του Συμβουλίου, η Επιτροπή εντέλλεται την Ελλάδα να της γνωστοποιήσει την απάντησή της σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας, όπως επίσης να της διαβιβάσει, εντός προθεσμίας ενός μηνός από την παραλαβή της παρούσας, όλα τα έγγραφα, τις πληροφορίες και τα δεδομένα που χρειάζονται για να αξιολογήσει ίσως ορθότερα το συμβιβάσιμο των προτεινόμενων μέτρων.

41. Συγκεκριμένα, στο παρόν στάδιο πρόκειται για έγγραφα και συμπληρωματικές εξηγήσεις που σχετίζονται με:

α) το συγκεκριμένο τρόπο με τον οποίο οι αμερικανικές αρχές επέβαλαν απαγόρευση πτήσης ή δεν επέτρεψαν πτήσεις στις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001·

β) την απόδειξη του έκτακτου χαρακτήρα των περιορισμών που ζήτησαν οι αρχές αυτές για να επιτραπούν οι πτήσεις με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001·

γ) την απόδειξη ότι, για τους προορισμούς εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών, υπάρχει άμεση σύνδεση μεταξύ των αποζημιωτέων από την Ελλάδα απωλειών και του κλεισίματος ορισμένων τμημάτων του εναερίου χώρου, άμεση σύνδεση η οποία, σύμφωνα με την πρακτική που έχει θεσπίσει η Επιτροπή στο θέμα αυτό, περιορίζει τις δυνατότητες απο-

ζημίωσης στις περιπτώσεις των επιβατών σε ανταπόκριση από ή προς δίκτυα, στα οποία αποδεδειγμένα επιβλήθηκε περιορισμός διέλευσης·

δ) το συμβιβάσιμο του συνυπολογισμού άλλων ζημιών στα έσοδα που σημειώθηκαν ή άλλου πρόσθετου κόστους όπως αναφέρονται στο σημείο 17.2 της απόφασης.

42. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, για να μπορέσει να λάβει ισόρροπη απόφαση, ζητεί από τις αρχές σας να διευκρινίσουν πλήρως, για κάθε ποσό αναφερόμενο στα σημεία 17 και 18 της παρούσας απόφασης:

— την αντιστοιχία τους προς το κόστος που σημειώθηκε στον εναέριο χώρο του Βορείου Ατλαντικού κατά τη διάρκεια της περιόδου από 11 έως 14 Σεπτεμβρίου και μόνον·

— την αντιστοιχία τους προς το κόστος που σημειώθηκε στη μεταφορά επιβατών σε ανταπόκριση από ή προς υπερατλαντικές πτήσεις ή προς άλλο κόστος συνδεδεμένο με το κλείσιμο αυτού του εναερίου χώρου κατά την ίδια περίοδο.

43. Εάν η Ελλάδα δεν δώσει σχετική απάντηση, η Επιτροπή θα λάβει απόφαση με βάση τα στοιχεία που διαθέτει. Η Επιτροπή καλεί τις αρχές σας να διαβιβάσουν αμέσως αντίγραφο της παρούσας επιστολής στους δυνητικούς δικαιούχους της ενίσχυσης.

44. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται να ζητήσει περαιτέρω στοιχεία μετά την ανάλυση των ανωτέρω πληροφοριών.

45. Η Επιτροπή υπενθυμίζει στην Ελλάδα το ανασταλτικό αποτέλεσμα του άρθρου 88, παράγραφος 3, της συνθήκης ΕΚ και παραπέμπει στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/99 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει ότι κάθε μέτρο που συνιστά παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση μπορεί να ανακτηθεί από το δικαιούχο της.

46. Με την παρούσα, η Επιτροπή γνωστοποιεί στην Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη για τη δημοσίευση της παρούσας επιστολής και της περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία ΕΟΧ με δημοσίευση της ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας, καθώς επίσης θα ενημερώσει την εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντάς της αντίγραφο της παρούσας. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που προαναφέρθηκαν θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής.»