

Gazzetta ufficiale

C 152

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

56° anno
30 maggio 2013

Numero d'informazione

Sommario

Pagina

V Avvisi

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2013/C 152/01	Aiuti di Stato — Grecia — Aiuto di Stato SA.34308 (2013/C) (ex 2013/N) — Possibili aiuti di Stato a favore di Hellenic Defence System — HDS (EAS — Ellinika Amyntika Systimata) — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ⁽¹⁾	1
2013/C 152/02	Aiuto di Stato — Cipro — Aiuto di Stato SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) — Aiuto al salvataggio a favore di Cyprus Airways (Public) Ltd — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ⁽¹⁾	12
2013/C 152/03	Aiuto di Stato — Regno Unito — Aiuto di Stato SA.36139 (2013/C) (ex 2013/N) — Sgravi fiscali nel settore dei videogiochi nel Regno Unito — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ⁽¹⁾	24
2013/C 152/04	Aiuti di Stato — Italia — Aiuto di Stato SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Compensazioni di obblighi di servizio pubblico (SIEG) concesse ad aeroporti sardi — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ⁽¹⁾	30

IT

Prezzo:
3 EUR

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

AIUTI DI STATO — GRECIA

Aiuto di Stato SA.34308 (2013/C) (ex 2013/N) — Possibili aiuti di Stato a favore di Hellenic Defence System — HDS (EAS — Ellinika Amyntika Systimata)

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/C 152/01)

Con lettera del 6 marzo 2013, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato alla Grecia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla misura di aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione Generale Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Dette osservazioni saranno comunicate alla Grecia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

TESTO DELLA SINTESI

PROCEDIMENTO

Nel febbraio 2012, la Commissione ha avviato una valutazione preliminare *ex officio* su alcune misure di Stato concesse in passato a Hellenic Defence Systems S.A. ('HDS', o Ellinika Amyntika Systimata A.E. – EAS in greco), nel contesto delle discussioni relative alla progettata privatizzazione dell'impresa. Tra la Commissione e le autorità greche vi sono stati numerosi scambi di lettere e incontri.

DESCRIZIONE DELLE MISURE RIGUARDO ALLE QUALI LA
COMMISSIONE AVVIA IL PROCEDIMENTO

Secondo le autorità greche, fra il 2004 e il 2011 lo Stato ha garantito 11 prestiti concessi - con diversi tassi di interesse - a HDS da varie banche con sede in Grecia, a fronte di un premio di garanzia ("commissione") dell'1% (**misura 1**). Il totale dei prestiti concessi ammonta a 942,05 milioni di EUR. Rispetto a tale importo, HDS risulta essere stata inadempiente per un totale di 246 milioni di EUR, con conseguente attivazione della relativa garanzia di Stato.

Secondo le autorità greche, nel 2003 lo Stato ha concesso a HDS una sovvenzione di 10 milioni di EUR per la realizzazione di un piano di investimenti [...] (*) (**misura 2**).

Infine, secondo il rendiconto finanziario di HDS relativo al 2011, nel corso di tale anno il capitale azionario dell'impresa è stato aumentato di un importo complessivo di 158,2 milioni di EUR (**misura 3**) in tre fasi: 59,6 milioni di EUR e 62,4 milioni di EUR nel primo semestre del 2011 e 45,1 milioni di EUR nel secondo semestre del 2011. Dai dati a disposizione risulta che soltanto lo Stato, in qualità di azionista principale, abbia contribuito a tali aumenti di capitale. In merito a tali misure, la Grecia ha fornito informazioni incomplete.

VALUTAZIONE DELLE MISURE

Le garanzie statali sui prestiti di importo pari a 942,05 milioni di EUR (**misura 1**) sono state fornite dallo Stato e, alla luce delle difficoltà finanziarie dell'impresa, la Commissione dubita che senza le garanzie statali, HDS sarebbe stata in grado di reperire prestiti sul mercato a tali condizioni o addirittura a qualsiasi condizione. Pertanto, la Commissione conclude in via preliminare che la misura 1 ha conferito a HDS un vantaggio selettivo.

La sovvenzione del 2003 (**misura 2**) è stata concessa dallo Stato soltanto a favore di HDS. In linea di principio, una sovvenzione statale [...] conferisce all'impresa un vantaggio, in quanto essa dovrebbe di norma finanziare [...] utilizzando le proprie risorse finanziarie o ricorrendo ad un prestito. Pertanto, la Commissione conclude in via preliminare che la misura 2 ha conferito a HDS un vantaggio selettivo.

In base alle informazioni disponibili, gli aumenti di capitale del 2011 (**misura 3**) sono stati forniti soltanto dallo Stato in

quanto azionista principale. Considerata la situazione finanziaria di HDS al momento degli aumenti di capitale e l'elevata probabilità che l'investimento non avrebbe generato un rendimento sufficiente, nessun azionista avveduto avrebbe effettuato un aumento di capitale a tali condizioni. Il capitale è stato conferito dallo Stato soltanto a favore di HDS. Pertanto, la Commissione conclude in via preliminare che la misura 3 ha conferito a HDS un vantaggio selettivo.

Poiché tutte le misure falsano o minacciano di falsare la concorrenza e incidono sugli scambi tra gli Stati membri, la Commissione ritiene che esse costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

COMPATIBILITÀ CON IL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA

La Commissione ritiene che HDS avrebbe potuto essere ritenuta, all'epoca in cui sono state concesse le misure, un'impresa in difficoltà ai sensi degli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽¹⁾. Pertanto, in relazione alla compatibilità con il TFUE, gli unici criteri pertinenti sembrano essere quelli concernenti gli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà nell'ambito di tali orientamenti. Tuttavia, le condizioni previste negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione non risultano soddisfatte, in particolare in quanto le autorità greche non hanno notificato alla Commissione un piano di ristrutturazione di HDS. Per questo motivo, la Commissione ha pertanto deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, tutti gli aiuti di Stato illegali possono formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

(*) Informazioni protette dall'obbligo di segreto d'ufficio ai sensi della comunicazione della Commissione relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato (GU C 297 del 9.12.2003, pag. 6).

⁽¹⁾ Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

TESTO DELLA LETTERA

«Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Ελλάδα ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις αρχές της χώρας σας σχετικά με τα ως άνω μέτρα, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στο πλαίσιο του προγράμματος οικονομικής προσαρμογής της, η Ελλάδα ανέλαβε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων⁽¹⁾. Η δημόσια επιχείρηση Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα ΑΕ (εφεξής “ΕΑΣ”) έχει συμπεριληφθεί στο προαναφερθέν πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων.
- (2) Τον Ιανουάριο 2012, το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (“ΤΑΙΠΕΔ”) ⁽²⁾ ενημέρωσε τις υπηρεσίες της Επιτροπής σχετικά με τη σχεδιαζόμενη ιδιωτικοποίηση της ΕΑΣ. Προκειμένου να εξακριβώσει κατά πόσον θα μπορούσαν να προκύψουν τυχόν ζητήματα κρατικών ενισχύσεων στο εν λόγω σχέδιο ιδιωτικοποίησης, η Επιτροπή άνοιξε μια υπόθεση αυτεπαγγέλτως και άρχισε την προκαταρκτική αξιολόγησή της την 1η Φεβρουαρίου 2012.
- (3) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι η ΕΑΣ είχε επωφεληθεί ορισμένων κρατικών μέτρων στο παρελθόν. Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες με επιστολές της 16ης Φεβρουαρίου 2012, της 4ης Απριλίου 2012, με e-mail της 10ης Απριλίου 2012 και με επιστολές της 4ης Μαΐου 2012, της 4ης Ιουλίου 2012 και της 24ης Ιουλίου 2012. Οι ελληνικές αρχές απάντησαν στις 9 Μαρτίου 2012, στις 18 Ιουλίου 2012 και στις 20 Αυγούστου 2012. Συναντήσεις μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και εκπροσώπων των ελληνικών αρχών και του ΤΑΙΠΕΔ πραγματοποιήθηκαν στην Αθήνα στις 26 Μαρτίου 2012, στις 30 Απριλίου 2012 και στις 11 Σεπτεμβρίου 2012.

2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

- (4) Η ΕΑΣ είναι εταιρεία που δραστηριοποιείται στην παραγωγή προϊόντων του τομέα άμυνας και του πολιτικού τομέα. Ανήκει

κατά 99,8% στο ελληνικό Δημόσιο, 0,18% στην Τράπεζα Πειραιώς (ιδιωτικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα) και 0,02% σε ιδιώτες. Η ΕΑΣ απασχολεί περίπου 1 000 εργαζόμενους (31 Ιουλίου 2011) και ως εκ τούτου θεωρείται μεγάλη επιχείρηση ⁽³⁾. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές η κατανομή της παραγωγής της το 2011 είχε ως εξής:

— Στρατιωτική παραγωγή ⁽⁴⁾: περίπου 95% του κύκλου εργασιών ⁽⁵⁾, εκ των οποίων 79% εγχώριες πωλήσεις ⁽⁶⁾, 16% υπόλοιπη Ευρώπη και 5% τρίτες χώρες·

— Παραγωγή για τον πολιτικό τομέα ⁽⁷⁾: περίπου 5% του κύκλου εργασιών, με 100% εγχώριες πωλήσεις.

- (5) Η ΕΑΣ έχει 5 μονάδες παραγωγής σε διάφορα μέρη της Ελλάδας: τέσσερις βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών (Λαύριο, Μάνδρα, Υμηττός και Ελευσίνα) και μία στο Αίγιο. Η παραγωγή για τον πολιτικό τομέα πραγματοποιείται στη βιομηχανική εγκατάσταση του Λαυρίου και σε μία γραμμή παραγωγής στις εγκαταστάσεις του Υμηττού.

- (6) Η ΕΑΣ κατέχει το 100% δύο κυρίων θυγατρικών της, Ηλεκτρομηχανική Κύμης ΕΠΕ (παραγωγή προϊόντων διττής χρήσης) ⁽⁸⁾ και Μεταλλουργική Βιομηχανία Ηπείρου ΑΕ (παραγωγή προϊόντων πολιτικής χρήσης) ⁽⁹⁾, και διαθέτει επίσης εννέα μικρότερες θυγατρικές.

- (7) Η ΕΑΣ ιδρύθηκε το 2004, με συγχώνευση της εταιρείας “Ελληνικό Πυριτιδοποιείο και Καλυκοποιείο ΑΕ” (γνωστής και ως “ΠΥΡΚΑΛ”) με την “Ελληνική Βιομηχανία Όπλων ΑΕ” (γνωστή και ως “ΕΒΟ”).

- (8) Για κάθε αξιολόγηση όσον αφορά την ΕΑΣ στην παρούσα απόφαση, η Επιτροπή θα θεωρήσει την ΕΑΣ σε επίπεδο ομίλου. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις ελληνικές αρχές, τα βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα της ΕΑΣ για την περίοδο 2004-2011 έχουν ως εξής:

Πίνακας 1: Βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα της ΕΑΣ 2004-2011 (σε εκατ. ευρώ)

	2004 (*)	2005 (*)	2006 (*)	2007	2008	2009	2010	2011
Κύκλος εργασιών	93,3	88,0	89,0	63,8	62,1	53,9	31,3	39,2
Κέρδη προ φόρων (ΚΠΦ)	- 131,6	- 91,4	- 105,7	- 118,9	- 146,9	- 173	- 138,7	10,9 (**)
Εγγεγραμμένο κεφάλαιο	400,3	461,4	489,0	493,0	493,0	493,0	493,0	651,2

⁽¹⁾ Βλ. το Δεύτερο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής για την Ελλάδα - Πρώτη επανεξέταση Δεκεμβρίου 2012, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2012/pdf/ocp123_en.pdf.

⁽²⁾ Το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) είναι ανώνυμη εταιρεία που συστάθηκε την 1η Ιουλίου 2011 προκειμένου να διαχειριστεί τη διαδικασία ιδιωτικοποιήσεων.

⁽³⁾ Σύσταση της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό, των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων, ΕΕ L 124 της 20.05.2003, σ.36.

⁽⁴⁾ Όπως όπλα πεζικού, πυρομαχικά, οπτικά συστήματα και δεξαμενές καυσίμων αεροσκαφών.

⁽⁵⁾ Μέσο ποσοστό της περιόδου 2008-2010.

⁽⁶⁾ Συμβάσεις με το ελληνικό Υπουργείο Άμυνας.

⁽⁷⁾ Όπως μικρά πιστόλια, εκρηκτικά για κατασκευαστικά έργα και πυροτεχνήματα.

⁽⁸⁾ Στολές εργασίας και εξαρτήματα.

⁽⁹⁾ Επεξεργασία κραμάτων χαλκού για δίσκους κοπής κερμάτων κ.λπ.

	2004 (*)	2005 (*)	2006 (*)	2007	2008	2009	2010	2011
Ίδια κεφάλαια	66,0	35,7	- 42,4	- 282,7	- 416,3	- 594,0	- 676,3	- 537,7
Ζημίες προηγούμενων ετών	216,0	347,6	439,0	544,7	663,6	810,5	983,5	1.122,2

(*) Μόνο για την ΕΑΣ ΑΕ, τα δεδομένα δεν είναι σε επίπεδο ομίλου.

(**) Σύμφωνα με τις σημειώσεις των οικονομικών καταστάσεων του 2011, τα θετικά ΚΠΦ το 2011 προέκυψαν από την προσθήκη των "εσόδων από αχρησιμοποίητες προβλέψεις" ύψους 97,9 εκατ. ευρώ και όχι από αύξηση των πωλήσεων.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1. Μέτρο 1: Κρατικές εγγυήσεις

(9) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ελλάδα, μεταξύ 2004 και 2011 το κράτος εγγυήθηκε 11 δάνεια προς την ΕΑΣ από διάφορες τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα, με κυμαινόμενα επιτόκια και προμήθεια εγγύησης ("τέλος") 1%. Το συνολικό ποσό των δανείων ανέρχεται σε 942,05 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ελλάδα, από το ποσό αυτό, η ΕΑΣ φαίνεται να έχει αθετήσει υποχρεώσεις πληρωμής για συνολικό ποσό άνω των 246 εκατ. ευρώ, με επακόλουθη ενεργοποίηση της αντίστοιχης κρατικής εγγύησης. Οι ελληνικές αρχές εξήγησαν ότι δεν ζήτησαν την δέσμευση περιουσιακών στοιχείων ως ασφάλεια για τα εν λόγω δάνεια. Η παροχή αυτών των εγγυήσεων δεν είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή για αξιολόγηση βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. *ον*

(10) Στην επιστολή τους της 9ης Μαρτίου 2012, οι ελληνικές αρχές παρείχαν κατάλογο των εγγυήσεων και των αθετημένων πληρωμών, όπως εμφανίζεται στους πίνακες 2 και 3:

Πίνακας 2: Ελληνικές κρατικές εγγυήσεις για δάνεια προς την ΕΑΣ

Δάνεια με κρατική εγγύηση							
Ειδοποίηση	Τράπεζα	Τύπος δανείου	Ημερομηνία εκταμίευσης του δανείου	Ημερομηνία χορήγησης της εγγύησης	Προμήθεια	Συνολικό ποσό	Επιτόκιο
Ποσά σε ευρώ							
1	National Bank	Ομολογιακό δάνειο	2009	23/7/2009 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 1554/28-9-2009)	1 %	195 000 000	2,6055 % + 1,85 %
2	National Bank	Δάνειο	2005	17/3/2005 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 387/24-3- 2005)	1 %	30 000 000	3,54 % + 0,14 %
3	Alpha bank	Ομολογιακό δάνειο	2006	18/4/2006 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 550/3-5- 2006)	1 %	164 000 000	4,019 % + 0,12 %
4	National Bank	Δάνειο	2004	3/3/2004 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 494/5-3- 2004)	1 %	10 000 000	EUR 6M + 0,135 %
5	National Bank	Ομολογιακό δάνειο	2008	21/4/2008 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 788/6-5- 2008)	1 %	213 000 000	4,63 % + 0,29 %
6	Emporiki Bank	Ομολογιακό δάνειο	2007	25/4/2007 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 720/8-5- 2007)	1 %	175 000 000	4,605 % + 0,06 %

Δάνεια με κρατική εγγύηση							
Είδο-ποίηση	Τράπεζα	Τύπος δανείου	Ημερομηνία εκταμίευσης του δανείου	Ημερομηνία χορήγησης της εγγύησης	Προμήθεια	Συνολικό ποσό	Επιτόκιο
7	National Bank	Δάνειο	2004	15/12/2004 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 1886/20- 12-2004)	1 %	15 050 000	3,36 %+0,14 %
8	National Bank	Δάνειο	2004	21/6/2004 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 963/28- 6-2004)	1 %	40 000 000	EUR 6M +0,135 %
9	Alpha bank	Δάνειο	2005	28-6-2005 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 911/4-7- 2005)	1 %	60 000 000	2,974 %+0,09 %
10	National Bank, Alpha bank, EFG Eurobank	Ομολογιακό δάνειο	2011	29/7/2011 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 1823/12- 8-2011)	1 %	30 000 000	N/A
11	Tbank	Ομολογιακό δάνειο	2011	4/11/2011 (ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 2495/4- 11-2011)	1 %	10 000 000	N/A
Σύνολο						942 050 000	

Πηγή: Επιστολή των ελληνικών αρχών της 9ης Μαρτίου 2012

Πίνακας 3: Πληρωμές από το ελληνικό κράτος για αθέτηση πληρωμής εγγυημένων δανείων από την ΕΑΣ

Ημ. αθέτησης πληρωμής	Πληρωμή (Ποσά σε ευρώ)	Ημ. αθέτησης πληρωμής	Πληρωμή (Ποσά σε ευρώ)
2004		01/02/2006	267.764,58 €
04/11/2004	114.488,89 €	01/02/2006	1.472,71 €
22/12/2004	468.800,00 €	02/02/2006	458.923,33 €
Σύνολο	583.288,89 €	09/03/2006	2.221,14 €
2005		02/02/2006	919.200,00 €
05/05/2005	117.800,83 €	02/02/2006	4.396,23 €
25/05/2005	2.019.904,02 €	29/12/2006	919.200,00 €
21/06/2005	266.301,39 €	Σύνολο	4.703.698,18 €
22/06/2005	474.615,55 €	2007	
26/09/2005	570.400,00 €	26/03/2007	558,133,33 €
Σύνολο	3.449.021,79 €	25/04/2007	3.384.681,43 €
2006		07/05/2007	193.931,11 €
01/02/2006	117.903,33 €	19/11/2007	4.137.791,10 €
09/03/2006	999,60 €	26/11/2007	2.078.654,57 €
03/02/2006	1.998.140,47 €	20/12/2007	268.064,58 €
09/03/2006	13.476,79 €	24/12/2007	3.766.733,33 €

Ημ. αθέτησης πληρωμής	Πληρωμή (Ποσά σε ευρώ)
31/12/2007	919.200,00 €
Σύνολο	15.307.189,45 €
2008	
24/03/2008	558.133,00 €
29/04/2008	3.471.620,57 €
05/05/2008	908.431,11 €
22/12/2008	1.326.655,91 €
22/12/2008	3.769.034,40 €
31/12/2008	919.200,00 €
Σύνολο	10.953.074,99 €
2009	
24/03/2009	555.066,67 €
27/04/2009	3.381.327,83 €
05/05/2009	909.257,35 €
18/05/2009	5.222.685,43 €
22/05/2009	3.022.899,01 €
22/05/2009	2.259.296,30 €
26/05/2009	1.954.981,64 €
22/06/2009	1.303.258,33 €
22/06/2009	3.387.85,71 €
30/06/2009	5.534.84,62 €
Σύνολο	31578.68,23 €
2010	
12/02/2010	4.379.817,52 €
24/03/2010	3.009.311,11 €
26/04/2010	13.031.740,42 €
05/05/2010	751.528,16 €
17/05/2010	5.225.444,38 €
18/05/2010	4.048.325,34 €
25/05/2010	2.016.656,51 €
26/05/2010	1.777.653,18 €
01/06/2010	2.128.493,66 €
21/06/2010	1.265.215,28 €
22/06/2010	3.004.192,66 €
30/06/2010	5.393.169,24 €
12/08/2010	4.311.407,48 €
24/09/2010	2.970.222,22 €

Ημ. αθέτησης πληρωμής	Πληρωμή (Ποσά σε ευρώ)
25/10/2010	12.832.641,51 €
05/11/2010	746.811,01 €
16/11/2010	5.254.155,62 €
18/11/2010	4.115.424,66 €
22/11/2010	1.998.269,35 €
26/11/2010	1.769.186,24 €
20/12/2010	1.246.493,75 €
22/12/2010	2.990.612,37 €
31/12/2010	5.412.461,54 €
Σύνολο	89.679.233,21 €
2011	
14/02/2011	4.427.424,25 €
24/03/2011	2.916.800,00 €
26/04/2011	12.649.951,85 €
05/05/2011	749.881,03 €
05/05/2011	300,00 €
17/05/2011	5.197.233,15 €
18/05/2011	4.048.325,34 €
23/05/2011	1.989.382,17 €
26/05/2011	1.764.136,44 €
01/06/2011	2.099.625,53 €
20/06/2011	1.227.172,22 €
22/06/2011	2.997.736,31 €
30/06/2011	5.251.753,85 €
12/08/2011	4.279.682,72 €
26/09/2011	2.882.920,50 €
25/10/2011	12.434.443,69 €
07/11/2011	754.878,54 €
16/11/2011	5.282.866,85 €
18/11/2011	4.115.424,65 €
22/11/2011	1.978.118,67 €
28/11/2011	1.757.087,29 €
01/12/2011	2.087.765,80 €
20/12/2011	1.209.182,29 €
22/12/2011	3.022.476,01 €
30/12/2011	5.181.046,16 €
Σύνολο	90.305.615,31 €

Πηγή: Επιστολή των ελληνικών αρχών της 9ης Μαρτίου 2012

3.2. Μέτρο 2: Επιχορήγηση του 2003

- (11) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις ελληνικές αρχές, το 2003 το κράτος παρείχε επιχορήγηση ύψους 10 εκατ. ευρώ στην ΕΑΣ για την εφαρμογή επενδυτικού προγράμματος με σκοπό [...] (*). Η εν λόγω επιχορήγηση δεν κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή για αξιολόγηση βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

3.3. Μέτρο 3: Αυξήσεις κεφαλαίου του 2011

- (12) Σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις του Δεκεμβρίου 2011 της ΕΑΣ, το μετοχικό κεφάλαιο της επιχείρησης αυξήθηκε κατά 158,2 εκατ. ευρώ κατά τη διάρκεια του 2011.
- (13) Ειδικότερα, σύμφωνα με την εξαμηνιαία έκθεση του Ιουνίου 2011 της ΕΑΣ, κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2011 πραγματοποιήθηκαν δύο αυξήσεις κεφαλαίου, ύψους 50,6 εκατ. ευρώ (Μάρτιος 2011) και 62,5 εκατ. ευρώ (Μάιος 2011). Βάσει των ανωτέρω πληροφοριών και δεδομένης της συνολικής αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου κατά 158,2 εκατ. ευρώ κατά τη διάρκεια του 2011, φαίνεται πως κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2011 πραγματοποιήθηκε και τρίτη αύξηση κεφαλαίου ύψους 45,1 εκατ. ευρώ.
- (14) Φαίνεται ότι μόνο το Δημόσιο, ως βασικός μέτοχος, συνεισέφερε σε αυτές τις αυξήσεις κεφαλαίου.
- (15) Οι ελληνικές αρχές παρείχαν ελλιπείς πληροφορίες σχετικά με αυτές τις αυξήσεις κεφαλαίου. Τα μέτρα δεν κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή για αξιολόγηση βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

- (16) Όσον αφορά τις κρατικές εγγυήσεις (μέτρο 1), οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι ήταν αναγκαίες για να καλύψουν δάνεια που θα παρείχαν ρευστότητα για τη στρατιωτική παραγωγή της ΕΑΣ.
- (17) Όσον αφορά την επιχορήγηση του 2003 (μέτρο 2), οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι η επιχορήγηση χρησιμοποιήθηκε για τον εκσυγχρονισμό της βιομηχανικής εγκατάστασης στο Αίγιο. Αυτός ο εκσυγχρονισμός ήταν απαραίτητος προκειμένου η ΕΑΣ να εκτελέσει τρέχουσες παραγγελίες για στρατιωτικά προϊόντα που της είχαν ανατεθεί από το ελληνικό Υπουργείο Άμυνας.
- (18) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου του 2011 (μέτρο 3), οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι το εν λόγω μέτρο ήταν αναγκαίο για τη συνέχιση της λειτουργίας της ΕΑΣ ενόψει της ιδιωτικοποίησής της. Ωστόσο, οι ελληνικές αρχές δεν παρείχαν επιχειρήματα σχετικά με την πλήρη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, όπως περιγράφεται ανωτέρω.
- (19) Παρά το αίτημα των υπηρεσιών της Επιτροπής, οι ελληνικές αρχές δεν παρείχαν επιχειρήματα σχετικά με τον χαρακτηρισμό ως κρατικών ενισχύσεων των μέτρων 1, 2 και 3 ούτε οποι-

αδήποτε άλλα επιχειρήματα σχετικά με την ενδεχόμενη συμβατότητα των μέτρων με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ("ΣΛΕΕ").

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

5.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (20) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών-μελών.

- (21) Προκειμένου να εξαχθεί το συμπέρασμα για το κατά πόσον υπάρχει κρατική ενίσχυση, θα πρέπει επομένως να αξιολογηθεί κατά πόσο τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (δηλ. μεταφορά κρατικών πόρων, επιλεκτικό πλεονέκτημα, δυνητική νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του ενδοενοσιακού εμπορίου) πληρούνται για καθένα από τα μέτρα που εντοπίστηκαν.

5.1.1. Κρατικοί πόροι και επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 1 (κρατικές εγγυήσεις)

- (22) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι κρατικές εγγυήσεις παρασχέθηκαν άμεσα από το ελληνικό Υπουργείο Οικονομικών, ως συνάρτηση υπουργικών αποφάσεων και κατά συνέπεια καταλογίζονται στο κράτος και εμπεριέχουν κρατικούς πόρους.
- (23) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει κατά πόσο το μέτρο 1 συνεπάγεται παροχή επιλεκτικού πλεονεκτήματος στην ΕΑΣ. Προκειμένου να καθοριστεί αυτό, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσο η επιχείρηση έλαβε "οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα είχε λάβει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς" ⁽¹⁾.
- (24) Όσον αφορά την παροχή αδικαιολόγητου πλεονεκτήματος στην ΕΑΣ, η Επιτροπή επισημαίνει την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ("Ανακοίνωση περί εγγυήσεων"), τμήματα 2.2 και 3.2. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση περί εγγυήσεων, σε περίπτωση που ο δανειολήπτης δεν καταβάλει προμήθεια εγγύησης που να αντικατοπτρίζει τον πιστωτικό κίνδυνο, αποκομίζει πλεονέκτημα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο δανειολήπτης, ως επιχείρηση που αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες, δεν θα μπορούσε να εξεύρει ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα διατεθειμένο να του χορηγήσει πιστώσεις με οποιουσδήποτε όρους, χωρίς κρατική εγγύηση.
- (25) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή δεν διαθέτει καμία ένδειξη για το αντίστοιχο ύψος της προμήθειας εγγύησης που θα ίσχυε στη χρηματοπιστωτική αγορά για παρόμοιες εγγυήσεις. Ωστόσο, η ετήσια προμήθεια εγγύησης ύψους 1% δεν φαίνεται εκ πρώτης όψεως να αντικατοπτρίζει τον κίνδυνο αθέτησης για τα εγγυημένα δάνεια, δεδομένων των σημαντικών οικονομικών δυσχεριών της ΕΑΣ και ιδίως των αρνητικών ιδίων κεφαλαίων της, των συσσωρευμένων ζημιών της και της αθέτησης πληρωμής ορισμένων δανείων. Επιπλέον, η Επιτροπή

(*) Στοιχεία που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο στις αποφάσεις για τις κρατικές ενισχύσεις (ΟJ C 297 of 9.12.2003, p. 6).

⁽¹⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, σκέψη 251.

επισημαίνει ότι οι εγγυήσεις φαίνεται να έχουν υπερβεί το 80% της κάλυψης των εγγυημένων ποσών και δεν είχαν καμία διασφάλιση. Έτσι, η Επιτροπή αμφισβάζει για το κατά πόσον ένας εγγυητής σε οικονομία της αγοράς θα παρείχε στην ΕΑΣ εγγύηση για την εν λόγω τιμή και υπό αυτούς τους όρους.

(26) Επιπλέον, ελλείπει κρατικής εγγύησης, η Επιτροπή αμφισβάζει για το κατά πόσο κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα ήταν διατεθειμένο να χορηγήσει δάνειο στην ΕΑΣ με οποιουδήποτε όρους, λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής της κατάστασης⁽¹⁾. Σχετικά με αυτό, σημειώνεται ότι η ΕΑΣ είχε αδετιήσει ήδη από το 2004 την πληρωμή διαφόρων δανείων, με συνέπεια την κατάρρευση των κρατικών εγγυήσεων που κάλυπταν αυτά τα δάνεια, και που οδηγούν σε πληρωμές από το κράτος πλέον των 246 εκατ. ευρώ προς όφελος της ΕΑΣ. Έτσι, υπήρχε ήδη ένα ιστορικό αδετιησης που θα μπορούσε να αποθαρρύνει έναν συνετό πιστωτή από το να προσφέρει εγγύηση στην ΕΑΣ. Επειδή οι εγγυήσεις χορηγήθηκαν προς αποκλειστικό όφελος της ΕΑΣ, το πλεονέκτημα που προέκυψε από το εν λόγω μέτρο είναι επιλεκτικής φύσης.

(27) Επί τη βάση των προεκτεθέντων, η Επιτροπή συνάγει το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι εγγυήσεις σύμφωνα με το μέτρο 1 που χορηγήθηκαν από το ελληνικό κράτος στην ΕΑΣ συνεπάγονται επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα. Στο παρόν στάδιο, δεδομένων των οικονομικών δυσχερειών της ΕΑΣ κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συνολικό ποσό των εγγυημένων από το κράτος δανείων, δηλ. 942,05 εκατ. ευρώ, θα έπρεπε να θεωρηθεί ως παροχή οικονομικού πλεονεκτήματος στην ΕΑΣ.

5.1.2. Κρατικοί πόροι και επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 2 (επιχορήγηση 2003)

(28) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η επιχορήγηση χορηγήθηκε άμεσα από το ελληνικό Υπουργείο Άμυνας και ως εκ τούτου καταλογίζεται στο κράτος και εμπεριέχει κρατικούς πόρους.

(29) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι η παροχή επιχορήγησης από το κράτος για [...] παρέχει πλεονέκτημα στην εν λόγω εταιρεία, δεδομένου ότι η τελευταία υπό κανονικές συνθήκες θα έπρεπε να χρηματοδοτήσει [...] της με δικούς της οικονομικούς πόρους ή με δάνειο. Το μέτρο χορηγήθηκε σε μία και μόνη επιχείρηση.

(30) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνάγει το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η επιχορήγηση ύψους 10 εκατ. ευρώ παρέσχε στην ΕΑΣ επιλεκτικό πλεονέκτημα.

5.1.3. Κρατικοί πόροι και επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 3 (αυξήσεις κεφαλαίου 2011)

(31) Η Επιτροπή σημειώνει ότι το ελληνικό κράτος είναι ο βασικός μέτοχος της ΕΑΣ και ότι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΑΣ φαίνεται να έχει χορηγηθεί μόνο από το ελληνικό Υπουργείο Οικονομικών, και ως εκ τούτου εμπεριέχει κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος.

⁽¹⁾ Οι ελληνικές αρχές, παρότι τους ζητήθηκαν, δεν παρείχαν πληροφορίες σχετικά με την πιστοληπτική διαβάθμιση της εταιρείας κατά την υπό εξέταση περίοδο και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατό, στο στάδιο αυτό, να συγκριθούν οι όροι αυτών των εγγυήσεων με εκείνους που καταβάλλονται με παρόμοια πιστοληπτική διαβάθμιση.

(32) Προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσο το μέτρο 3 συνεπάγεται παροχή πλεονεκτήματος στην ΕΑΣ, η Επιτροπή οφείλει να αξιολογήσει κατά πόσο οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2011 παρείχαν στην επιχείρηση "ένα οικονομικό πλεονέκτημα που η ίδια δεν θα είχε λάβει σε κανονικές συνθήκες της αγοράς" (2). Δεδομένου ότι η ΕΑΣ φαίνεται να ήταν εταιρεία με σοβαρές δυσκολίες, οποιοσδήποτε επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα απαιτούσε την εφαρμογή ενός σχεδίου για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης, ούτως ώστε η εταιρεία να μπορεί να παράσχει επαρκή απόδοση στους μετόχους της. Ωστόσο, η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου του 2011 δεν φαίνεται να έχει συνδυαστεί με ένα τέτοιο σχέδιο ή οποιαδήποτε άλλη προοπτική βιωσιμότητας. Εν πάση περιπτώσει, είναι αμφίβολο κατά πόσον θα μπορούσε να ισχύσει στην παρούσα περίπτωση η αρχή του επενδυτή σε ελεύθερη οικονομία αγοράς χωρίς να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η ΕΑΣ έτυχε και άλλων κρατικών ενισχύσεων. Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2011 δεν είχαν πραγματοποιηθεί σε κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς και ως εκ τούτου συνεπάγονται πλεονέκτημα για την ΕΑΣ.

(33) Οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ήταν απαραίτητη για τη συνέχιση της λειτουργίας της ΕΑΣ και, κατ' επέκταση, για την εφαρμογή του σχεδίου ιδιωτικοποίησης. Το επιχείρημα αυτό θα μπορούσε να γίνει δεκτό μόνο εάν μπορούσε να αποδειχθεί, τουλάχιστον, ότι το κράτος θα ελάμβανε υψηλότερα έσοδα από την ιδιωτικοποίηση της ΕΑΣ μετά την αύξηση κεφαλαίου, και όχι με την κήρυξη της εταιρείας σε αφερεγγυότητα και ακόλουθη εκκαθάριση. Οι ελληνικές αρχές δεν παρείχαν μια τέτοια αιτιολόγηση.

(34) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο φαίνεται να έχει παράσχει πλεονέκτημα στην εταιρεία, αφού οποιοσδήποτε άλλος συνετός μέτοχος δεν θα είχε χορηγήσει μια τέτοια αύξηση κεφαλαίου. Το μέτρο ήταν επιλεκτικό εφόσον το κεφάλαιο χορηγήθηκε από το κράτος αποκλειστικά στην ΕΑΣ.

(35) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι η αύξηση κεφαλαίου ύψους 158,2 εκατ. ευρώ παρέσχε στην ΕΑΣ επιλεκτικό πλεονέκτημα.

5.1.4. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίπτωση στο ενδοενοσιακό εμπόριο από τα μέτρα 1, 2 και 3

(36) Δεδομένου ότι η ΕΑΣ ανταγωνίζεται στην αγορά της ΕΕ άλλες εταιρείες της ΕΕ με προϊόντα του αμυντικού ή πολιτικού τομέα, καθώς και διττής χρήσης, τα προαναφερθέντα μέτρα έχουν τη δυνατότητα να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

5.1.5. Συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στα μέτρα 1, 2 και 3

(37) Βάσει του ανωτέρω σκεπτικού, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα 1, 2 και 3 συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.2. Παράνομη ενίσχυση

(38) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα προαναφερθέντα μέτρα εφαρμόστηκαν κατά παράβαση της υποχρέωσης αναστολής σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, αφού οι ελληνικές

(2) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, σκέψη 251.

αρχές εκταμίευσαν το ποσό χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση στην Επιτροπή. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα που χορηγήθηκαν στην ΕΑΣ χαρακτηρίζονται ως παράνομη κρατική ενίσχυση.

5.3. Δυσχέρειες της ΕΑΣ

(39) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το σημείο 10 α) των κατευθυντηρίων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ("Κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α")⁽¹⁾ ορίζει ότι μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική εάν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εφόσον έχει απωλεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απωλεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 11 των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α, μια εταιρεία μπορεί να θεωρείται προβληματική "όταν υπάρχουν οι συνθήκες ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης όπως αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων, καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της αξίας του καθαρού ενεργητικού".

(40) Όσον αφορά το σημείο 10 α) των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α, βάσει των ανωτέρω πληροφοριών, η εταιρεία, όπως προκύπτει από τις οικονομικές καταστάσεις της για τα έτη 2004-2011, δεν απώλεσε περισσότερο από το μισό του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της. Ωστόσο, οι πληροφορίες αυτές είναι παραπλανητικές. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην ίδια περίοδο τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας είχαν μειωθεί στο ελάχιστο (2005) ή ήταν αρνητικά (2006-2011). Σε περίπτωση που μια εταιρεία έχει αρνητικό εταιρικό κεφάλαιο, θεωρείται εκ των προτέρων ότι τα κριτήρια του σημείου 10 α) πληρούνται, διότι το αρνητικό εταιρικό κεφάλαιο συνεπάγεται, όντως, ότι ολόκληρο το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης έχει απωλεσθεί. Το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι επιχείρηση με αρνητικό εταιρικό κεφάλαιο είναι προβληματική επιχείρηση⁽²⁾. Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή σημειώνει ότι φαίνεται να μην έχει απωλεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου εταιρικού κεφαλαίου της ΕΑΣ, μόνον διότι η εταιρεία δεν έλαβε κατάλληλα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει τη μείωση των ιδίων κεφαλαίων της⁽³⁾, όπως προβλέπεται από την ελληνική νομοθεσία⁽⁴⁾. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία όντως πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 10 των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α.

(41) Όσον αφορά το σημείο 11 των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α, βάσει των ανωτέρω πληροφοριών, η ΕΑΣ φαίνεται πως

είχε μείωση του κύκλου εργασιών και αυξανόμενες ζημιές ήδη από το 2004, ενώ είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια ήδη από το 2006. Σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις του 2004, υπάρχουν ενδείξεις ότι η ΕΑΣ είχε αυξανόμενη δανειοληψία ήδη από το 2003, μολονότι οι οικονομικές καταστάσεις του 2003 της εταιρείας δεν έχουν τεθεί στη διάθεση της Επιτροπής.

(42) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η ΕΑΣ ήταν προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α τη στιγμή που χορηγήθηκαν τα προαναφερθέντα μέτρα, δηλ. από το 2003.

5.4. Εφαρμογή του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ

(43) Κατά τις συζητήσεις μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ελληνικών αρχών όσον αφορά την προβλεπόμενη ιδιωτικοποίηση της ΕΑΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη (3) ανωτέρω) οι ελληνικές αρχές αναφέρθηκαν στη δυνατότητα επίκλησης του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ για παρελθόντα μέτρα κρατικών ενισχύσεων υπέρ των στρατιωτικών δραστηριοτήτων της ΕΑΣ.

(44) Σύμφωνα με το άρθρο 346 της ΣΛΕΕ, "κάθε κράτος μέλος δύναται να λαμβάνει τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία για την προστασία ουσιωδών συμφερόντων της ασφαλείας του, που αφορούν την παραγωγή ή εμπορία όπλων, πυρομαχικών και πολεμικού υλικού. Τα μέτρα αυτά δεν πρέπει να αλλοιώνουν τους όρους του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς σχετικά με τα προϊόντα που δεν προορίζονται για στρατιωτικούς ειδικά σκοπούς".

(45) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, βάσει των ανωτέρω, οι κανόνες της εσωτερικής αγοράς εφαρμόζονται σε στρατιωτικές αγορές εφόσον η μη εφαρμογή τους δεν δύναται να αιτιολογηθεί από ουσιώδη συμφέροντα ασφαλείας. Η ερμηνεία αυτή στηρίζεται από τη νομολογία, σύμφωνα με την οποία η παρέκκλιση του άρθρου 346 παράγραφος 1 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά⁽⁵⁾.

(46) Οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι η ΕΑΣ είναι εταιρεία που εξυπηρετεί κυρίως τον ελληνικό στρατό και παρέχει τις απαραίτητες προμήθειες, μεταξύ άλλων πυρομαχικά, όπλα και οπλισμό διαφόρων ειδών. Επίσης υποστήριξαν ότι η ΕΑΣ είναι απαραίτητη για τα συμφέροντα ασφαλείας της χώρας, καθώς και για την εκπλήρωση διαφόρων υποχρεώσεων συνδεδεμένων με τον τομέα της άμυνας σε διμερές ή διεθνές επίπεδο.

(47) Ωστόσο, οι ελληνικές αρχές δεν επικαλέσθηκαν επισήμως ποτέ ούτε τεκμηρίωσαν τους ισχυρισμούς τους. Δεν εξήγησαν με ποιον τρόπο η παρέκκλιση του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ θα εφαρμόζοταν σε σχέση με παρελθόντα μέτρα ενίσχυσης υπέρ της ΕΑΣ. Για παράδειγμα, από τη στιγμή που φαίνεται ότι η ΕΑΣ παράγει επίσης πολιτικά και διττής χρήσης προϊόντα, δεν είναι σαφές με ποιον τρόπο τα επίμαχα μέτρα θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν δυνάμει του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ. Η παρέκκλιση του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ δεν μπορεί κατά συνέπεια να ληφθεί υπόψη για την παρούσα αξιολόγηση.

⁽¹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ.2.

⁽²⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-102/07 *Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής* και T-120/07 *MB Immobilien and MB System κατά Επιτροπής*, [2010] Συλλογή II-5585.

⁽³⁾ Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να είναι κεφαλαιοποίηση των ζημιών ή αύξηση κεφαλαίου. Κεφαλαιοποίηση των ζημιών θα οδηγούσε σε εξάνεση του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της εταιρείας. Από την άλλη πλευρά, μια αύξηση κεφαλαίου πρέπει να είναι για επαρκές ποσό, ώστε να αντισταθμιστεί το αρνητικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας.

⁽⁴⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 47 του ελληνικού νόμου 2190/1920, σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας καταστεί κατώτερο από το μισό (1/2) του μετοχικού κεφαλαίου, το διοικητικό συμβούλιο υποχρεούται να συγκαλέσει τη γενική συνέλευση, μέσα σε (προθεσμία 6 μηνών από τη λήξη της χρήσης), που θα αποφασίσει τη λύση της εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου.

⁽⁵⁾ Υπόθεση T-26/01 *Fiocchi Munizioni κατά Επιτροπής*, απόφαση της 30.9.2003, σ. 63, στην οποία το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει βάσει των άρθρων 346 και 348 όχι μόνο δευτερογενή αποτελέσματα σε προϊόντα διττής χρήσης, αλλά επίσης "για παράδειγμα" επιπτώσεις σε στρατιωτικά προϊόντα που προορίζονται για εξαγωγή.

5.5. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

- (48) Εφόσον τα προαναφερθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η συμβατότητά τους πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου.
- (49) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, εναπόκειται στο κράτος μέλος να επικαλεστεί πιθανούς λόγους συμβατότητας και να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εν λόγω συμβατότητα ⁽¹⁾. Οι ελληνικές αρχές κλήθηκαν από την Επιτροπή να παράσχουν οιοσδήποτε πιθανούς λόγους για τη συμβατότητα των εν λόγω μέτρων, χωρίς όμως να ανταποκριθούν.
- (50) Ωστόσο, η Επιτροπή αξιολόγησε κατά πόσο οι πιθανοί λόγοι συμβατότητας που προβλέπονται στη ΣΛΕΕ θα μπορούσαν εκ πρώτης όψεως να εφαρμοστούν στα υπό αξιολόγηση μέτρα. Η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ είναι άνευ αντικειμένου. Το ίδιο συμπέρασμα θα ίσχυε για τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχεία δ) και ε) της ΣΛΕΕ.
- (51) Ενόψει του γεγονότος ότι η ΕΑΣ φαινόταν να είναι προβληματική επιχείρηση ήδη το 2008 και εξακολουθεί να είναι προβληματική επί του παρόντος, δεν φαίνεται στο παρόν στάδιο ότι θα μπορούσε να εφαρμοστεί η παρέκκλιση σε σχέση με την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών ή τομέων που προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ.
- (52) Η Επιτροπή οφείλει επίσης να αξιολογήσει κατά πόσον κάποια από τα επίμαχα μέτρα θα μπορούσαν να είναι συμβατά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ βάσει των κανόνων για την αντιμετώπιση της κρίσης που προβλέπονται στο προσωρινό πλαίσιο ⁽²⁾. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι η ΕΑΣ ήταν προβληματική επιχείρηση πριν την 1η Ιουλίου 2008 και, συνεπώς, δεν θα ήταν επιλέξιμη για ενίσχυση δυνάμει του προσωρινού πλαισίου. Επιπλέον, τα υπό αξιολόγηση μέτρα δεν φαίνεται να πληρούν τις υπολοίπες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του προσωρινού πλαισίου.
- (53) Σχετικά με αυτό, και δεδομένου ότι η ΕΑΣ θα μπορούσε να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση, τα μόνα σχετικά κριτήρια φαίνεται να είναι εκείνα που αφορούν τις ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, βάσει των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το σημείο 20 των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α, “ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βάρος του κοινού συμφέροντος μόνον εφόσον τηρούνται οι όροι που παρατίθενται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές”.

- (54) Εντούτοις, η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Ιδίως:
- (55) Το μέτρο 1 δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση διάσωσης ούτε αναδιάρθρωσης. Το τμήμα 3.1.1 των κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α ορίζει τις προϋποθέσεις για την παροχή ενίσχυσης διάσωσης, μεταξύ των οποίων ότι “στην περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης το κράτος μέλος πρέπει, το αργότερο εντός έξι μηνών από την πρώτη εφαρμογή της ενίσχυσης διάσωσης, να υποβάλει στην Επιτροπή είτε σχέδιο αναδιάρθρωσης, είτε σχέδιο εκκαθάρισης, είτε αποδείξεις ότι το δάνειο έχει αποπληρωθεί ολοσχερώς ή και ότι έχει τερματιστεί η εγγύηση”. Επιπλέον, το τμήμα 3.3 ορίζει ότι ενίσχυση διάσωσης και/ή αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να χορηγείται κατ’επανάληψη σε προβληματική επιχείρηση (“αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης”). Οι προϋποθέσεις αυτές δεν πληρούνται, δεδομένου ότι οι εγγυήσεις χορηγήθηκαν κατ’επανάληψη σε βάθος χρόνου και καμία από τις εγγυήσεις δεν έχει τερματιστεί. Αντίθετα, η ΕΑΣ αθέτησε την πληρωμή ορισμένων εγγυημένων δανείων. Επιπλέον, κανένα σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, ούτε και προκύπτει ότι πληρούνται άλλες προϋποθέσεις για την έγκριση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης σύμφωνα με το τμήμα 3.2.2 των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α ⁽³⁾.
- (56) Στο ίδιο πνεύμα, τα μέτρα 2 και 3 δεν φαίνεται να είναι επιλέξιμα ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης σύμφωνα με το τμήμα 3.2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α, δεδομένου ότι κανένα σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, η δε τελευταία δεν έχει λάβει καμία πληροφορία σχετικά με τυχόν προσπάθειες για αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης ή για να εκπληρωθούν άλλες προϋποθέσεις των Κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α.
- (57) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή αμφιβάλλει όσον αφορά τη συμβατότητα των μέτρων 1, 2 και 3 με την εσωτερική αγορά.

6. ΑΠΟΦΑΣΗ

Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι τα μέτρα 1, 2 και 3 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις και έχει αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί την Ελλάδα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει όλες τις πληροφορίες που θα συνέβαλλαν στην αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Καλεί δε τις αρχές της χώρας σας να διαβιβάσουν άμεσα αντίγραφο της παρούσας επιστολής στον δυνητικό δικαιούχο της ενίσχυσης.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει την ανάκτηση των ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί παράνομα.

⁽¹⁾ Υπόθεση C-364/90 *Ιταλία κατά Επιτροπής* [1993] Συλλογή I-2097, σκέψη 20.

⁽²⁾ Προσωρινό κοινοτικό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, ΕΕ C 16 της 22.1.2009, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την τροποποίηση του προσωρινού κοινοτικού πλαισίου για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, ΕΕ C 303 της 15.12.2009, σ. 6. Το προσωρινό κοινοτικό πλαίσιο έληξε τον Δεκέμβριο 2011.

⁽³⁾ Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν ιδίως την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας (παράγραφος 34 και επόμενες), την πρόληψη αδικαιολογητών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (παράγραφος 38 και επόμενες) και τον περιορισμό της ενίσχυσης στο ελάχιστο: πραγματική εισφορά απαλλαγμένη ενίσχυσης (παράγραφος 43 και επόμενες).

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη με τη δημοσίευση της παρούσας επιστολής και περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ οι οποίες έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, με δημοσίευση ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και θα ενημερώσει την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντάς της αντίγραφο της παρούσας επιστολής. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής.»

AIUTO DI STATO — CIPRO

Aiuto di Stato SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) — Aiuto al salvataggio a favore di Cyprus Airways (Public) Ltd**Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/C 152/02)

Con lettera del 6 marzo 2013, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato a Cipro la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla misura di aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviando tali osservazioni al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Dette osservazioni saranno comunicate a Cipro. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

TESTO DELLA SINTESI

PROCEDIMENTO

Nel febbraio 2012 la Commissione ha avviato un'indagine d'ufficio in relazione a presunte misure d'aiuto concesse da Cipro a favore di Cyprus Airways (Public) Ltd ("Cyprus Airways"). Sono seguiti vari scambi d'informazioni e il 4 ottobre 2012 si è tenuta a Bruxelles una riunione con le autorità cipriote e i rappresentanti di Cyprus Airways.

Il 13 dicembre 2012 le autorità cipriote hanno notificato alla Commissione l'intenzione di concedere 73 milioni di EUR di aiuti di Stato per il salvataggio di Cyprus Airways e una compensazione *ex gratia* da parte dello Stato per il personale licenziato. Il 4 gennaio 2013 le autorità cipriote hanno confermato che una parte degli aiuti per il salvataggio era stata concessa il 27 dicembre 2012.

DESCRIZIONE DELLE MISURE RIGUARDO ALLE QUALI LA COMMISSIONE AVVIA IL PROCEDIMENTO

Al fine di gestire la grave situazione in termini di liquidità in cui si trovava Cyprus Airways, nel settembre/ottobre 2012 lo Stato cipriota ha deciso di effettuare un pagamento "anticipato" di 15 milioni di EUR sulla propria quota del previsto aumento di capitale di 45 milioni di EUR (**misura 1**). La Commissione non ha ricevuto alcuna notifica prima delle date della concessione e non ha pertanto preso alcuna decisione in merito.

Il 13 dicembre 2012 le autorità cipriote hanno notificato un aiuto di 73 milioni di EUR per il salvataggio di Cyprus Airways, un importo pari alle esigenze di flusso di cassa netto della società per i successivi sei mesi (**misura 2**). L'aiuto per il salvataggio sarebbe stato erogato sotto forma di un prestito pubblico, con un interesse dell'1,76% da estinguere entro il 30 giugno 2013.

Il 27 dicembre 2012 un secondo pagamento "anticipato" di 16,3 milioni di EUR sui 45 milioni di EUR previsti per l'aumento di capitale è stato erogato senza attendere la decisione della Commissione che autorizzasse tale misura. Nella risposta alla lettera della Commissione del 19 dicembre 2012, le autorità cipriote spiegano che tale pagamento era incluso nella misura notificata di 73 milioni di EUR di aiuti al salvataggio. Tuttavia, la Commissione osserva che le autorità cipriote hanno notificato un aiuto per il salvataggio sotto forma di prestito, mentre il pagamento "anticipato" di 16,3 milioni di EUR costituisce una quota dell'aumento di capitale.

Stando alla notifica del 13 dicembre 2012, il Consiglio dei ministri cipriota ha deciso il 4 dicembre 2012 di concedere una compensazione *ex gratia* al personale della Cyprus Airways che verrà licenziato nel contesto della ristrutturazione aziendale. Tale compensazione verrebbe concessa a condizione che essa sia conforme, tra l'altro, alle norme sugli aiuti di Stato.

VALUTAZIONE DELLE MISURE

La Commissione ritiene che, al momento dell'adozione delle misure Cyprus Airways potesse essere considerata un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione ⁽¹⁾.

Il primo pagamento "anticipato" di 15 milioni di EUR (**misura 1**) è stato erogato soltanto dallo Stato in quanto azionista di maggioranza di Cyprus Airways. Cyprus Airways era un'impresa in difficoltà con perdite sempre più ingenti; al momento dell'erogazione della misura non esisteva alcun piano aziendale per il ripristino della redditività dell'impresa. Finora nessun altro azionista o investitore ha contribuito all'aumento di capitale previsto e lo Stato non ha chiesto alcuna cauzione o garanzia al riguardo. Appare quindi improbabile che un investitore privato avrebbe apportato capitali in tali condizioni. In questo contesto, la Commissione dubita nella fase attuale che il primo pagamento "anticipato" fosse conforme al principio dell'investitore operante in un economia di mercato.

Il prestito per il salvataggio (**misura 2**) è stato notificato come aiuto di Stato. In considerazione della situazione finanziaria di Cyprus Airways, dell'assenza di qualsiasi contributo all'aumento di capitale da parte di altri azionisti o di un nuovo investitore e del tasso d'interesse del prestito per il salvataggio, la Commissione concorda con le autorità cipriote e giunge alla conclusione preliminare che ciò abbia conferito a Cyprus Airways un vantaggio selettivo indebito.

In questa fase, la Commissione ritiene che qualsiasi pagamento *ex gratia* previsto dallo Stato (**misura 3**) conferisca un vantaggio

selettivo a Cyprus Airways, nella misura in cui tale pagamento possa diminuire i costi che l'impresa dovrebbe altrimenti sostenere. Poiché tutte e tre le misure falsano o minacciano di falsare la concorrenza e incidono sugli scambi tra gli Stati membri, la Commissione ritiene che esse costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Sotto il profilo della compatibilità, la Commissione ritiene allo stato attuale che, considerate la natura delle misure e le difficoltà in cui versava Cyprus Airways, i soli criteri pertinenti siano quelli inerenti agli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, alla luce degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. Tuttavia, le condizioni fissate dagli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione non risultano essere soddisfatte, in particolare per quanto riguarda l'attuazione di un piano di ristrutturazione, la forma dell'aiuto al salvataggio e il principio "dell'aiuto una tantum". Nello specifico, la Commissione rileva che le autorità cipriote non hanno fornito giustificazioni sufficienti per una deroga a suddetto principio.

Pertanto la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione a tutte e tre le misure.

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, tutti gli aiuti di Stato illegali possono formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

⁽¹⁾ Orientamenti comunitari sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 244 dell'1.10.2004, p. 2).

TESTO DELLA LETTERA

«Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Κύπρο ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις αρχές της χώρας σας σχετικά με τα ανωτέρω μέτρα, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Η αυτεπάγγελτη έρευνα (SA.34350 (2012/CP))

- (1) Τον Φεβρουάριο του 2012, οι υπηρεσίες της Επιτροπής πληροφορήθηκαν από τον Τύπο ότι η κυπριακή κυβέρνηση αποφάσισε να αυξήσει το μετοχικό κεφάλαιο της Cyprus Airways (Public) Ltd. (στο εξής “Cyprus Airways”) και ότι είχε εγκρίνει τη συμμετοχή του κράτους ως βασικού μετόχου στη νέα έκδοση κεφαλαίου. ⁽¹⁾ Επιπλέον, η κυπριακή κυβέρνηση φάνηκε ότι εξετάζει ενδεχόμενο πώλησης των μετοχών της σε (νέο) στρατηγικό επενδυτή.
- (2) Λαμβάνοντας υπόψη τα προηγούμενα μέτρα κρατικής ενίσχυσης (βλ. κατωτέρω) και το γεγονός ότι δεν κοινοποιήθηκαν μέτρα στην Επιτροπή για την αξιολόγηση τυχόν κρατικών ενισχύσεων, στις 10 Φεβρουαρίου 2012, κινήθηκε αυτεπάγγελη έρευνα προκειμένου να ληφθούν περισσότερες πληροφορίες.
- (3) Το πρώτο αίτημα παροχής πληροφοριών εστάλη από τις υπηρεσίες της Επιτροπής προς τις κυπριακές αρχές στις 20 Φεβρουαρίου 2012. Στην απάντησή τους της 6ης Απριλίου 2012, οι κυπριακές αρχές χορήγησαν πληροφορίες σχετικά με τους όρους που προβλέπονταν όσον αφορά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ από όλους τους μετόχους, του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα. Επιπλέον, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι θα συμμετείχαν στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου εάν όλοι οι άλλοι μέτοχοι συνεισέφεραν το μεριδίό τους υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις και με βάση ένα ενδελεχές επιχειρηματικό σχέδιο. Δεδομένου ότι το κυπριακό Δημόσιο κατέχει ποσοστό 69,62 % των μετοχών της εταιρείας (βλέπε σημείο 11 κατωτέρω), η συνεισφορά του στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα ανερχόταν σε 31,3 εκατ. ευρώ.
- (4) Εναλλακτικά, οι κυπριακές αρχές είχαν την πρόθεση να συμμετάσχουν στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου εάν ένας νέος επενδυτής συνεισέφερε τουλάχιστον το μερίδιο της αύξησης κεφαλαίου που αντιστοιχεί στους ιδιώτες μετόχους.
- (5) Μέχρι εκείνη την στιγμή δεν είχε εφαρμοστεί κανένα μέτρο. Ως εκ τούτου, στις 15 Ιουνίου 2012, οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν δεύτερη επιστολή προς τις κυπριακές αρχές, στην οποία ζητούσαν από αυτές να τηρούν την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και να κοινοποιούν κάθε μέτρο που περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.
- (6) Μετά από πληροφορίες σχετικά με τροποποίηση στον κρατικό προϋπολογισμό που θα επέτρεπε στο κυπριακό κράτος να συμβάλει σε αύξηση του κεφαλαίου της Cyprus Airways, στις 23 Αυγούστου 2012 εστάλη τρίτη επιστολή από τις

υπηρεσίες της Επιτροπής προς τις κυπριακές αρχές, στην οποία υπενθυμιζόταν και πάλι ότι όφειλαν να ενημερώνουν την Επιτροπή και να κοινοποιούν τυχόν μέτρα που περιλαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις. Στην απάντησή τους της 30ής Αυγούστου 2012, οι κυπριακές αρχές επιβεβαίωσαν ότι θα τηρούσαν την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με κάθε νέα μέτρο, όπως έχει υποσχεθεί στην επιστολή τους της 6ης Απριλίου 2012.

- (7) Στις 4 Οκτωβρίου 2012, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνάντηση με εκπροσώπους των κυπριακών αρχών και της Cyprus Airways. Κατά τη συνάντηση, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ενημερώθηκαν σχετικά με τα μέτρα που έλαβε το Δημόσιο υπέρ της Cyprus Airways, τα οποία στη συνέχεια θα αναλυθούν περαιτέρω.

1.2. Κοινοποίηση της ενίσχυσης διάσωσης (SA.35888 (2013/NN – ex 2012/N))

- (8) Με κοινοποίηση της 13ης Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή κρατική ενίσχυση ύψους 73 εκατ. EUR που σκόπευαν να χορηγήσουν για τη διάσωση της Cyprus Airways, στο πλαίσιο απόφασης του κυπριακού Υπουργικού Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2012.
- (9) Στις 19 Δεκεμβρίου 2012, εστάλη επιστολή από τις υπηρεσίες της Επιτροπής προς τις κυπριακές αρχές, στις οποίες ζητούσαν πληροφορίες σχετικά με τη μορφή και την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης διάσωσης. Στην απάντησή τους της 4ης Ιανουαρίου 2013, οι κυπριακές αρχές χορήγησαν πληροφορίες σχετικά με το κοινοποιηθέν μέτρο και επιβεβαίωσαν ότι μέρος του μέτρου είχε ήδη χορηγηθεί.
- (10) Σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 659/1999 (“Διαδικαστικός κανονισμός”), “οι ενισχύσεις που χρήζουν κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1, δεν τίθενται σε εφαρμογή παρά μόνον αφού η Επιτροπή λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει τις εν λόγω ενισχύσεις” (ρήτρα αναμονής ή stand-still). ⁽²⁾ Δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή δεν τηρήθηκε από τις κυπριακές αρχές, οι τελευταίες ενημερώθηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με επιστολή της 10ης Ιανουαρίου 2013 ότι το μέτρο επρόκειτο να καταχωρηθεί ως παράνομη ενίσχυση. Ως εκ τούτου, οι διαδικαστικοί κανόνες που εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση θα είναι εκείνοι που καθορίζονται στο κεφάλαιο III του Διαδικαστικού κανονισμού.

2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

- (11) Η Cyprus Airways ιδρύθηκε το 1947, και οι κύριες δραστηριότητές της περιλαμβάνουν τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων αεροπορικώς και άλλες συναφείς αεροπορικές υπηρεσίες. Η εταιρεία αυτή είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Κύπρου. Στα τέλη του 2012, η εταιρεία ανήκε σε ποσοστό 69,62 % στο κυπριακό Δημόσιο και σε ποσοστό 30,38 % σε ιδιώτες επενδυτές. Η Cyprus Airways είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία με μείζονα βάση στη νήσο, στο αεροδρόμιο της Λάρνακας.

⁽¹⁾ <http://www.bloomberg.com/news/2012-02-08/cabinet-authorizes-sale-of-cyprus-airways-capital-boost-1-.html>

⁽²⁾ Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ, ΕΕ L 83, της 27.3.1999, σ. 4, άρθρο 3

- (12) Η Cyprus Airways πραγματοποιεί τακτικά αεροπορικά δρομολόγια σε 41 προορισμούς, διαθέτει επί του παρόντος 11 αεροσκάφη και απασχολεί περίπου 1.100 εργαζόμενους. Ως εκ τούτου, μπορεί να χαρακτηριστεί ως μεγάλη επιχείρηση ⁽³⁾.

3. ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΑ ΕΓΓΕΚΡΙΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

3.1. Οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης του 2005-2007

- (13) Το 2005, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης για την Cyprus Airways, υπό τη μορφή κρατικού δανείου 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ). ⁽⁴⁾
- (14) Τον Νοέμβριο του 2005, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyprus Airways, στόχος του οποίου ήταν η αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της. Η δέσμη μέτρων αναδιάρθρωσης συνίστατο σε i) δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) [εκ των οποίων 45 εκατ. CYP (78 εκατ. EUR) καλύπτονταν από κρατική εγγύηση]· (ii) αύξηση του κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ), που αφορούσε δημόσιους και ιδιωτικούς μετόχους επί ίσοις όροις· (iii) πώληση του τομέα ναυλωμένων πτήσεων (charter) Eurocyprya της Cyprus Airways, στο Δημόσιο έναντι 13,4 εκατ. CYP (23,6 εκατ. ευρώ) και (iv) μέτρα περικοπής δαπανών.
- (15) Αφού κινήθηκε επίσημη διαδικασία έρευνας και οι κυπριακές αρχές και τρίτα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους ⁽⁵⁾, η Επιτροπή ενέκρινε τη χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ ⁽⁶⁾. Η Eurocyprya τέθηκε τελικά σε εκκαθάριση το 2011.

3.2. Το καθεστώς αντιστάθμισης για την απαγόρευση των πτήσεων πάνω από την Τουρκία

- (16) Το 2011, η Cyprus Airways έλαβε παράνομη κρατική ενίσχυση ύψους 20 εκατ. ευρώ υπό μορφή αποζημίωσης για τις ζημιές που υπέστη ως συνέπεια της απαγόρευσης που επέβαλε η Τουρκία στις πτήσεις κυπριακών αεροσκαφών μέσω του εναερίου χώρου της. Οι επιλέξιμες ζημιές κατά την έννοια αυτή περιλαμβάνουν τις δαπάνες που προέκυψαν από την ημερομηνία προσχώρησης της Κύπρου στην ΕΕ (1η Μαΐου 2004). Μετά την κοινοποίηση, το καθεστώς εγκρίθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ("ΣΛΕΕ") με το σκεπτικό ότι συνέτρεχαν έκτακτες περιστάσεις, πράγμα που επέτρεπε την ετήσια αποζημίωση των ζημιών που συνδέονταν με την εν λόγω απαγόρευση ⁽⁷⁾. Κατ' αρχήν, οποιαδήποτε εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στην Κύπρο επηρεάζεται από την εν λόγω απαγόρευση και είναι επιλέξιμη για αποζη-

μίωση στο πλαίσιο του καθεστώτος αυτού. Το καθεστώς θα έχει δεκαετή διάρκεια και οι κυπριακές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση να το κοινοποιήσουν εκ νέου στη συνέχεια.

- (17) Η Cyprus Airways είναι σήμερα ο μόνος επιλέξιμος δικαιούχος και τα 20 εκατ. ευρώ που έλαβε το 2011 θεωρήθηκαν ως αναδρομική αντιστάθμιση για την περίοδο 2004-2010. Για το έτος 2011, η αποζημίωση ήταν 5 εκατ. ευρώ.

4. Η ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

- (18) Η Cyprus Airways έχει μέσο μερίδιο αγοράς 15% της μεταφορικής κίνησης προς/από τη νήσο (δεδομένα 2012), αλλά το μερίδιο της αγοράς κυμαίνεται ανάλογα με την εποχή, δεδομένου ότι υπάρχουν περισσότερες πτήσεις και μεταφορική κίνηση προς/από την Κύπρο κατά τη θερινή περίοδο. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας και για ιστορικούς λόγους, οι σημαντικότερες αγορές της εταιρείας είναι δρομολόγια μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας και μεταξύ Κύπρου και Ηνωμένου Βασιλείου, ενώ πρόσφατα η Cyprus Airways έχει δραστηριοποιηθεί σε εσωτερικές πτήσεις στην ελληνική αγορά. Ορισμένα δρομολόγια προς τη Μέση Ανατολή αποτελούν επίσης παραδοσιακές αγορές για την Cyprus Airways.
- (19) Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η Cyprus Airways είχε εφαρμόσει το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης του 2007 σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα έως το 2008. Ωστόσο, η χρηματοπιστωτική κρίση που ακολούθησε δημιούργησε προβλήματα για τις δύο κυριότερες οικονομίες, στις οποίες δραστηριοποιείται η Cyprus Airways.
- (20) Πράγματι, η Ελλάδα αντιμετωπίζει σοβαρή ύφεση από το 2009, και μια οξεία επιδείνωση των όρων χρηματοδότησής της. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη προς την Ελλάδα. Λόγω της ύφεσης, ο αριθμός των επιβατών που ταξιδεύουν μεταξύ Κύπρου και η Ελλάδας έχει μειωθεί.
- (21) Η κυπριακή οικονομία αντιμετωπίζει και αυτή δυσχέριες, όπως καταδεικνύεται από τη συρρίκνωση που εμφανίζει το ΑΕΠ από το 2009, την αύξηση του δημοσιονομικού ελλείμματος και της ανεργίας. Λόγω της επιδείνωσης των όρων χρηματοδότησης, το κυπριακό Δημόσιο ζήτησε επίσης χρηματοδοτική στήριξη από τα κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ και το ΔΝΤ. Ως αποτέλεσμα της ύφεσης, ο αριθμός των επιβατών που ταξιδεύουν από την Κύπρο έχει μειωθεί.
- (22) Ταυτόχρονα, η πολιτική αναταραχή στη Μέση Ανατολή από το 2010 έχει προκαλέσει μείωση της αεροπορικής κυκλοφορίας σε ορισμένες διαδρομές που εξυπηρετούνται από την Cyprus Airways.
- (23) Τέλος, φαίνεται ότι η Cyprus Airways αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από άλλες αεροπορικές εταιρείες, ιδιαίτερα από αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που έχουν εισέλθει πρόσφατα στην κυπριακή αγορά, που εκτελούν πτήσεις από τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου στην Κύπρο σε δρομολόγια που εξυπηρετούνται από την Cyprus Airways. Πρέπει να σημειωθεί ότι, λόγω του μικρού μεγέθους της

⁽³⁾ Σύσταση της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων, ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36.

⁽⁴⁾ Ν69/2005, απόφαση της 3ης Μαΐου 2005, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 191 της 5.8.2005, σ. 4.

⁽⁵⁾ C 10/2006 (ex N 555/2005), απόφαση που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 113 της 13.5.2006, σ. 2.

⁽⁶⁾ C 10/2006 (ex N 555/05), απόφαση της 7ης Μαρτίου 2007, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ L 49 της 22.2.2008, σ.25.

⁽⁷⁾ SA.32523 (2011/N), απόφαση της 27ης Ιουνίου 2012, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 230 της 1.8.2012, σ. 1.

νήσου, υπάρχουν αλληλεπικαλυπτόμενες “περιοχές εξυπηρέτησης” για τα δύο πολιτικά αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου, δηλαδή οι περισσότεροι ταξιδιώτες από/προς την Κύπρο έχουν εύκολη πρόσβαση και στα δύο αεροδρόμια.

5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

5.1. Μέτρο 1: Η πρώτη προκαταβολική πληρωμή στο πλαίσιο της αύξησης του κεφαλαίου

- (24) Κατά τη συνεδρίαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ενημερώθηκαν σχετικά με την κακή οικονομική κατάσταση της Cyprus Airways, η οποία είχε συσσωρεύσει ζημιές και είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια από το 2011. Ως εκ τούτου, η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ήταν απαραίτητη. Από το Φεβρουάριο του 2012 είχε προγραμματιστεί αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ και είχε ανασταλεί η διαπραγμάτευση των μετοχών της εταιρείας στο Χρηματιστήριο της Κύπρου. Ωστόσο, μέχρι το καλοκαίρι του 2012, δεν κατέστη δυνατή η πραγματοποίηση της σχεδιαζόμενης αύξησης κεφαλαίου.
- (25) Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κρίσιμη κατάσταση των ταμειακών ροών της εταιρείας, οι κυπριακές αρχές προέβλεψαν σε “προκαταβολή” ύψους 15 εκατ. ευρώ από το μερίδιο που αντιστοιχούσε σε αυτές (δηλαδή 31,3 εκατ. ευρώ) στο πλαίσιο της σχεδιαζόμενης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ σε τρεις δόσεις: (i) 3 εκατ. ευρώ στις 21 Σεπτεμβρίου 2012, (ii) 8 εκατ. ευρώ στις 26 Σεπτεμβρίου 2012, (iii) 4 εκατ. ευρώ τον Οκτώβριο του 2012. Αυτή η “προκαταβολή” δεν γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή.
- (26) Τον Νοέμβριο του 2012, κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή ένα νέο επιχειρηματικό σχέδιο (“σχέδιο εξυγίανσης”). Το σχέδιο προέβλεπε την εξυγίανση της εταιρείας σε 5 έτη, που θα στηριζόταν σε βελτιωμένες συνιστώσες κόστους και παραγωγικότητας, νέες επενδύσεις και τον μετασχηματισμό της σε οικονομική αεροπορική εταιρεία με μία μόνο κατηγορία θέσεων και κατ’ επιλογή υπηρεσίες (“single-class value airline of option-based services”). Γενικά το σχέδιο απαιτούσε συνολική αύξηση κεφαλαίου ύψους 105 εκατ. ευρώ και προέβλεπε οριακή κερδοφορία ήδη από το δεύτερο έτος της εφαρμογής της. Το σχέδιο έπρεπε να εγκριθεί από τους υπάρχοντες μετόχους, οι οποίοι θα συμμετείχαν στην αύξηση του κεφαλαίου που απαιτείτο για την εφαρμογή του.

5.2. Μέτρο 2: Η ενίσχυση διάσωσης

- (27) Στις 13 Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ύψους 73 εκατ. ευρώ στην Cyprus Airways. Σύμφωνα με την κοινοποίηση, το ποσό των 73 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί στις καθαρές ταμειακές ανάγκες της Cyprus Airways, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2013, δηλ. για περίοδο έξι μηνών. Η ενίσχυση διάσωσης θα παρασχεθεί με τη μορφή κρατικού δανείου, με επιτόκιο 1,76% με προθεσμία εξόφλησης μέχρι τις 30 Ιουνίου 2013.
- (28) Στις 27 Δεκεμβρίου 2012, καταβλήθηκε χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση μια δεύτερη προκαταβολή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ από τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ. Στην απάντησή τους στην επιστολή της Επιτροπής της 19 Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η πληρωμή αυτή είχε συμπεριληφθεί στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση διάσωσης ύψους 73 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, η Επιτροπή

σημειώνει ότι οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν ενίσχυση διάσωσης υπό τη μορφή δανείου, ενώ η προκαταβολή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ αποτελεί μέρος της αύξησης του κεφαλαίου.

- (29) Παρά την υποχρέωση αναμονής σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, οι κυπριακές αρχές δήλωσαν ότι σκοπεύουν να καταβάλουν το υπόλοιπο ποσό της ενίσχυσης διάσωσης με τη μορφή μηνιαίων δόσεων δανείου χωρίς να αναμεινούν την απόφαση της Επιτροπής.

5.3. Μέτρο 3: χαριστική (ex-gratia) αποζημίωση

- (30) Σύμφωνα με την κοινοποίηση της 13ης Δεκεμβρίου 2012, το κυπριακό υπουργικό συμβούλιο αποφάσισε στις 4 Δεκεμβρίου 2012 να χορηγήσει χαριστική (ex-gratia) αποζημίωση στο προσωπικό της Cyprus Airways, το οποίο θα θεωρούνταν πλεονάζον στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της εταιρείας. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, οι προϋποθέσεις για τη χαριστική αποζημίωση ήταν ότι (i) θα ήταν σύμφωνη με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, (ii) τα εργατικά συνδικάτα της εταιρείας θα δέχονταν το σχέδιο αναδιάρθρωσης (δηλαδή το σχέδιο εξυγίανσης) και (iii) δεν θα υπερέβαινε το 50% της κανονικής αποζημίωσης που καταβάλλεται σε πλεονάζοντες εργαζομένους από το κυπριακό ταμείο πλεονάζοντος προσωπικού.

6. ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

- (31) Όσον αφορά την πρώτη προκαταβολική πληρωμή στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου ύψους 15 εκατ. ευρώ, οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι κάθε μέτοχος πλειοψηφίας θα είχε προβεί σε αυτήν, προκειμένου να προστατευθεί τα περιουσιακά του στοιχεία μέχρι την ολοκλήρωση του νέου επιχειρηματικού προγράμματος και την υλοποίηση της αύξησης κεφαλαίου από όλους τους μετόχους.
- (32) Επιπλέον, οι κυπριακές αρχές ισχυρίστηκαν ότι, μετά την προκαταβολική πληρωμή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ στις 27 Δεκεμβρίου 2012, προβλέπουν πλέον την ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ μέσω της κατ’ αναλογία συμμετοχής των ιδιωτών μετόχων με το υπόλοιπο ποσό των 13,67 εκατ. ευρώ. Οι κυπριακές αρχές υπέβαλαν γραπτή δέσμευση του μεγαλύτερου ιδιώτη μετόχου μειοψηφίας της Cyprus Airways (που αντιπροσωπεύει μερίδιο 4,27%), ο οποίος ήταν διατεθειμένος να συνεισφέρει τουλάχιστον το μερίδιό του για κάθε αύξηση κεφαλαίου. Μέχρι στιγμής δεν έχουν δοθεί παρόμοιες δεσμεύσεις από άλλους ιδιώτες μετόχους.
- (33) Οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι θα εντείνουν τις προσπάθειές τους για την εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή, ο οποίος θα ήταν πρόθυμος να συμμετάσχει στην αύξηση κεφαλαίου, στην περίπτωση που οι υφιστάμενοι μέτοχοι δεν θα ήταν διατεθειμένοι να συμμετάσχουν στην αύξηση κεφαλαίου και να αγοράσουν την συμμετοχή του δημοσίου.
- (34) Εν πάση περιπτώσει, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι, στο πλαίσιο της κοινοποίησης της ενίσχυσης διάσωσης, σκόπευαν να καταβάλουν το συνολικό ποσό του δανείου στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης, προκειμένου να διατηρηθεί η επιχείρηση σε λειτουργία.
- (35) Όσον αφορά την ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης της περιόδου 2005-2007, υπενθυμίστηκε στις κυπριακές αρχές ότι η Cyprus Airways έλαβε συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση

και εφάρμοσε σχέδιο αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε από την Επιτροπή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 15 ανωτέρω). Ωστόσο, οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι συντρέχουν ειδικές εξαιρετικές περιστάσεις, που ανέτρεψαν την αρχική εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2007 και έπληξαν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της επιχείρησης. Ειδικότερα, οι κυπριακές αρχές ισχυρίστηκαν ότι:

α. Η κατάσταση της ελληνικής και της κυπριακής οικονομίας, των δύο βασικών δύο αγορών της Cyprus Airways, επιδεινώθηκε σημαντικά από το 2009 και το 2010 αντίστοιχα⁽⁸⁾. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η χρηματοπιστωτική κρίση στις δύο κύριες αγορές της Cyprus Airways δεν ήταν δυνατόν να είχε προβλεφθεί κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

β. Η ασταθής πολιτική κατάσταση στη Μέση Ανατολή από το 2010 υποχρέωσε την Cyprus Airways να αποσυρθεί από ορισμένες παραδοσιακές αγορές της.

γ. Το αποτέλεσμα της απαγόρευσης που επέβαλε η Τουρκία στα κυπριακά αεροσκάφη η οποία παρεμποδίζει την διέλευση αεροσκαφών διαμέσου του εναερίου χώρου της θέτει την Cyprus Airways σε μειονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστών της, ιδιαίτερα για δρομολόγια που εξυπηρετούν τη ρωσική αγορά. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η αντιστάθμιση που χορηγείται από το κράτος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 17) όντως καλύπτει πρόσθετο κόστος πτήσεων, αλλά η Cyprus Airways υφίσταται απώλειες σημαντικών δυνητικών εσόδων λόγω της απαγόρευσης. Αυτό συμβαίνει διότι ελάχιστοι επιβάτες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν τις πτήσεις της Cyprus Airways για ρωσικά δρομολόγια, λόγω του αυξημένου χρόνου πτήσης.

δ. Η είσοδος ενός νέου ανταγωνιστή χαμηλού κόστους, μέσω της ίδρυσης νέας βάσης στην Κύπρο, δημιούργησε άνισους όρους ανταγωνισμού εις βάρος της Cyprus Airways. Αυτό συμβαίνει επειδή, σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, έχει συσταθεί καθεστώς επιδοτήσεων για την έναρξη νέων πτήσεων από την Κύπρο (αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου). Ορισμένες από τις νέες πτήσεις εκτελούν πτήσεις σε γραμμές που εξυπηρετούνται ήδη από την Cyprus Airways. Ωστόσο, η Cyprus Airways δεν δύναται να επωφεληθεί από το καθεστώς επιδοτήσεων, δεδομένου ότι πρόκειται για καθιερωμένο μεταφορέα που χρησιμοποιεί πλήρως τον στόλο του. Επομένως, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι η Cyprus Airways έχει αρχίσει να χάνει μερίδια αγοράς στις επίμαχες πτήσεις.

ε. Η Cyprus Airways είχε ανεπάρκεια κεφαλαίων για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η μορφή και το επίπεδο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του 2007 δεν υποβοήθησαν τη λειτουργία της Cyprus Airways και δεν επέτρεψαν την αντιμετώπιση των εξαιρετικών περιστάσεων που προέκυψαν αργότερα.

(36) Τέλος, οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι, λόγω της γεωγραφικής θέσης της νήσου, της εποχικότητας της αγοράς και της εξάρτησης της οικονομίας της Κυπριακής Δημοκρατίας από τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τον τουρισμό, η

λειτουργία της Cyprus Airways είναι σημαντική για την υποδομή και την ανάπτυξη της χώρας. Συμπερασματικά, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η παύση λειτουργίας της Cyprus Airways θα είναι επιζήμια για τον ανταγωνισμό, ιδίως στις γραμμές προς/από την Κύπρο και στην ελληνική αγορά.

(37) Όσον αφορά τη χαριστική αποζημίωση, οι κυπριακές αρχές διατείνονται ότι αυτή δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση. Τούτο συμβαίνει διότι, σύμφωνα με την κυπριακή νομοθεσία, το προσωπικό που απολύεται λόγω οικονομικών δυσχερειών ή περιορισμού των δραστηριοτήτων, έχει δικαίωμα να λάβει αποζημίωση που δεν καταβάλλεται από τον εργοδότη αλλά εξ ολοκλήρου από το ταμείο πλεονάζοντος προσωπικού. Συνεπώς, τυχόν συμπληρωματική πληρωμή από το κράτος επιπλέον του ποσού που είναι εκ του νόμου υποχρεωμένο να καταβάλει το ταμείο πλεονάζοντος προσωπικού στο απολυόμενο προσωπικό δεν παρέχει πλεονέκτημα στη Cyprus Airways.

7. ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΣΤΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

(38) Μετά την έναρξη της διαδικασίας για την αυτεπάγγελτη έρευνα τον Φεβρουάριο του 2012, αρκετοί ανταγωνιστές της Cyprus Airways εξέφρασαν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τη συμμετοχή του κράτους στη σχεδιαζόμενη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας. Οι ανταγωνιστές εστίαστηκαν κυρίως στο γεγονός ότι η προβλεπόμενη συμμετοχή του κράτους θα μπορούσε να συνεπάγεται κρατική ενίσχυση. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι η Cyprus Airways είχε λάβει κρατική ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης στο παρελθόν, καθώς και κρατική ενίσχυση ως αντιστάθμιση για την απαγόρευση πτήσεων πάνω από την Τουρκία.

8. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2012

(39) Μετά την κοινοποίηση του δανείου στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης της 13ης Δεκεμβρίου 2012, στις 8 Φεβρουαρίου 2013, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των κυπριακών αρχών. Οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η αύξηση κεφαλαίου είχε ολοκληρωθεί μέχρι συνολικού ποσού 31,38 εκατομ. ευρώ, εκ των οποίων το Δημόσιο είχε συνεισφέρει 31,3 εκατομ. ευρώ και άλλοι ιδιώτες επενδυτές είχαν συνεισφέρει 89.000 ευρώ. Αυτό αύξησε τη συμμετοχή του Δημοσίου σε 93,3%.

(40) Κατά τη διάρκεια της ίδιας σύσκεψης, οι κυπριακές αρχές επιβεβαίωσαν ότι εκτός από το ποσό των 31,3 εκατομ. ευρώ που είχε ήδη καταβληθεί, τον Ιανουάριο του 2013 είχε εκταμιευτεί πρόσθετο ποσό 8 εκατ. ευρώ από το δάνειο.

9. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

9.1. Οι δυσχέρειες της Cyprus Airways

(41) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το σημείο 10 στοιχείο α) των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης ("Κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α")⁽⁹⁾ ορίζει ότι μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική εφόσον, όταν πρόκειται για εταιρεία

⁽⁸⁾ Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, 31% των εσόδων της Cyprus Airways προέρχονται από την κυπριακή αγορά, ενώ η Ελλάδα είναι η δεύτερη σημαντικότερη αγορά για την εταιρεία.

⁽⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

περιορισμένης ευθύνης, έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, σύμφωνα με το σημείο 11 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, μια επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί προβληματική όταν “υπάρχουν οι συνήθεις ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης όπως αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της αξίας του καθαρού ενεργητικού”.

- (42) Σύμφωνα με τις δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, τα βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα της Cyprus Airways από το 2009 έχουν ως εξής:

Πίνακας 1: Βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα της Cyprus Airways 2009-H1 2012 (σε εκατ. ευρώ)

	2009	2010	2011	H1 2012
Κύκλος εργασιών	247,5	236,3	212,8	71,3
Κέρδη προ φόρων	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
Εγγεγραμμένο κεφάλαιο	35,2	35,2	35,2	35,2
Ίδια κεφάλαια	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

- (43) Το σημείο 10 στοιχείο α) των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α θεσπίζει το τεκμήριο ότι μια εταιρεία που απώλεσε σημαντικό μέρος του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου δεν είναι σε θέση να απορροφά ζημιές, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε αφερεγγυότητα σε μεσοπρόθεσμη έως μακροπρόθεσμη βάση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το ίδιο τεκμήριο, ισχύει κατά μείζονα λόγο σε μια εταιρεία που απώλεσε ολόκληρο το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της και παρουσιάζει αρνητικά ίδια κεφάλαια ⁽¹⁰⁾.
- (44) Όσον αφορά το σημείο 11 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, με βάση τις ανωτέρω πληροφορίες, η Cyprus Airways φαίνεται να είχε μείωση του κύκλου εργασιών και αυξανόμενες ζημιές ήδη από το 2009, ενώ είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια από το 2011.
- (45) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η Cyprus Airways ήταν προβληματική κατά την έννοια των σημείων 10 και 11 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, τουλάχιστον από το 2010. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η εταιρεία είναι προβληματική επί του παρόντος.
- (46) Οι κυπριακές αρχές αναγνωρίζουν επίσης ότι η Cyprus Airways μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση τουλάχιστον από το 2010.

9.2. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (47) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, 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 μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

- (48) Προκειμένου να συναχθεί συμπέρασμα για το κατά πόσον υπάρχει κρατική ενίσχυση, θα πρέπει επομένως να αξιολογηθεί κατά πόσο πληρούνται τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ (δηλ. μεταφορά κρατικών πόρων και καταλογισμός στο Δημόσιο, επιλεκτικό πλεονέκτημα, δυνητική νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του ενδοκοινοτικού εμπορίου) για καθένα από τα μέτρα.

9.2.1. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο Δημόσιο όσον αφορά το μέτρο 1

- (49) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η πρώτη προκαταβολή για τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου παρασχέθηκε απευθείας από το κυπριακό Δημόσιο μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, στο πλαίσιο του συμπληρωματικού προϋπολογισμού (άρθρο 4) 50 (11) του 2012. Οι κυπριακές αρχές κλήθηκαν να επιβεβαιώσουν την εκταμίευση από το κράτος και δεν αμφισβήτησαν την προέλευση των πόρων από το κράτος. Είναι, επομένως, σαφές ότι το μέτρο 1 περιλαμβάνει κρατικούς πόρους και μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

9.2.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο Δημόσιο όσον αφορά το μέτρο 2

- (50) Το μέτρο 2 έχει κοινοποιηθεί από τις κυπριακές αρχές ως κρατική ενίσχυση στην Cyprus Airways.

- (51) Ομοίως με το πρώτο μέτρο, η πρώτη δόση του δεύτερου μέτρου (16,3 εκατ. ευρώ) χορηγήθηκε από το κυπριακό Δημόσιο μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, στο πλαίσιο του συμπληρωματικού προϋπολογισμού (άρθρο 4) 50 (11) του 2012 και απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2012. Το ποσό του κρατικού δανείου που υπολείπεται θα εκταμιευθεί επίσης από το Υπουργείο Οικονομικών. Ως εκ τούτου, το μέτρο 2 περιλαμβάνει κρατικούς πόρους και μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο.

9.2.3. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο Δημόσιο όσον αφορά το μέτρο 3

- (52) Τυχόν χαριστικές (ex gratia) πληρωμές θα καταβληθούν από το Δημόσιο στους εργαζομένους. Ως εκ τούτου, το μέτρο 3 περιλαμβάνει κρατικούς πόρους και μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο.

9.2.4. Επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 1

- (53) Η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αν το μέτρο 1 συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα για την Cyprus Airways. Για να προσδιοριστεί κατά πόσο υπάρχει οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της Cyprus Airways και, συνεπώς, αν το επίμαχο μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει εάν η επιχείρηση έλαβε “οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα είχε αποκτήσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς” ⁽¹¹⁾. Για να εξετάσει αυτό το ζήτημα, η Επιτροπή εφαρμόζει την αρχή του επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΑΕΟΑ). Σύμφωνα με το κριτήριο αυτό, εάν, υπό παρόμοιες

⁽¹⁰⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 23.6.2010 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 38/2007 που εφαρμόστηκε από τη Γαλλία υπέρ της Arbel Fauvet Rail SA, παράγραφος 35.

⁽¹¹⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, σκέψη 251.

συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής υπό κανονικές συνθήκες μιας οικονομίας της αγοράς συγκρίσιμου μεγέθους με εκείνο των οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον δημόσιο τομέα αποφάσιζε να προβεί στην επίμαχη εισφορά κεφαλαίου, δεν υφίσταται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να εξετάσει κατά πόσο ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε προβεί στην εν λόγω πράξη με τους ίδιους όρους ⁽¹²⁾. Η στάση του υποθετικού ιδιώτη επενδυτή αντιστοιχεί σε εκείνη ενός συνετού επενδυτή ⁽¹³⁾, του οποίου ο στόχος της μεγιστοποίησης των κερδών σταθμίζεται προσεκτικά με γνώμονα το επίπεδο του κινδύνου που είναι αποδεκτό για ένα δεδομένο ποσοστό απόδοσης ⁽¹⁴⁾. Εάν ο εν λόγω υποθετικός ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε προβεί στη συναλλαγή αυτή με τους ίδιους όρους, υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του κριτηρίου της ΑΕΟΑ.

(54) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η πρώτη προκαταβολή για την σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου τον Σεπτέμβριο του 2012 παρεχόταν μόνο από το Δημόσιο, ως μέτοχος πλειοψηφίας, και ότι, μέχρι σήμερα, κανένας άλλος μέτοχος δεν έχει συνεισφέρει το μερίδιό του στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου.

(55) Η απλή δήλωση της πρόθεσης ενός μόνο άλλου μετόχου να συμβάλει στην προβλεπόμενη αύξηση κεφαλαίου δεν μεταβάλλει ουσιωδώς το γεγονός ότι, μέχρι σήμερα, η Κυπριακή Δημοκρατία φαίνεται να είναι ο μοναδικός μέτοχος που συνεισέφερε με προκαταβολική πληρωμή στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου. Ειδικότερα, κατά το χρόνο της προκαταβολικής πληρωμής, δεν υπήρχαν άλλοι μέτοχοι ή νέοι επενδυτές διατεθειμένοι να συμβάλουν σε μια αύξηση κεφαλαίου χωρίς νέο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα μπορούσε να εγγυηθεί τη βιωσιμότητα της εταιρείας και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τους όρους της εξυγίανσης. Σε αντίθεση με τους άλλους μετόχους, το κράτος δεν φαίνεται να έλαβε υπόψη τις ανησυχίες αυτές, αλλά αντίθετα επέλεξε να επενδύσει σε μια εταιρεία με αρνητικό ίδια κεφάλαια και μειούμενο κύκλο εργασιών, χωρίς σαφείς προοπτικές για τη μελλοντική απόδοση της επένδυσης αυτής.

(56) Επιπλέον, το κράτος προέβη σε προκαταβολική πληρωμή χωρίς κανέναν είδους ασφάλεια ή εγγύηση. Πράγματι, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πρώτη προκαταβολική πληρωμή φαίνεται να είχε παρασχεθεί ως άμεση εισφορά κεφαλαίου και όχι με οποιαδήποτε άλλη μορφή που θα συνεπαγόταν ένα βαθμό ασφάλειας, όπως το μετοχικό δάνειο. Ένα μετοχικό δάνειο θα επέτρεπε στην Κυπριακή Δημοκρατία να ζητήσει κατάλληλες εγγυήσεις για να εξασφαλιστεί η διευθέτηση των προγενέστερων απαιτήσεων σε περίπτωση μιας ενδεχόμενης πτώχευσης της Cyprus Airways. Η Επιτροπή πιστεύει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής ή μέτοχος θα είχε λάβει υπόψη μια τέτοια δυνατότητα παροχής κεφαλαίου σε μια επιχείρηση που αντιμετωπίζει δυσχέρειες.

(57) Επιπλέον, παρόλο που κατά το χρόνο της πρώτης προκαταβολικής πληρωμής το σχέδιο εξυγίανσης δεν είχε ακόμη καταρτιστεί (βλέπε παράγραφο 26 ανωτέρω), η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κυπριακές αρχές θα πρέπει να γνώριζαν ότι οι κεφαλαιακές ανάγκες της εταιρείας θα ήταν πολύ μεγαλύτερες

από την αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ που είχε αρχικώς προγραμματιστεί. Αυτό απορρέει σαφώς από τις οικονομικές καταστάσεις της επιχείρησης, και ιδιαίτερα από τις ταμειακές ροές και τα αρνητικά ίδια κεφάλαια το 2011.

(58) Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι για να θεωρηθεί μια εισφορά κεφαλαίου ως απόφαση που συνάδει με την ΑΕΟΑ, το κράτος μέλος θα πρέπει να προσκομίσει στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι η απόφαση αυτή στηρίχθηκε σε οικονομικές εκτιμήσεις παρόμοιες με εκείνες στις οποίες, υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης περιπτώσεως, θα είχε προβεί ορθολογικός ιδιώτης επενδυτής ευρισκόμενος σε κατάσταση όσο το δυνατόν παραπλήσια με εκείνη του εν λόγω κράτους μέλους, πριν προχωρήσει στην εν λόγω επένδυση, προκειμένου να προσδιορίσει τη μελλοντική κερδοφορία της. ⁽¹⁵⁾ Μέχρι στιγμής, οι κυπριακές αρχές δεν προσκόμισαν τέτοια στοιχεία.

(59) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για το κατά πόσον η πρώτη προκαταβολική πληρωμή διενεργήθηκε αναλογικά σε σχέση με τους άλλους μετόχους. Λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικές δυσχέρειες της Cyprus Airways, την απουσία προοπτικών βιωσιμότητας κατά την ημερομηνία πραγματοποίησης της προκαταβολικής πληρωμής, καθώς την εναλλακτική δυνατότητα χορήγησης μετοχικού δανείου με κατάλληλες εξασφαλίσεις, φαίνεται λογικό να θεωρηθεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε χορηγήσει κεφάλαια στην εν λόγω εταιρεία υπό αυτές τις συνθήκες. Η Επιτροπή καταλήγει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι προϋποθέσεις της ΑΕΟΑ δεν πληρούνται και, ως εκ τούτου, το μέτρο εξασφάλισε στην Cyprus Airways αδικαιολόγητο πλεονέκτημα. Επειδή η ενίσχυση χορηγήθηκε αποκλειστικά προς όφελος της Cyprus Airways, το πλεονέκτημα που προκύπτει από αυτό το μέτρο είναι επιλεκτικής φύσεως.

9.2.5. Επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 2

(60) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει αν το μέτρο 2 συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα για την Cyprus Airways. Όπως και στην περίπτωση του μέτρου 1, κανένας άλλος μέτοχος δεν συνεισέφερε στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου, και δεν υπάρχουν συγκεκριμένες πληροφορίες για τυχόν επικείμενη συνεισφορά από νέο επενδυτή. Και τούτο παρά το γεγονός ότι, μεταξύ της εκταμίευσης του μέτρου 1 (Σεπτέμβριος 2012) και της εκταμίευσης της πρώτης δόσης του μέτρου 2 (Δεκέμβριος 2012), δημοσιοποιήθηκε το σχέδιο εξυγίανσης στον οποίο ορίζονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες η Cyprus Airways θα μπορούσε να ανακτήσει τη βιωσιμότητά της.

(61) Επιπλέον, το σχέδιο εξυγίανσης στο οποίο στηρίζεται το μέτρο 2 δημιουργεί αμφιβολίες για το κατά πόσο θα μπορούσε να είναι ελκυστικό για επενδυτή της οικονομίας της αγοράς. Πράγματι, στο σχέδιο εξυγίανσης προτείνεται επέκταση στην ελληνική αγορά. Ωστόσο, μετά την ύφεση των τελευταίων ετών και την προβλεπόμενη συνέχισή της και κατά την προσηχή περίοδο ⁽¹⁶⁾ η ελληνική πιητική αγορά, ως συνάρτηση της εγχώριας ζήτησης και αγοραστικής δύναμης, αναμένεται να παρουσιάσει και αυτή συρρίκνωση. Επιπλέον, η Επιτροπή

⁽¹²⁾ Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2003, σελ. II-435 και επόμενο, σκέψη 245.

⁽¹³⁾ Υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής [2002] Συλλογή I-4397, σκέψη 71.

⁽¹⁴⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, σκέψη 255.

⁽¹⁵⁾ Υπόθεση C-124/10 P *Επιτροπή κατά EDF*, σκέψεις 82-84.

⁽¹⁶⁾ Βλ. Δεύτερο πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής για την Ελλάδα – Πρώτη επανεξέταση Δεκέμβριος 2012, της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών και Χρηματοδοτικών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2012/pdf/ocp123_en.pdf

σημειώνει ότι, προκειμένου να εφαρμοστεί το σχέδιο εξυγίανσης, απαιτείτο επένδυση ύψους 105 εκατ. ευρώ η οποία είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αύξηση κεφαλαίου για την οποία γίνεται λόγος.

(62) Λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικές δυσχέρειες της Cyprus Airways, την απουσία προοπτικών βιωσιμότητας κατά την ημερομηνία πραγματοποίησης της προκαταβολικής πληρωμής, καθώς και την εναλλακτική δυνατότητα χορήγησης μετοχικού δανείου με κατάλληλες εξασφαλίσεις, φαίνεται λογικό να θεωρηθεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε χορηγήσει κεφάλαια στην εν λόγω εταιρεία υπό αυτές τις συνθήκες.

(63) Εν προκειμένω, το γεγονός ότι το κράτος ήταν σχεδόν ο μόνος μέτοχος που συνεισέφερε στην σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου, ενώ άλλοι μέτοχοι συνεισέφεραν μόνο 89.000 ευρώ και προτίμησαν να δεχτούν αποδυνάμωση της συμμετοχής τους, φαίνεται να αποτελεί πρόσθετη ένδειξη ότι το μέτρο εξασφάλισε αδικαιολόγητο πλεονέκτημα στην Cyprus Airways.

(64) Τέλος, ο ισχυρισμός που προέβλεπαν οι κυπριακές αρχές ότι η προκαταβολική πληρωμή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ είναι μέρος της ενίσχυσης διάσωσης φαίνεται ότι δεν συνάδει με την αρχική κοινοποίηση, στην οποία γίνεται λόγος για δάνειο ύψους 73 εκατ. ευρώ.

(65) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το δάνειο ύψους 73 εκατ. ευρώ παρέχει πλεονέκτημα στην Cyprus Airways. Πράγματι, κανένας συνετός πιστωτής δεν θα χορηγούσε δάνειο με αυτό το επιτόκιο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 27 ανωτέρω) σε προβληματική επιχείρηση, ιδίως δεδομένου ότι οι κυπριακές αρχές δεν έχουν καταδείξει με ποιο τρόπο η Cyprus Airways θα μπορούσε να εξοφλήσει το δάνειο μετά από έξι μήνες.

(66) Δεδομένου ότι οι πληρωμές χορηγήθηκαν και θα χορηγηθούν αποκλειστικά και μόνο υπέρ της Cyprus Airways, το πλεονέκτημα προκύπτει από αυτό το μέτρο είναι επιλεκτικής φύσεως.

9.2.6. Επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 3

(67) Σύμφωνα με τη νομολογία, η Επιτροπή, προκειμένου να εκτιμήσει κατά πόσο ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, πρέπει να εξετάσει όχι μόνο τους στόχους αλλά και τα αποτελέσματα του μέτρου ⁽¹⁷⁾. Σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι σχεδιαζόμενες χαριστικές (*ex gratia*) πληρωμές από το Δημόσιο ενδέχεται να παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Cyprus Airways, υπό την έννοια ότι μπορεί να απαλλάσσουν την εταιρεία από δαπάνες τις οποίες διαφορετικά θα έπρεπε να επωμιστεί.

9.2.7. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίπτωση στο εμπόριο στο εσωτερικό της ΕΕ των μέτρων 1, 2 και 3

(68) Δεδομένου ότι η Cyprus Airways δραστηριοποιείται στην απελευθερωμένη αγορά της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές ανταγωνιζόμενη με άλλες αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, τα μέτρα που προαναφέρθηκαν θα μπορούσαν δυνητικά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Πολλοί ανταγωνιστές έχουν ήδη εκφράσει την ανησυχία τους όσον αφορά το θέμα αυτό.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι το μικρό μερίδιο που κατέχει στην αγορά η εταιρεία δεν επηρεάζει την εκτίμηση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(69) Τα εξεταζόμενα μέτρα επιτρέπουν επομένως στη Cyprus Airways να συνεχίσει τη λειτουργία της, δεδομένου ότι η εταιρεία δεν θα χρειαστεί να αντιμετωπίσει τις κανονικές συνέπειες των πενιχρών οικονομικών επιδόσεών της.

9.2.8. Συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης για τα μέτρα 1, 2 και 3

(70) Με βάση το ανωτέρω σκεπτικό, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα 1, 2 και 3 χορηγήσαν ή δύνανται να χορηγήσουν, εάν εφαρμοστούν σύμφωνα με το σχέδιο (για τα μέτρα 2 και 3) επιλεκτικό πλεονέκτημα στην Cyprus Airways, που προέρχεται από κρατικούς πόρους, που νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα που προαναφέρθηκαν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Τα μέτρα 2 και 3 έχουν εν πάση περιπτώσει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή ως μέτρα κρατικής ενίσχυσης.

9.3. Παράνομη ενίσχυση

(71) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα 1 και 2 εφαρμόστηκαν κατά παράβαση της υποχρέωσης για αναμονή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι καταβλήθηκαν ήδη (Σεπτέμβριος και Δεκέμβριος 2012). Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα υπέρ της Cyprus Airways, θεωρούνται παράνομη κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, από τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, η Επιτροπή συνάγει ότι οι κυπριακές αρχές δεν τήρησαν την υποχρέωση αναμονής όσον αφορά τα ποσά που εκκρεμούν. Δεν υπάρχουν πληροφορίες όσον αφορά την ημερομηνία χορήγησης του μέτρου 3. Ωστόσο, η απόφαση του υπουργικού συμβουλίου απαιτεί το μέτρο να είναι σύμφωνο με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

9.4. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

(72) Εφόσον τα μέτρα που προαναφέρθηκαν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η συμβατότητά τους πρέπει να εξεταστεί σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου.

(73) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους να επικαλεσθεί τους πιθανούς λόγους στους οποίους στηρίζεται η συμβατότητα και να αποδείξουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εν λόγω συμβατότητα ⁽¹⁸⁾.

9.4.1. Μέτρο 1: Η πρώτη προκαταβολική πληρωμή στο πλαίσιο της αύξησης του κεφαλαίου

(74) Όσον αφορά το μέτρο 1, οι κυπριακές αρχές ερωτήθηκαν από την Επιτροπή, αλλά αυτές δεν προσδιόρισαν εάν το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση και ούτε αιτιολόγησαν την τυχόν συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης.

⁽¹⁷⁾ Υπόθεση 173/73 Ιταλία κατά Επιτροπής [1974] Συλλογή 709, σκέψη 13.

⁽¹⁸⁾ Υπόθεση C-364/90, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2097, σκέψη 20.

(75) Η Επιτροπή εξέτασε ωστόσο κατά πόσο θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής για το υπό εξέταση μέτρο κάποιος από τους πιθανούς λόγους συμβατότητας που καθορίζονται στη ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι οι εξαιρέσεις που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, είναι σαφώς μη εφαρμοστέες και δεν τις επικαλέστηκαν οι κυπριακές αρχές. Το ίδιο συμπέρασμα θα ισχύει για τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 3, στοιχεία (δ) και (ε) της ΣΛΕΕ.

(76) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης κατά πόσο το μέτρο θα μπορούσε να είναι συμβατό βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή δεν έχει πληροφορίες που θα μπορούσαν να στηρίξουν το επιχείρημα ότι μια ενίσχυση υπέρ της Cyprus Airways θα συνέβαλλε ενδεχομένως στην “άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας” της Κύπρου, ενώ οι δραστηριότητες της εταιρείας δεν φαίνεται να εμπίπτουν στον ορισμό του σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Τέλος, οι κανόνες σχετικά με την κρίση που προβλέπονται στο προσωρινό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην “πραγματική οικονομία” έληξαν τον Δεκέμβριο του 2011⁽¹⁹⁾. Οι ανωτέρω παρατηρήσεις διατυπώνονται με την επιφύλαξη της χρηματοπιστωτικής κατάστασης σε οποιοδήποτε κράτος μέλος και συνδέονται, μάλλον, με τα δυνητικά αποτελέσματα των μέτρων.

(77) Δεδομένου ότι η Cyprus Airways είναι προβληματική επιχείρηση, η μόνη νομική βάση για την εξέταση της πιθανής συμβατότητας των μέτρων είναι οι Κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης (Δ&Α). Πράγματι, σύμφωνα με το σημείο 20 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, ως “ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βάρος του κοινού συμφέροντος μόνον εφόσον τηρούνται οι όροι που παρατίθενται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.”

(78) Εντούτοις, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, το τμήμα 3.1 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι “για να εγκριθούν από την Επιτροπή, οι ενισχύσεις διάσωσης, [...] πρέπει να αποτελούν ενισχύσεις ρευστότητας, υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων” και “πρέπει να λήγουν εντός έξι μηνών κατ’ ανώτατο όριο από την καταβολή της πρώτης δόσης στην επιχείρηση”. Επιπλέον, σύμφωνα με το τμήμα 3.2 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α “Η χορήγηση της ενίσχυσης πρέπει να εξαρτάται από την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Επιτροπή για όλες τις περιπτώσεις επιμέρους ενισχύσεων.” Επίσης, το τμήμα 3.3 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι ενίσχυση διάσωσης και/ή αναδιάρθρωσης χορηγείται μόνο μία φορά και “όταν έχουν παρέλθει λιγότερα από δέκα έτη από τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ή έχει λήξει η περίοδος αναδιάρθρωσης ή έχει διακοπεί η εφαρμογή του σχεδίου (όποιο είναι το πλέον πρόσφατο), η Επιτροπή δεν θα εγκρίνει άλλη ενί-

σχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης.” Η προϋπόθεση αυτή είναι γνωστή ως αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης (“one time, last time”).

(79) Με βάση τους όρους που προβλέπονται στα τμήματα 3.1 και 3.2 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το μέτρο 1 δεν φαίνεται να αποτελεί ούτε ενίσχυση διάσωσης ούτε αναδιάρθρωσης. Πράγματι, το μέτρο δεν είναι δάνειο ή εγγύηση και δεν έπαυσε μετά από έξι μήνες. Επιπλέον, δεν είχε εγκριθεί από την Επιτροπή πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κατά το χρόνο της εκταμίευσης. Το σχέδιο εξυγίανσης που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή μετά την πληρωμή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 26 ανωτέρω) δεν φαίνεται εκ πρώτης όψεως να πληροί τους όρους που αναφέρονται στο τμήμα 3.2 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, και ιδίως σχετικά με τα μέτρα για την αποφυγή της αθέμιτης στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή τη σημαντική πραγματική συνεισφορά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης από τον δικαιούχο της ενίσχυσης.

(80) Όσον αφορά την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης του τμήματος 3.3, η Cyprus Airways έλαβε ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά την περίοδο 2005-2007, η οποία είχε τότε εγκριθεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής του 2005 και 2007, αντιστοίχως (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις (13)-(15)). Σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, η Cyprus Airways δεν είναι κατ’αρχήν επιλέξιμη για τέτοιου είδους ενίσχυση.

(81) Οι Κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (σημείο 73) προβλέπουν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης μόνο στις εξής περιπτώσεις:

“α. όταν μία ενίσχυση αναδιάρθρωσης ακολουθεί τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ως μέρος μιας ενιαίας επιχείρησης αναδιάρθρωσης·

β. όταν η ενίσχυση διάσωσης έχει χορηγηθεί σύμφωνα με τους όρους του τμήματος [3.1], και η ενίσχυση αυτή δεν ακολουθήθηκε από στηριζόμενη από το κράτος αναδιάρθρωση, εάν

i. η επιχείρηση μπορούσε εύλογα να θεωρηθεί ως βιώσιμη μακροπρόθεσμα μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης και

ii. απαιτείται νέα ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης μετά τουλάχιστον πέντε έτη λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων [25] για τις οποίες δεν ευθύνεται η επιχείρηση·

γ. σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις”

(82) Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμφωνήσει με τη αιτιολογία που προβάλλεται από τις κυπριακές αρχές (βλέπε παράγραφο 35 ανωτέρω) όσον αφορά τις εξαιρέσεις του σημείου 73. Η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα σημεία 73 (α) και 73 (β) των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, δεν πληρούνται στην περίπτωση των εξεταζόμενων μέτρων.

(83) Όσον αφορά το σημείο 73, στοιχείο γ), η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα:

(84) Η επιδείνωση της κυπριακής και της ελληνικής οικονομίας, καθώς και η πολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή είναι γεγονότα που δεν επιδέχονται αμφισβήτηση και δεν θα ήταν δυνατό να προβλεφθούν με ακρίβεια. Ωστόσο, στο παρόν

⁽¹⁹⁾ Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης (ΕΕ C 16 της 22.01.2009, σ. 1) όπως τροποποιήθηκε με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την τροποποίηση του προσωρινού κοινοτικού πλαισίου για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, ΕΕ C 303 της 15.12.2009, σ. 6. Το προσωρινό πλαίσιο έληξε τον Δεκέμβριο του 2011.

στάδιο, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το εάν τα αποτελέσματα των γεγονότων αυτών στην Cyrgus Airways είναι τέτοια ώστε να δικαιολογούν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

- (85) Η συρρίκνωση ή η ύφεση αποτελούν συνήθεις φάσεις της οικονομίας της αγοράς και αποτελούν μέρος των συνήθων επιχειρηματικών κινδύνων που οφείλει να αναλαμβάνει κάθε επιχείρηση. Πράγματι, με βάση τις ετήσιες εκδόσεις της Cyrgus Airways τουλάχιστον από το 2007, φαίνεται ότι η εταιρεία είχε αναγνωρίσει ότι «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη [...] μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τον ταξιδιωτικό κλάδο και, συνεπώς, τα αποτελέσματα της εταιρείας και του ομίλου»⁽²⁰⁾. Επομένως, τα στοιχεία αυτά υποδηλώνουν ότι ήταν σαφές για τη διοίκηση της εταιρείας ότι οι οικονομικές δυσκολίες σε ορισμένες χώρες θα μπορούσαν να έχουν αντίκτυπο στην οικονομία της Κύπρου γενικά και τις δραστηριότητες της Cyrgus Airways, ειδικότερα. Μια συνετή επιχείρηση, έχοντας αναγνωρίσει τον κίνδυνο αυτό, θα είχε λάβει αντισταθμιστικά μέτρα.
- (86) Οι κυπριακές αρχές δεν εξήγησαν ποια κατάλληλα μέτρα λήφθηκαν από την Cyrgus Airways. Αντίθετα, η Cyrgus Airways φαίνεται ότι έλαβε την στρατηγική απόφαση να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στην ελληνική αγορά, αφού αύξησε τις πτήσεις σε δρομολόγια εσωτερικού της Ελλάδας από το 2011.
- (87) Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κυπριακές αρχές δεν τεκμηρίωσαν σε ποιο βαθμό η επιδείνωση της κυπριακής και της ελληνικής οικονομίας είναι η αιτία των δυσχερειών της εταιρείας από το 2010 και πρέπει να θεωρηθούν ως εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις, κατά την έννοια των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.
- (88) Όσον αφορά την πολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι κυπριακές αρχές δεν μπόρεσαν να τεκμηριώσουν τους λόγους για τους οποίους τα εν λόγω γεγονότα είναι εξαιρετικά και απρόβλεπτα για την Cyrgus Airways και σε ποιο βαθμό αυτά τα γεγονότα προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης μετά το 2010. Πράγματι, στις ετήσιες εκδόσεις της εταιρείας αναγνωρίζεται τουλάχιστον από το 2007 ότι «η οικονομική κατάσταση στη Μέση Ανατολή μπορεί να επηρεάσει αρνητικά το ταξιδιωτικό κλάδο και, συνεπώς, τα αποτελέσματα του ομίλου και της εταιρείας...»⁽²¹⁾. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, με βάση τις ετήσιες εκδόσεις της εταιρείας, τα έσοδα από τις γραμμές προς τη Μέση Ανατολή και την περιοχή του Κόλπου φαίνεται να αντιστοιχούν, κατά παράδοση, στο περίπου 10% των συνολικών εσόδων της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για το κατά πόσο οι επιπτώσεις των πολιτικών αναταραχών στη Μέση Ανατολή είναι αρκετά σημαντικές ώστε να αιτιολογούν την εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.
- (89) Η απαγόρευση που επέβαλε η Τουρκία στα κυπριακά αεροσκάφη η οποία δεν επιτρέπει τη διέλευση τους διαμέσου του εναερίου χώρου της φαίνεται να ήταν σε ισχύ από το 1974.⁽²²⁾ Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως

απρόβλεπτη κατάσταση. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι έχει εγκρίνει καθεστώς για την αντιστάθμιση του πρόσθετου κόστους που συνεπάγεται η απαγόρευση αυτή για οποιαδήποτε από τις επηρεαζόμενες εταιρείες (βλέπε 16-17 ανωτέρω). Η Cyrgus Airways, η οποία ωφελείται από το καθεστώς, πρέπει κατ'αρχήν να θεωρείται ότι αποζημιώνεται για την εν λόγω κατάσταση.

- (90) Στο ίδιο πνεύμα με την παράγραφο 87 παραπάνω, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η είσοδος ενός νέου ανταγωνιστή μπορεί να θεωρηθεί έκτακτη και απρόβλεπτη κατάσταση, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να συμβεί σε οποιοδήποτε φορέα σε οποιαδήποτε ελευθερωμένη αγορά. Επιπλέον, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι δεδομένου ότι το καθεστώς επιδοτήσεων για νέες πτήσεις θεσμοθετήθηκε από τις κυπριακές αρχές, δεν μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι το κράτος παρέχει κρατική ενίσχυση στην Cyrgus Airways για να αντισταθμίσει τις επιβλαβείς επιπτώσεις ενός μέτρου που έχει θεσπίσει το ίδιο και να το χαρακτηρίζει ως έκτακτη και απρόβλεπτη κατάσταση.
- (91) Τέλος, το γεγονός ότι η Cyrgus Airways θεωρείται ότι έχει ανεπαρκή κεφαλαιοποίηση είναι αποτέλεσμα των δυσχερειών που αντιμετωπίζει η εταιρεία από το 2010 και, συνεπώς, αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις.
- (92) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ανησυχίες των κυπριακών αρχών για τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης παύσης λειτουργίας της Cyrgus Airways στην εθνική οικονομία, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη (36) ανωτέρω, καθώς και άλλες γενικές παρατηρήσεις όπως η έλλειψη διασυνδέσεων λόγω της γεωγραφικής θέσης της Κύπρου, δεν θα μπορούσαν αυτές καθ' εαυτές να δικαιολογήσουν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

9.4.2. Μέτρο 2: Η ενίσχυση διάσωσης

- (93) Όσον αφορά το μέτρο 2, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν το μέτρο ως συμβιβασίμη ενίσχυση διάσωσης στο πλαίσιο των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Ωστόσο, όπως και για το μέτρο 1, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για ενίσχυση διάσωσης.
- (94) Ειδικότερα, το σημείο 25 στοιχείο α) των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι «για να εγκριθούν από την Επιτροπή, οι ενισχύσεις διάσωσης, [...] πρέπει να αποτελούν ενισχύσεις ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων». Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, το ποσό των 16,3 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε στην Cyrgus Airways έχει, μέχρι στιγμής λάβει τη μορφή μιας εισφοράς κεφαλαίου στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου. Συνεπώς, δεν αποτελεί δάνειο ή εγγύηση.
- (95) Επιπλέον, με βάση το σκεπτικό των αιτιολογικών σκέψεων (81)-(96) ανωτέρω, οι όροι για την έγκριση και την εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης και η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης δεν πληρούνται ούτε για το μέτρο 2.
- (96) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης, αν και αυτό δεν ζητήθηκε από τις κυπριακές αρχές, κατά πόσο θα μπορούσε εκ πρώτης όψεως να εφαρμοστεί για τα υπό εξέταση μέτρα κάποιος άλλος από τους πιθανούς λόγους συμβατότητας που καθορίζονται στη ΣΛΕΕ. Ισχύει και για το μέτρο 2 η εκτίμηση που παρατέθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις (78)-(80) ανωτέρω.

⁽²⁰⁾ Βλέπε ετήσια έκθεση 2007, σ. 97. Ετήσια έκθεση 2008, σ. 88. Ετήσια έκθεση 2009, σ. 91.

⁽²¹⁾ Ibid.

⁽²²⁾ SA.32523 (2011/N), απόφαση της 27ης Ιουνίου 2012, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 230 της 1.8.2012, σ. 1.

9.4.3. Μέτρο 3: Χαριστική (ex-gratia) αποζημίωση

(97) Εάν εφαρμοστεί, το μέτρο 3 θα είχε ως αποτέλεσμα να απαλλάξει την Cyprus Airways από δαπάνες που θα έπρεπε να επωμιστεί στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσής της. Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ως ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης βάσει των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(98) Με το ίδιο σκεπτικό όπως αυτό των αιτιολογικών σκέψεων (77)-(100) ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης. Στο παρόν στάδιο, και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Cyprus Airways είναι προβληματική επιχείρηση, δεν φαίνεται να ισχύουν άλλοι λόγοι συμβατότητας για το μέτρο 3.

9.5. Συμπέρασμα για τη συμβατότητα της ενίσχυσης

(99) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα των μέτρων 1, 2 και 3 με την εσωτερική αγορά.

10. ΑΠΟΦΑΣΗ

Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καλεί την

Κύπρο να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει κάθε δυνατή πληροφορία η οποία μπορεί να συμβάλει στην αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Καλεί δε τις αρχές της χώρας σας να διαβιβάσουν αμελλητί αντίγραφο της παρούσας επιστολής στον δυνητικό δικαιούχο της ενίσχυσης.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Κύπρο ότι το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, που προβλέπει ότι κάθε παράνομη ενίσχυση μπορεί να ανακτηθεί από τον αποδέκτη της.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Κύπρο ότι θα ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη με τη δημοσίευση της παρούσας επιστολής και περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες της ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, με δημοσίευση σχετικής ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και θα ενημερώσει την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντας αντίγραφο της παρούσας επιστολής. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής.»

AIUTO DI STATO — REGNO UNITO**Aiuto di Stato SA.36139 (2013/C) (ex 2013/N) — Sgravi fiscali nel settore dei videogiochi nel Regno Unito****Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2013/C 152/03)

Con lettera del 16 aprile 2013, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato al Regno Unito la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla misura di aiuto in oggetto.

Gli interessati possono presentare osservazioni entro un mese dalla data di pubblicazione della presente sintesi e della lettera che segue, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
Place Madou/Madouplein 1
1210 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Le osservazioni saranno trasmesse al Regno Unito. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

1. DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Regno Unito ha notificato alla Commissione la proposta di uno sgravio fiscale del 25% relativo ad una percentuale che può arrivare all'80% del budget di produzione di un videogioco che soddisfi i requisiti previsti, per quanto riguarda i costi di acquisto di beni e servizi utilizzati o consumati nel Regno Unito. L'obiettivo della misura è quello di offrire ai produttori di videogiochi un incentivo a immettere sul mercato giochi che siano espressione della cultura britannica o europea.

La base giuridica nazionale è la Corporation Tax Act 2009, modificata in base ai pertinenti emendamenti proposti che, sulla base di quanto notificato dalle autorità del Regno Unito, saranno inseriti nella legge finanziaria nazionale del 2013. L'autorità che concede l'aiuto è il ministero del Tesoro (*HM Treasury*).

La dotazione complessiva della misura proposta, che, secondo la notifica, rimarrà in vigore fino al 31 marzo 2017, è di 115 milioni di GBP (corrispondenti a 132 milioni di EUR). Gli esborsi previsti sono di 10 milioni di GBP (11 milioni di EUR) nel 2013/14 e 35 milioni di GBP (40 milioni di EUR) negli anni successivi.

2. VALUTAZIONE

La misura si ispira alle agevolazioni fiscali a favore dell'industria cinematografica del Regno Unito approvate dalla Commissione nel 2006 ⁽¹⁾ e prorogate fino al 31 dicembre 2015 nel 2011 ⁽²⁾.

Pertanto - e per le medesime ragioni della misura cui si ispira - anche nel caso in oggetto si configurano elementi di aiuto.

Le autorità del Regno Unito hanno indicato che la misura è compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera d), del TFUE. Sebbene le autorità non abbiano indicato che gli sgravi fiscali sono compatibili ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), è lecito argomentare che la deroga ivi contemplata possa rappresentare una base alternativa di cui avvalersi per dimostrare la compatibilità della misura.

Tuttavia, sulla base delle informazioni disponibili a tutt'oggi, la Commissione dubita che:

- (1) l'aiuto sia necessario,
- (2) sia legittimo che la misura relativa al settore dei videogiochi si applichi ai costi sostenuti per acquistare beni o servizi "utilizzati o consumati" soltanto nel Regno Unito,
- (3) la concessione di questo tipo di aiuto in un contesto di corsa mondiale alle sovvenzioni non scateni una corsa alle sovvenzioni tra Stati membri, e che
- (4) il test culturale relativo ai videogiochi proposto dalle autorità del Regno Unito sia sufficientemente restrittivo da garantire che l'aiuto venga concesso soltanto ai giochi con un contenuto culturale e che non comporti un'indebita distorsione della concorrenza.

⁽¹⁾ Decisione N461/2005 UK Film Tax Incentive del 22 novembre 2006, GU C 9 del 13.1.2007.

⁽²⁾ Decisione SA.33234 UK Film Tax Incentive Extension del 27 ottobre 2011, OJ C 142 del 22.5.2012.

TESTO DELLA LETTERA

«The Commission wishes to inform the UK that, having examined the information supplied by your authorities on the aid/measure referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union.

1. PROCEDURE

- (1) On 25 January 2013 the UK authorities notified the Commission of their intention to introduce a tax relief for video games from 1 April 2013 to 31 March 2017. The Commission wrote to the UK authorities requesting additional information on 7 March 2013 which the UK authorities provided on 22 March 2013.

2. DESCRIPTION

- (2) The objective of the measure is to provide an incentive to video games developers to produce culturally British or European games.
- (3) The measure is modelled on the UK film tax incentive approved by the Commission in 2006 ⁽¹⁾ and extended in 2011 ⁽²⁾ until 31 December 2015.
- (4) The proposed budget of the measure is as follows:

1 GBP = 1.14866 EUR as at 7 March 2013	Video games tax relief
2013/14	£10m (€11.49m)
2014/15	£35m (€40.20m)
2015/16	£35m (€40.20m)
2016/17	£35m (€40.20m)
Total	£115m (€132.09m)

- (5) The UK authorities have provided the draft clauses & explanatory notes proposed in the UK Finance Bill 2013 to be introduced in the Corporation Tax Act 2009.
- (6) The aid is granted by HM Treasury ⁽³⁾.
- (7) All companies subject to UK Corporation Tax which develop qualifying video games would be able to claim relief on development expenditure 'used or consumed' in the UK at a tax relief rate of 25 % over a maximum of 80 % of the production budget ⁽⁴⁾. A video games tax relief would give an additional deduction for qualifying 'core expenditure'. This additional deduction, together with the tax deductible development expenditure, is deducted from

the income arising from the video game. Any resultant loss may be surrendered for a payable tax credit. To calculate the actual relief given, the additional tax deduction is based on 'enhanceable expenditure' which is defined as the lower of (a) UK core expenditure; or (b) 80 per cent of total core expenditure. Between 101 and 500 companies are expected to benefit from the scheme.

- (8) The following example illustrates how the aid operates.

Example: A video game company produces a game with total budget of £1 million, all of which is UK expenditure. Its trading profits after deducting these costs are £0.1 million. The game is eligible for an enhanced tax deduction of 100 % of the qualifying UK costs and the payable tax credit rate is 25 %. The "enhanceable expenditure" is 80 % of the expenditure used or consumed in the UK, ie, £0.8 million.

Actual trading profit [P]	£0.1 million
Additional deduction [AD] (= 100% x Enhanceable expenditure of £0.8m)	(£0.8 million)
Adjusted trading profit (loss) [P-AD](Actual profit less additional deduction)	(£0.7 million)

The loss which qualifies for the cash payment is the lower of (1) the trading loss of £0.7m and (2) the total enhanceable expenditure of £0.8m. So, in this case, the film production company can get cash payment for the whole trading loss.

The amount of the cash payment is the credit rate of 25 % multiplied by the loss, giving a payment of £175,000 (£0.7m x 25 %). This is equal to 17.5 % of the budget.

- (9) Companies applying for the aid will have to disclose other sources of aid to the funding body as part of the application process. If the funding body determines that the aid intensity exceeds, or might exceed, the maximum level, the funding body will automatically reject the application and will not accept any future application until the applicant's finance plan complies with State aid regulation. Where a company claims tax relief under one creative sector relief, they will not be able to claim relief under another creative sector tax relief ⁽⁵⁾. Where there is expenditure that could qualify for the UK's SME Research and Development relief ⁽⁶⁾, only one relief will be available.
- (10) The UK video games tax relief is subject to a cultural test similar to that of the UK film tax incentive. Both tests are divided into four sections (Cultural content, cultural contribution, use of UK cultural hubs, and use of UK/EEA national/resident cultural practitioners) and have a maximum score of 31 points. Productions must have a score of at least 16, of which at least 6 points must be scored in the 'cultural content' section.

⁽¹⁾ Decision N461/2005 UK Film Tax Incentive, 22 November 2006, OJ C/9/2007, 13.01.2007.

⁽²⁾ Decision SA.33234 UK Film Tax Incentive Extension, 27 October 2011, OJ C/142/2012, 22.05.2012.

⁽³⁾ The UK's economics and finance ministry.

⁽⁴⁾ Eligible expenditure for the tax credit corresponds to expenditure on conception and creation. Artistic expenditure covers the personnel costs (wages and social security contributions) for the producer, the assistant producer, the artistic director and the persons responsible for the scenario, the animation and the sound environment. It does not include the personnel costs for the persons responsible for programming, depreciation on assets other than buildings directly assigned to the creation of video games, and other operating expenditure.

⁽⁵⁾ The UK authorities also notified two other creator sector reliefs for high-end TV and animation (SA.35563 & SA.35564) in January 2013.

⁽⁶⁾ SA.22081 (ex-N816/2006) R&D tax credits for SMEs.

- (11) The points for cultural content and cultural contribution are based on the following criteria:

Criterion	Maximum points
A – Cultural content (Maximum total : 16 points)	
A1 Video Game content set in the UK, another EEA state ⁽¹⁾	4
A2 Lead characters are British/EEA citizens or residents ⁽²⁾	4
A3 Video game based on British/EEA subject matter or underlying material	4
A4 Original dialogue/voice-over recorded mainly in English ⁽³⁾	4
B – Cultural contribution (Maximum total: 4 points)	
— Video game represents/reflects a diverse British culture / British heritage / British creativity	4

⁽¹⁾ 4/3/2/1 points if at least 75%/66%/50%/25% is set in the UK or another EEA state. 3/2/1 points are awarded if there is a connection with UK/European culture and at least 66%/50%/25% is set in an undetermined location.

⁽²⁾ 4/3/2/1 points depending on the proportion of lead characters which are British/EEA citizens or residents or, provided there is a connection with UK/European culture, whose nationality/species cannot be determined.

⁽³⁾ 4/3/2/1 points if at least 75%/66%/50%/25% of the original dialogue is recorded in English.

- (12) The British Film Institute Certification Unit will be responsible for assessing applications for the certification of British programmes, including the cultural test.
- (13) The UK authorities have undertaken to implement any changes to the scheme required if the relevant State aid rules are amended during the proposed 4-year duration of the scheme, between 1 April 2013 and 31 March 2017.

3. ASSESSMENT

3.1. Existence of aid

- (14) As the notified measure is financed and operated in a similar way to the UK film incentive, the measures constitute State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU, for the reasons set out in paragraphs 24-28 the Commission's 2006 decision approving the UK film tax incentive ⁽¹⁾. In addition, video games are produced in other Member States and there is an internal market for such video games.

3.2. Compatibility

- (15) The UK authorities consider that the UK video games tax relief should be compatible under Article 107(3)(d) TFEU.
- (16) To assess whether the notified measure is compatible under Article 107(3)(d), the Commission must ensure that it respects the general legality principle; that it is necessary, proportionate and well-designed; that the aid

is directed towards a cultural product; and balance this with the effects on trade and competition within the EU.

- (17) Although the UK has not proposed that the relief is compatible under Article 107(3)(c), it could be argued that this might offer an alternative basis on which to assess whether the scheme is compatible with the Internal market. For an assessment under Article 107(3)(c), the Commission would need to carry out a similar assessment as set out in paragraph (16) apart from the requirement that the aid is directed towards a cultural product. On the basis of the elements provided by the Member State and by the interested parties, it should be determined whether the aid will facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent that is contrary to the common interest.

3.2.1. General legality

- (18) The UK authorities have proposed that the tax relief would only be available on expenditure on goods or services used or consumed in the UK.
- (19) The UK authorities have based the design of the proposed scheme on that of the UK film tax incentive. However, that scheme makes use of a special exception to the usual ban on territorial restrictions, which was allowed by the 2001 Cinema Communication ⁽²⁾. Moreover, the State aid assessment criteria of the 2001 Cinema Communication only covered production support for films and TV programmes, not video games.

- (20) Bearing in mind that video games can (and often are) developed by people working on computers in different countries, even if aid were necessary for the development of video games, the Commission doubts that it is necessary or proportionate to have territorial conditions attached to such aid.

- (21) Consequently, the Commission doubts that it would be legal and compliant with the internal market rules for the video games scheme to treat expenditure on goods or services 'used or consumed' only in the UK as being eligible.

3.2.2. Necessity

- (22) According to a special report on video games in *The Economist* ⁽³⁾ in December 2011, "Video games will be the fastest-growing and most exciting form of mass media over the coming decade". In addition, the rise of smartphone games has removed previous barriers to entry for European SMEs. For example, the most popular game in the world, Angry Birds ⁽⁴⁾, was developed by Finnish SME Rovio ⁽⁵⁾. As the UK authorities observe,

⁽¹⁾ State aid N461/2005.

⁽²⁾ Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on certain legal aspects relating to cinematographic and other audiovisual works (COM(2001)534 final, 26/9/01, OJ C 43 pp6-17, 16/2/02); prolonged in 2004 (OJ C 123 pp1-7, 30/4/04), 2007 (OJ C 134 p5, 16/6/07) and 2009 (OJ C 31 p1, 7/2/09) until 31 December 2012.

⁽³⁾ <http://www.economist.com/node/21541164>.

⁽⁴⁾ <http://www.rovio.com/en/our-work/games/view/1/angry-birds>.

⁽⁵⁾ <http://www.rovio.com/en/about-us/Company>.

"The worldwide video games sector grew by 23 per cent during the financial crisis and PwC predicts that the global market for video games will expand to \$82 billion in 2015, an 8.2 per cent compound annual increase from \$56 billion in 2010."

- (23) Nonetheless, according to the UK authorities, "There is a market failure in the underproduction of culturally British video games, with producers increasingly unable to invest in culturally relevant products and consumers facing limited choice."

- (24) The UK authorities have provided quotes from video games developers who have transferred work from the UK to, for example, the US ⁽¹⁾, or who are marginally unprepared to take the risk of investing in developing a new game in the UK.

- (25) The UK authorities have also provided the following overview of video games incentives provided by other countries:

Territory		Tax incentive
France		20 per cent corporation tax credit for the creation of video games
Canada ⁽¹⁾	Nova Scotia	35 per cent corporation tax credit for games production
	Ontario	Up to 37.5 per cent of games production salaries
	Quebec	Up to 37.5 per cent of games production salaries
	British Columbia	Subsidises 17.5 per cent of games production salaries
United States ⁽²⁾	Georgia	30 per cent corporation tax credit for games production
	Louisiana	25 per cent tax credit for development expenditure and 35 per cent credit for payroll expenditures for Louisiana residents.
	Michigan	Up to 42 per cent refundable credit
	New Mexico	25 per cent tax rebate on all direct development expenditure
	Rhode Island	25 per cent tax credit for video games developers
	Wisconsin	25 per cent corporation tax credit for games production
South Korea		Several hundred million dollars spent in recent years as part of a concerted effort to boost the size of the domestic industry ⁽³⁾ .

⁽¹⁾ Other Canadian states also offer tax incentives for video games, including Prince Edward Island and Manitob.

⁽²⁾ This is only a sample of the reliefs available in US states. Arkansas, Colorado, Connecticut, Florida, Hawaii, Indiana, Kentucky, Maine, New Jersey, North Carolina, Ohio, Texas and Virginia all have some form of targeted tax incentive available to video games developers.

⁽³⁾ http://www.gamasutra.com/php-bin/news_index.php?story=21368; http://www.gamasutra.com/php-bin/news_index.php?story=23510.

- (26) The main motivation provided by the UK authorities for offering the proposed UK video games tax credit is to avoid video games companies migrating from the UK to "countries that provide incentives for video games development, notably Canada, South Korea, Singapore, and a large number of US States". The UK authorities suggest that a British game being made in these countries could influence the cultural character of games and that there is a "market failure in the underproduction of culturally British video games".

- (27) Noting that the necessity of State aid for video games has to be assessed on a case-by-case basis, the Commission doubts that the evidence provided by the UK authorities in the present case suggests that video games would not be produced without aid. Rather, it implies that certain video games may not be produced in the UK without aid as a result of incentives elsewhere, particularly outside the EEA.

3.2.3. Design

- (28) In view of the various international incentives identified by the UK authorities and reproduced in the table in paragraph (25), it would appear that there is a global

subsidy race to attract major video games developers. According to press reports ⁽²⁾, the declared aim of the UK authorities is to offer an incentive which is "among the most generous in the world".

- (29) As more and more countries compete for inward investment from what is perhaps a limited number of such video games, the Commission notes that Europe's competitiveness could be undermined by the issue of video games developers migrating from Europe to third countries providing incentives for video games development.

- (30) At the same time, it is necessary to avoid a subsidy race within the Union. The Commission doubts that offering this type of aid against the background of a global subsidy race could avoid fuelling a subsidy race between Member States. The Commission also doubts that the potential distortions of competition are balanced by any positive effects.

⁽¹⁾ As a result of US incentives for video games.

⁽²⁾ Such as <http://www.digitalspy.co.uk/gaming/news/a443228/uk-games-industry-to-benefit-from-25-percent-tax-relief-rate.html>.

3.2.4. Cultural test

- (31) An analysis provided by the UK authorities reveals that, out of the 28 video games released in the fourth Quarter of 2012 in the UK, the following seven games would have passed the proposed UK video games cultural test:

Game Title	Release Date	Game Type	Platform	Genre	Games Publisher
Everything's Rosie	07.12.2012	Regular Game	Nintendo DS	Educational	Avanquest Software Publishing Ltd
Big Sky Infinity	28.11.2012	Regular Online Game	PlayStation Vita	Action	Ripstone Ltd
Sniper Elite V2: High Command Edition	22.11.2012	Regular Game	PC	Action	Mastertronic Group Limited
007 Legends	16.11.2012	Regular Game	Nintendo Wii U	Action	Activision Blizzard UK Ltd
Wonderbook: Book of Spells	14.11.2012	Regular Game	Playstation 3	Other	Sony Computer Entertainment Europe
LEGO The Lord of the Rings	02.11.2012	Regular Game	Nintendo 3DS	Action	Warner Brothers Entertainment UK Ltd
When Vikings Attack™	17.10.2012	Regular Online Game	Playstation 3	Action	Sony Computer Entertainment Europe
Harry Potter For Kinect	12.10.2012	Regular Game	XBox 360	Action	Warner Brothers Entertainment UK Ltd

- (32) The criteria used are principally based on the UK/EEA link of content, characters, subject matter, and a game is able to get the necessary 16 points without that it represents/reflects a diverse British culture / British heritage / British creativity. However, the Commission considers that the cultural quality/aspects of games is less evident than for films and that therefore the test should put more emphasis or weight on these aspects of the content than on a mere link to a territory.

- (33) Consequently, as in the Commission's preliminary assessment of the French video games tax credit ⁽¹⁾, the Commission doubts that the proposed UK video games cultural test would ensure that the aid would support only games with cultural content without leading to undue distortion of competition in this very competitive market.

3.3. Statement of doubts

- (34) As explained above, the Commission doubts that:

- 1) the aid is necessary;
- 2) it would be legal and compliant with internal market rules for the video games scheme to treat expenditure

on goods or services 'used or consumed' only in the UK as being eligible;

- 3) offering this type of aid against the background of a global subsidy race could avoid fuelling a subsidy race between Member States; and that
 - 4) the proposed UK video games cultural test is sufficiently restrictive to ensure that the aid supports only games with cultural content without leading to undue distortion of competition in what seems to be a very competitive market.
- (35) The Commission therefore has doubts about the compatibility of this aid measure with the internal market.

In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union, requests the UK to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid/measure, within one month of the date of receipt of this letter.

The Commission wishes to remind the UK that Article 108(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.

⁽¹⁾ Paragraphs 37-44, State aid C47/06, OJ C 297/19, 7.12.2006.

The Commission also warns the UK that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. It will also inform interested parties in the EFTA countries which are signatories to the EEA Agreement, by publication of a notice in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union* and will inform the EFTA Surveillance Authority by sending a copy of this letter. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.»

AIUTI DI STATO — ITALIA**Aiuto di Stato SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Compensazioni di obblighi di servizio pubblico (SIEG) concesse ad aeroporti sardi****Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea****(Testo rilevante ai fini del SEE)****(2013/C 152/04)**

Con lettera del 23 gennaio 2013, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla misura di aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto/alla misura riguardo al quale/alla quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione Generale Concorrenza
Protocollo aiuti di Stato
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

I. PROCEDIMENTO

Mediante notifica elettronica del 30 novembre 2011 l'Italia ha comunicato alla Commissione un regime di compensazione per obblighi di servizio pubblico (in appresso: OSP) a favore degli aeroporti sardi.

La Commissione ha chiesto alle autorità italiane di fornire informazioni supplementari sul regime notificato con lettere del 30 gennaio, 24 aprile e 12 luglio 2012 cui le autorità italiane hanno risposto con lettere del 24 febbraio, 30 maggio, 9 agosto e 11 settembre 2012.

A seguito delle informazioni trasmesse dall'Italia e delle prove emerse secondo cui l'Italia potrebbe aver dato esecuzione alla misura prima che la Commissione decidesse di autorizzarla, il caso è stato trattato sulla base della procedura relativa agli aiuti illegali di cui al capo 3 del regolamento 659/1999.

Il 3 dicembre 2012 le autorità italiane hanno sollecitato una decisione della Commissione sul caso e chiesto chiarimenti sui tempi e la natura di tale procedura e la Commissione ha risposto con lettera del 7 dicembre 2012.

II. DESCRIZIONE DELLE MISURE

Il regime notificato è finalizzato a sostenere lo sviluppo e la destagionalizzazione dei servizi di trasporto aereo tra la Sardegna e le città europee e italiane, conformemente all'articolo 3 della legge regionale della Sardegna n. 10 del 13 aprile 2010 e successive modifiche.

A tal fine, gli aeroporti sardi, e in particolare gli operatori degli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia (rispettivamente SO.GE.A.AL SpA, SOGAER SpA e GEASAR SpA) nonché eventualmente quelli di Oristano e Tortolì-Arbatax (SOGAOR SpA in liquidazione e la Società Arbatax SpA), dovrebbero beneficiare di finanziamenti pubblici per la compensazione di obblighi di pubblico servizio. Il finanziamento viene successivamente trasferito alle compagnie aeree che gestiscono i servizi di trasporto aereo negli aeroporti in questione.

L'autorità che concede l'aiuto è la regione Sardegna, in Italia.

Per ottenere la sovvenzione gli aeroporti sardi devono presentare alla Regione Sardegna un piano di attività che definisca le rotte di interesse strategico e gli obiettivi annuali per quanto riguarda la frequenza dei voli, il fattore di carico, le nuove rotte, il numero di passeggeri, le attività di marketing e le esigenze finanziarie associate a tali attività. Gli obiettivi relativi alle rotte e ai passeggeri rappresentano, secondo le autorità italiane, i servizi di interesse economico generale da compensare. La compensazione viene calcolata sulla base di una stima dei costi che devono sostenere i vettori aerei per volare su tali rotte strategiche e soddisfare gli obiettivi assegnati loro in termini di passeggeri.

La notifica originaria riguardava il 2012 e il 2013. Le indagini preliminari hanno dimostrato che almeno agli aeroporti sardi di cui sopra erano state attribuite sovvenzioni anche per il 2010 e il 2011. Segnatamente, la Sardegna ha approvato il piano delle attività svolte nel 2010 e 2011 dai tre operatori aeroportuali di

Olbia, Alghero e Cagliari. Tali operatori avevano ottenuto il pagamento anticipato dei rispettivi importi mediante prestiti concessi dalla filiale finanziaria della Regione, la SFIRS.

Gli operatori aeroportuali hanno corrisposto alcuni contributi finanziari a vettori aerei, tra cui Ryanair, per il 2010, 2011 e 2012, per i servizi di trasporto operati nei rispettivi aeroporti. Le compagnie aeree beneficiarie del contributo sono state selezionate sulla base della "offerta commerciale più attraente" e non mediante procedura di appalto. In futuro, tuttavia, i servizi di trasporto aereo saranno oggetto di appalto.

Vi sono altri procedimenti in corso per quanto riguarda gli aiuti di Stato ad aeroporti sardi e in particolare quello di Alghero (caso SA.23098). Il 12 settembre 2007 la Commissione ha avviato un procedimento relativo a presunti aiuti di Stato illegalmente concessi dall'aeroporto di Alghero a vettori low cost, tra cui Ryanair, mediante accordi che stabiliscono condizioni favorevoli per operare nell'aeroporto e alcune sovvenzioni concesse a tale aeroporto dai suoi azionisti pubblici.

Con decisione del 27 giugno 2012 la Commissione ha deciso di estendere il procedimento al fine di includere tutti i contratti che l'aeroporto ha concluso con Ryanair e la sua controllata al 100% AMS (per il periodo a partire dal 2000) e tutti i contratti stipulati con altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Alghero (comprendenti contratti che scadono nel 2013). Inoltre, l'estensione riguarda le eventuali sovvenzioni concesse dagli azionisti pubblici all'operatore aeroportuale per investimenti nelle infrastrutture dell'aeroporto e compensazione delle perdite.

III. VALUTAZIONE DELLE MISURE

Sulla base delle informazioni acquisite dalla Commissione l'indagine è volta a valutare due misure: 1) gli eventuali aiuti a favore degli operatori aeroportuali; 2) gli eventuali aiuti a favore delle compagnie aeree.

Gli eventuali aiuti a favore degli operatori aeroportuali

Conformemente agli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico in relazione a talune attività economiche negli aeroporti e possono compensare l'adempimento di tali obblighi al fine di garantire che gli interessi pubblici generali siano adeguata-

tamente tutelati. In casi eccezionali gli Stati membri possono affidare l'intera gestione di un aeroporto. I SIEG possono riguardare soltanto attività direttamente legate alle attività di base come le attrezzature per le infrastrutture, la manutenzione, l'assistenza a terra etc. ed escludono altre attività come quelle commerciali. In via preliminare, la Commissione ritiene che nel caso in oggetto gli obblighi di servizio pubblico affidati agli aeroporti non siano stati chiaramente definiti.

Sulla base del regime dei SIEG, di cui fa parte la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico e la decisione sui SIEG del 2011 entrata in vigore il 31 gennaio 2012, la Commissione nutre dubbi sulla compatibilità del regime di compensazione a favore degli operatori degli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia nonché eventualmente di quelli di Oristano e Tortolì-Arbatax, con il mercato interno.

Per quanto riguarda i pagamenti anticipati ottenuti dagli aeroporti mediante i prestiti gestiti dalla SFIRS, la Commissione ha invitato le autorità italiane a fornire informazioni al fine di valutare se i prestiti in questione siano stati effettuati dagli operatori degli aeroporti a condizioni di mercato e se i prestiti costituiscano una misura di aiuto distinta.

Gli eventuali aiuti a favore delle compagnie aeree

Per quanto concerne gli eventuali aiuti a favore delle compagnie aeree erogati dagli operatori degli aeroporti, la Commissione ritiene in via preliminare che le condizioni relative alla compatibilità con il mercato interno stabilite dagli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la decisione SIEG del 2005, la decisione SIEG del 2011 e la disciplina SIEG del 2011 in combinato disposto con il regolamento 1008/2008 non siano state soddisfatte nel caso in esame. Pertanto, la Commissione dubita che gli aiuti di Stato erogati a favore dei vettori aerei che operano negli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia dal 2010 possano essere considerati compatibili con il mercato interno conformemente all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

Ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, tutti gli aiuti di Stato illegali possono formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

TESTO DELLA LETTERA

«sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane sulla misura in oggetto, con la presente la Commissione comunica all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

1. PROCEDIMENTO

- (1) In data 30 novembre 2011 l'Italia ha comunicato, attraverso il sistema di notifica elettronica, un regime di compensazione di obblighi di servizio pubblico (di seguito OSP) a favore degli aeroporti sardi.
- (2) La Commissione ha invitato le autorità italiane a fornire informazioni supplementari sulla notifica con le lettere datate 30 gennaio 2012, 24 aprile 2012 e 12 luglio 2012. Le autorità italiane hanno risposto a tale richiesta con le lettere datate 24 febbraio 2012, 30 maggio 2012, 9 agosto 2012 e 11 settembre 2012.
- (3) A seguito delle informazioni ricevute dall'Italia e di prove che l'Italia avrebbe potuto dare esecuzione alla misura prima che la Commissione avesse adottato la decisione di autorizzarla, il caso è stato trattato conformemente alla procedura relativa agli aiuti illegali di cui al capo III del regolamento del Consiglio 659/1999.
- (4) In data 3 dicembre 2012 le autorità italiane hanno chiesto alla Commissione di indicare i tempi della decisione e di fornire chiarimenti procedurali. La Commissione ha risposto con la lettera inviata il 7 dicembre 2012.

2. DESCRIZIONE DELLE MISURE

- (5) Il regime notificato mira a sostenere lo sviluppo e la destagionalizzazione dei servizi di trasporto aereo fra la Sardegna e le città europee e italiane, ai sensi dell'articolo 3 della legge regionale della Sardegna 13 aprile 2010, n. 10 del (di seguito "legge 10/2010") come ulteriormente modificata. A tale fine gli aeroporti sardi beneficeranno di finanziamenti pubblici a titolo di compensazione di obblighi di servizi pubblici. Il finanziamento viene in seguito trasferito ai vettori aerei che effettuano servizi di trasporto aereo presso gli aeroporti in questione.

2.1. Autorità che concede l'aiuto

- (6) La Regione Sardegna è l'autorità che concede l'aiuto

2.2. Beneficiari

- (7) I beneficiari diretti della misura notificata sono le società di gestione aeroportuale degli aeroporti sardi di Alghero, Cagliari e Olbia, ossia SO.GE.A.AL S.p.A. ("SOGEAAL"), SOGAER S.p.A. ("SOGAER") e GEASAR S.p.A. ("GEASAR"). Tutte le società sono società per azioni. SOGEAAL e SOGAER sono di proprietà pubblica. GEASAR (Olbia) è controllata dalla compagnia aerea Meridiana.
- (8) Nel 2011 il traffico presso questi aeroporti ha raggiunto all'incirca 3,7 milioni di passeggeri per Cagliari, 1,5 milioni per Alghero, e 1,8 milioni per Olbia.
- (9) L'83% del traffico di questi aeroporti è nazionale e si concentra principalmente sui collegamenti con Roma e

Milano. In media, il 35% del traffico totale è gestito da vettori low-cost, con un picco del 58% circa registrato all'aeroporto di Alghero ⁽¹⁾.

- (10) In base alle informazioni disponibili in questa fase, non è chiaro se altri due aeroporti minori dell'isola, quelli di Oristano e di Tortolì-Arbatax (con meno di 200.000 passeggeri), gestiti rispettivamente da SOGEAOR S.p.A. (attualmente in liquidazione) e Società Arbatax S.p.A. ⁽²⁾, siano anch'essi beneficiari della misura.
- (11) Tenuto conto dei trasferimenti destinati ai vettori aerei che operano presso gli aeroporti in oggetto, anche le stesse compagnie aeree possono essere considerate beneficiari della misura.

2.3. Forma di finanziamento

- (12) A norma dell'articolo 3, paragrafo 1 della legge 10/2010 *"è autorizzata la spesa di euro 19 700 000 per il 2010 e di euro 24 500 000 per ciascuno degli anni dal 2011 al 2013 per il finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo, quale servizio di interesse economico generale, anche attraverso la destagionalizzazione dei collegamenti aerei, ai sensi degli orientamenti comunitari, contenuti nella comunicazione della Commissione 2005/C 312/01 concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali -"*. Lo stesso articolo ai commi 2 e 3 dispone che vengano adottati atti di esecuzione che definiscano i criteri che le società di gestione aeroportuale dovranno rispettare nell'elaborare i programmi di attività oggetto di compensazione, tenendo conto dell'esigenza di continuità territoriale. Viene evidenziato, inoltre, che i programmi esistenti sono finanziati qualora rispettino gli stessi criteri. Il decreto regionale n. 112 del 17 maggio 2010 ha previsto alcune modifiche ai documenti tecnici relativi al bilancio regionale al fine di integrare l'importo summenzionato.
 - (13) Di conseguenza, la regione Sardegna ha adottato numerosi atti di esecuzione. La deliberazione della Regione Sardegna n. 29/36 del 27 luglio 2010 ha fissato direttive e criteri per l'elaborazione e la valutazione dei programmi di attività delle società di gestione aeroportuale. Le deliberazioni della Regione Sardegna n. 43/37 del 6 dicembre 2010 e n. 52/117 del 31 dicembre 2011 hanno stabilito l'ammontare dei finanziamenti da assegnare agli aeroporti per ciascun anno (cfr. sotto la tabella n. 2). Le disposizioni previste dagli atti di esecuzione sono espone dettagliatamente di seguito.
- I programmi di attività e le rotte di interesse strategico*
- (14) La deliberazione n. 29/36 del 27 luglio 2010 (*Regione Autonoma della Sardegna – Deliberazione n. 29/36 del 29.7.2010*) ha disposto che gli aeroporti presentino alla Regione un *programma di attività* elaborato in coerenza con i criteri in essa definiti.

⁽¹⁾ Cfr. Piano Nazionale degli Aeroporti, redatto dall'ENAC e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, febbraio 2012, pagg. 75-76.

⁽²⁾ L'aeroporto di Oristano, in cui le attività sono sospese dal 2011, ha registrato un traffico di circa 7.000 pax nel 2010 e circa 1 300 pax nel 2011. L'aeroporto di Tortolì-Arbatax ha registrato un traffico di circa 13.500 pax nel 2010 e circa 2.800 pax nel 2011.

- (15) Tali programmi devono definire le *rotte di interesse strategico*, gli obiettivi per ciascun anno in relazione alla frequenza dei voli, al coefficiente di riempimento (*load factor*), al numero di passeggeri, all'attività di marketing nonché il fabbisogno finanziario connesso a tali attività per ciascun anno (cfr. tabella 1 di seguito).
- (16) La stessa deliberazione regionale n. 29/36 ha stabilito che le rotte di interesse strategico non devono essere in sovrapposizione con rotte già gravate da OSP ai sensi della normativa sui trasporti. Qualora l'ammontare totale della compensazione richiesta dalle società di gestione aeroportuale sia superiore all'importo delle somme stanziare disponibili nel bilancio regionale, viene riconosciuta maggiore premialità alle rotte internazionali rispetto alle rotte nazionali. La deliberazione prevede inoltre che vengano stipulate apposite convenzioni fra la Regione e le società di gestione aeroportuale interessate e che l'importo della compensazione venga erogato in rate successive nel corso dell'anno di riferimento.
- (17) Le rotte di interesse strategico e i relativi obiettivi (passeggeri) rappresenterebbero i SIEG imposti alle singole società di gestione aeroportuale ammesse a ricevere la compensazione. Il programma deve essere corredato da un'analisi economico-finanziaria che specifichi l'uso della compensazione e i risultati attesi dagli investimenti in termini di redditività degli investimenti stessi.
- (18) La deliberazione n. 43/37 del 6 dicembre 2010 (*Regione Autonoma della Sardegna – Deliberazione n. 43/37 del 6.12.2010*) ha approvato i programmi di attività per il 2010 presentati dalle società di gestione aeroportuale di Cagliari, Olbia, Alghero e Oristano e gli importi specifici da erogare a ciascuna di esse (cfr. tabella 2 di seguito) ⁽¹⁾.
- (19) La deliberazione regionale n. 52/117 del 23 dicembre 2011 (*Regione Autonoma della Sardegna – Deliberazione n. 52/117 del 23.12.2011*) ha approvato i programmi di attività presentati da Cagliari, Olbia e Alghero per il periodo 2011 – 2013. Sono specificati gli obiettivi di traffico passeggeri previsti annualmente per ciascun aeroporto e la ripartizione della compensazione fra i tre aeroporti (cfr. tabella 2 di seguito). Si chiarisce inoltre che i programmi per il 2011 devono considerarsi definitivi in quanto riguardano attività già realizzate, mentre i programmi riferiti ai due anni successivi 2012 e 2013 possono essere oggetto di revisione.
- (20) La deliberazione regionale n. 52/117 ha autorizzato lo strumento operativo finanziario della Regione a concedere un'anticipazione finanziaria del contributo per il 2011 secondo condizioni specificate in modo più dettagliato di seguito (infra punti (21) – (29)). La stessa deliberazione regionale menziona la notifica della misura alla Commissione ai sensi dell'articolo 108, comma 3 del TFUE e l'obbligo di sospensione. Nonostante la clausola di sospensione, sono stati concessi prestiti agli aeroporti in quanto anticipazioni della compensazione da erogare.
- Prestiti concessi attraverso il fondo gestito da SFIRS*
- (21) Le autorità italiane affermano che le compensazioni destinate agli aeroporti sono state deliberate dalla Regione ma non erogate (*"disposti ma non erogati"*).
- (22) In base alle informazioni disponibili, la Regione Sardegna ha trasferito alle società di gestione aeroportuale un importo totale pari a circa 27,5 milioni di euro nel 2010 e nel 2011, concesso a titolo di prestiti (cfr. sotto) attraverso un fondo regionale istituito espressamente a tal fine ai sensi della legge regionale 30 giugno 2011 n. 12, art. 4, commi 32 e 33.
- (23) Con la decisione amministrativa (*"Atto di affidamento"*) del 9 agosto 2011 n. 15 la Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna S.p.A. (*"SFIRS"*) ⁽²⁾ strumento operativo finanziario della Regione Sardegna, è stata incaricata di attuare tutte le azioni e procedure per l'istituzione e la gestione del Fondo regionale finalizzato ad erogare gli anticipi finanziari per gli scopi di cui all'articolo 3 della legge 10/2010.
- (24) L'atto amministrativo (*"Determinazione del Direttore del Servizio della Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto"*) del 9 agosto 2011 n. 500 ha approvato il regolamento d'esecuzione del Fondo, stabilendo la possibilità di concedere ai gestori aeroportuali, su richiesta, il finanziamento a titolo oneroso quale anticipazione dell'importo assegnato ai sensi della legge n. 10/2010, al fine di coprire i costi del 2010 e 2011.
- (25) Questo specifico meccanismo è stato istituito dalla regione Sardegna per consentire alle società di gestione aeroportuale di ottenere prestiti per un importo massimo corrispondente all'85% degli importi annui ad esse assegnate per il 2010 e il 2011. I beneficiari pagano un tasso d'interesse variabile legato al tasso EURIBOR a 6 mesi maggiorato del 2% ⁽³⁾.
- (26) La deliberazione n. 52/117 specifica che la Regione non ha dato esecuzione alla legge regionale n. 10/2010, *"salvo le anticipazioni finanziarie 2010"* – sotto forma di finanziamento da parte degli azionisti a titolo oneroso (*"a titolo di finanziamento soci oneroso"*) – previste dalla legge regionale del 30 giugno 2011, n. 12, articolo 4, paragrafi 32 e 33, per le finalità di cui all'articolo 3 della legge regionale 13 aprile 2010, n. 10.
- (27) La deliberazione n. 52/117 prosegue affermando che si può dare esecuzione alle anticipazioni finanziarie anche per l'anno 2011, in attesa del perfezionamento dell'iter amministrativo per adeguare lo speciale *"Fondo Aeroporti"* per il 2011, autorizzando la SFIRS a procedere all'erogazione dell'anticipazione.
- (28) Di conseguenza, la parte operativa della stessa deliberazione fornisce una tabella con il piano di riparto delle risorse stanziare nel Bilancio regionale fra gli aeroporti di Olbia, Alghero e Cagliari per il 2011 e l'autorizzazione alla SFIRS a procedere all'erogazione delle anticipazioni, in attesa del perfezionamento dell'iter amministrativo per l'accredito sul *"Fondo aeroporti"* delle risorse finanziarie per il 2011. Tali anticipazioni saranno rimborsate non appena il Fondo sarà dotato delle risorse finanziarie necessarie (*"da rimborsare all'atto del perfezionamento dell'accredito delle risorse nel Fondo"*).

⁽¹⁾ Quanto a Tortolì-Arbatax, dall'atto risulta che la società di gestione aeroportuale ha presentato un programma di attività soltanto per il triennio (non per il 2010).

⁽²⁾ SFIRS è un intermediario finanziario ai sensi degli articoli 106 e 107 del decreto legislativo 1 settembre 1993 n. 385. In tale ruolo, concorre, in attuazione dei piani, programmi ed indirizzi della Regione Sardegna, allo sviluppo economico e sociale del territorio.

⁽³⁾ Il tasso EURIBOR a 6 mesi era pari all'1,6% all'inizio dell'anno (2 gennaio 2012), allo 0,9%, il 1° giugno 2012, e allo 0,3% il 3 dicembre 2012.

- (29) Alla Commissione non è stata fornita nessuna ulteriore informazione sul funzionamento del Fondo e neppure sugli accordi che intercorrono fra la SFIRS e le società di gestione aeroportuale beneficiarie.

Il calcolo della compensazione

- (30) I criteri di calcolo della compensazione non sono specificati negli atti summenzionati, ma risultano piuttosto dalle informazioni fornite dalle autorità italiane nella corrispondenza intercorsa con la Commissione.

- (31) La compensazione alle società di gestione aeroportuale è calcolata sulla base della stima dei costi sostenuti dai vettori per gestire le rotte strategiche, nazionali o internazionali, e per conseguire gli obiettivi di traffico passeggeri previsti per ciascun anno. Gli obiettivi passeggeri sono così definiti:

N = numero di voli (per collegamento aereo/ anno)

C = capacità offerta

W = load factor

T = totale passeggeri: (NxCxW)

- (32) Una volta definiti gli obiettivi in termini di passeggeri, le società di gestione aeroportuale espletano le procedure d'appalto per la selezione dei vettori aerei incaricati di prestare i servizi in questione. Infine i vettori selezionati ricevono la compensazione che copre la differenza fra i costi operativi dei vettori e i ricavi effettivi o presunti derivanti dalla vendita dei biglietti passeggeri.

- (33) La formula applicata per la stima della compensazione da riconoscere alle società di gestione aeroportuale è la seguente:

A = costo per ora di volo

B = durata del volo (in minuti)

C = costi aeroportuali per collegamento aereo (diritti aeroportuali, handling, ecc.)

D = costi generali

E = utile ragionevole: 4%

F = costo dei collegamenti aerei: (AxB) + C + D + E

G = numero di voli all'anno

H = stima del costo annuale per il trasporto aereo richiesto: FxG

I = stima tariffa media per collegamento aereo

L = ricavi totali (tariffa media x numero di passeggeri)

M = stima compensazione vettore: H-L

N = compensazione riconosciuta alla società di gestione aeroportuale per OSP

- (34) Le società di gestione aeroportuale sono tenute a monitorare i risultati e ad applicare sanzioni e penalità nel caso non vengano raggiunti gli obiettivi previsti, nonché ad adottare disposizioni al fine di evitare sovracompenzazioni.

- (35) Le società di gestione aeroportuale possono svolgere direttamente attività di marketing a favore della Sardegna. In ogni caso, per esse le compensazioni per l'espletamento degli obblighi di servizio pubblico derivano principalmente dagli introiti generati dall'incremento dei flussi di traffico.

I contributi agli aeroporti e alle compagnie aeree per i programmi del 2010 e 2011

- (36) Come già rammentato, la Regione Sardegna ha approvato i programmi di attività svolti nel 2010 e 2011 dai tre gestori aeroportuali di Olbia, Alghero e Cagliari. A loro volta, i gestori aeroportuali hanno erogato contributi finanziari ai vettori aerei.

- (37) Secondo le informazioni presentate dalle autorità italiane, alcuni vettori, fra i quali Ryanair, Easyjet, Air Italy, Air Berlin, Meridiana, hanno ricevuto sovvenzioni dalle società di gestione aeroportuale di Alghero, Cagliari e Olbia nel periodo 2010 – 2012. Le rotte oggetto di compensazione comprendono sia collegamenti nazionali che internazionali. La tabella seguente riporta l'elenco completo dei collegamenti nazionali e alcuni esempi di collegamenti internazionali per i quali i vettori hanno ricevuto compensazioni.

Tabella 1 – "Rotte strategiche" oggetto di compensazione da parte della Regione Sardegna nel 2010 e 2011

	Alghero	Olbia	Cagliari
Collegamenti nazionali (da/a)	— Ancona — Bergamo — Parma — Treviso (Ryanair)	— Napoli — Catania — Bari — Genova (Air Italy)	— Bergamo — Pisa — Cuneo — Genova — Roma (Ciampino) — Trieste — Treviso — Bari (Ryanair)
Collegamenti internazionali (da/a) (esempi)	— Barcellona — Dublino — Francoforte — Londra — Madrid — (Ryanair)	— Monaco (Air Berlin) — Londra (easyJet)	— Barcellona — Madrid — Beauvais — Charleroi — Francoforte (Ryanair)

(38) Per la selezione dei vettori aerei non sono state indette gare d'appalto da parte delle società di gestione aeroportuale. Secondo le autorità italiane, i vettori sono stati selezionati sulla base delle offerte commerciali più interessanti presentate alle società di gestione aeroportuale a seguito della pubblicazione di avvisi sui loro siti Internet.

(39) Le autorità italiane hanno fornito informazioni sui contributi concessi ai vettori aerei per i servizi resi nel periodo 2010 – 2012 presso i tre aeroporti interessati. I dati e le cifre sono riportati di seguito nelle tabelle 4, 5 e 6.

2.4. Stanziamento e durata

(40) L'importo totale stanziato ai sensi della legge n. 10/1020 è stato di EUR 80 654 887,33 per il periodo 2010 – 2013.

(41) Inizialmente l'articolo 3 della legge n. 10/2010 ha autorizzato la regione a erogare alle società di gestione aeroportuale EUR 19 700 000 per il 2010 ed EUR 24 500 000 per ciascuno degli anni successivi 2011, 2012 e 2013.

(42) La legge regionale 19 gennaio 2011 n.1 ha ridotto a EUR 21 000 000 l'importo stanziato inizialmente per il 2011 e a EUR 21 500 000 rispettivamente per gli anni 2012 e 2013.

(43) Le deliberazioni regionali n. 43/37 del 6 dicembre 2010 e n. 52/117 del 23 dicembre 2011 hanno ridotto ulteriormente l'importo totale previsto per il 2010 e il 2011 e approvato il seguente finanziamento pubblico.

Tabella 2 – Compensazioni stanziati a favore degli aeroporti sardi (EUR)

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

(44) Gli aeroporti di Cagliari, Alghero e Olbia hanno già ricevuto un anticipo dei pagamenti dovuti per l'espletamento di SIEG nel 2010 e 2011, attraverso prestiti concessi ad hoc dalla Regione Sardegna. L'importo totale erogato è pari a circa 27,5 milioni di euro ripartiti secondo la seguente tabella.

Tabella 3 – Anticipazioni finanziarie erogate agli aeroporti (EUR)

	2010	2011	Tot.
Alghero	8 446 000	8 975 926,05	17 421 926,05
Cagliari	—	4 060 722,28	4 060 722,28
Olbia	3 400 000	2 599 000	5 999 999
	11 866 000	15 635 648,33	27 501 648,33

Sovvenzioni ai vettori operanti presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia

(45) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, le compensazioni ricevute dagli operatori aeroportuali sono state trasferite ai vettori per l'espletamento dei servizi aerei di linea nel 2010, 2011 e 2012. I vettori beneficiari sono stati selezionati sulla base delle "proposte commerciali più interessanti".

(46) In particolare, l'aeroporto di Alghero ha trasferito a vettori aerei un importo totale di EUR [12 – 14 milioni] (*), l'aeroporto di Cagliari EUR [9 – 12 milioni] e l'aeroporto di Olbia EUR [5 – 7 milioni]. Le richieste pendenti presentate dalle compagnie aeree all'aeroporto di Olbia ammontano a EUR [3 – 4 milioni] per servizi prestati nel 2012.

(47) I dati relativi ai contributi destinati ai vettori aerei da ciascuno degli aeroporti interessati sono riportati nelle tabelle seguenti.

(*) Il segreto d'ufficio nella presente versione della decisione, ai sensi della Comunicazione della Commissione C(2003) 4582 del 1° dicembre 2003 (GU C 297 del 9.12.2003, p. 6), è contrassegnato da parentesi quadre ([...]).

Tabella 4 – Fondi destinati alle compagnie aeree operanti presso l'aeroporto di Alghero

	2010	2011	2012
Ryanair	[...]	[...]	0
AMS	[...]	[...]	0
Alitalia	[...]	—	—
Meridiana	[...]	—	—
Tot.	[8,5 – 9,5 milioni]	[3,5 – 4,5 milioni]	0

Tabella 5 – Fondi destinati alle compagnie aeree operanti presso l'aeroporto di Cagliari

	2010	2011	2012
Ryanair	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]
Easyjet	[...]	[...]	0
Tot.	[4 – 5 milioni]	[4 – 5 milioni]	[1 – 2 milioni]

Tabella 6 – Fondi destinati alle compagnie aeree operanti presso l'aeroporto di Olbia

	2010	2011	2012 (*)
Air Berlin	[...]	[...]	[...]
Easyjet	[...]	[...]	[...]
Meridiana	[...]	[...]	[...]
Air Italy	[...]	[...]	—
Flyniki	—	—	[...]
Volotea	—	—	[...]
Norwegian	[...]	[...]	[...]
Jet2.com	—	[...]	[...]
Altri vettori	—	—	[...]
Tot.	[3 – 4 milioni]	[2 – 3 milioni]	[3 – 4 milioni]

(*) Le cifre riportate rappresentano l'importo richiesto dai vettori sulla base di documentazione fornita alla Regione.

2.5. Altri procedimenti in corso in materia di aiuti di Stato

- (48) Il 12 settembre 2007 la Commissione ha avviato un procedimento di indagine formale ⁽¹⁾ relativo a possibili aiuti di Stato illegali concessi dal gestore aeroportuale di Alghero a vettori low-cost, ivi compresa Ryanair, per mezzo di accordi che stabilivano condizioni operative favorevoli all'aeroporto e di alcune sovvenzioni finanziarie accordate all'aeroporto dai suoi azionisti pubblici ⁽²⁾.
- (49) Oggetto dell'indagine sono stati principalmente: (i) il sostegno al marketing tramite diversi contratti che fornivano a Ryanair supporto al marketing per la gestione di nuovi collegamenti aerei da e verso l'aeroporto di Alghero; (ii) le riduzioni tariffarie per i servizi di handling accordate a Ryanair e ad altri vettori aerei low-cost all'aeroporto di Alghero; (iii) i potenziali aiuti di Stato all'aeroporto forniti mediante l'aumento di capitale e altri aiuti finanziari presumibilmente collegati all'accordo con Ryanair.
- (50) Sulla base delle informazioni acquisite nel corso dell'indagine, il 27 giugno 2012 la Commissione ha deciso di estenderne la durata e ampliare la portata del procedimento ⁽³⁾.
- (51) In particolare, il procedimento è stato esteso a tutti i contratti che l'aeroporto ha stipulato con Ryanair e la sua controllata al 100% AMS (a partire dal 2000) nonché a tutti i contratti sottoscritti con altre linee aeree che utilizzano l'aeroporto di Alghero (ivi compresi i contratti in scadenza nel 2013). Inoltre, dalle informazioni fornite dalle autorità italiane è emerso che l'aeroporto è sovvenzionato da enti pubblici.
- (52) È stato pertanto chiarito che l'ambito della decisione di estensione del 2012 comprende potenziali aiuti di Stato che non erano stati presi in esame nella decisione di avvio del procedimento del 2007, ossia le seguenti misure: (i) quelle destinate alla società di gestione aeroportuale di Alghero per le misure che non erano state oggetto della decisione del 2007 (aumenti di capitale e rimborso delle perdite, sovvenzioni alle infrastrutture); (ii) alle compagnie aeree operanti presso l'aeroporto di Alghero (ivi inclusa Ryanair) sulla base dei contratti stipulati con il gestore aeroportuale, che prevedono servizi di marketing e tariffe bonus per il periodo dal 2000 fino alla data della decisione.

2.6. Obblighi di servizio pubblico (OSP) nel settore del trasporto aereo esistenti su rotte da e verso la Sardegna

- (53) A partire dal 2000 sono stati imposti OSP su 16 rotte nazionali di collegamento fra scali aeroportuali della Sardegna e aeroporti dell'Italia continentale ai sensi della normativa UE sul trasporto aereo ⁽⁴⁾.

Tabella 7 – Rotte soggette a OSP fra la Sardegna e l'Italia continentale

	Alghero	Olbia	Cagliari
Rotte nazionali (da/verso) ⁽¹⁾	— Roma (Fiumicino) — Milano (Linate) — Torino — Bologna	— Roma (Fiumicino) — Milano (Linate) — Bologna — Verona	— Roma (Fiumicino) — Milano (Linate) — Palermo — Napoli — Verona — Torino — Firenze — Bologna

⁽¹⁾ Le rotte indicate in corsivo sono soggette a un regime diverso rispetto alle altre riportate. I collegamenti da e verso Roma-Fiumicino e Milano-Linate sono disciplinati dai decreti ministeriali n. 35/2005 e n. 108/2008 e sono tutti senza compensazione. Le altre rotte sono disciplinate dal decreto ministeriale n. 36/2005, alcune con compensazione, altre senza compensazione.

- (54) L'imposizione degli OSP è stata subordinata a condizioni stabilite nella decisione della Commissione del 23 aprile 2007 (2007/332/CE) ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Decisione della Commissione C37/2007 – Italia - Air One/Ryanair – Aeroporto di Alghero, GU C 12 del 17.1.2008, pag. 7.

⁽²⁾ Il caso si è basato inizialmente su una denuncia presentata da AirOne, in cui si dichiarava che i gestori di diversi aeroporti italiani (gli aeroporti di Alghero, Pescara, Roma, Pisa, Treviso, Bergamo, Bari e Brindisi) avevano concesso e continuavano a concedere aiuti illegali a Ryanair. Successivamente la denunciante si è limitata a obiettare ai presunti aiuti concessi nell'ambito degli accordi stipulati da SOGEAAL (società di gestione dell'aeroporto di Alghero) con diverse compagnie aeree.

⁽³⁾ La decisione non è ancora stata pubblicata. Cfr. comunicato stampa sulla decisione; http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-698_en.htm.

⁽⁴⁾ Regolamento (CEE) N. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, successivamente sostituito dal regolamento (CE) N. 1008/2008.

⁽⁵⁾ OJ L 125, 15.5.2007, pag. 16.

- (55) Gli OSP sui collegamenti fra i tre scali aeroportuali sardi e Roma-Fiumicino e Milano-Linate non hanno previsto la concessione né di diritti di esclusiva né di contributi finanziari, ma hanno imposto requisiti minimi riguardanti le frequenze, gli orari, il tipo e le capacità degli aeromobili utilizzati, le tariffe e la continuità del servizio. Tali rotte sono state reintegrate nel 2012 ⁽¹⁾ e offerte in una gara ⁽²⁾. Secondo le informazioni disponibili, la gara in questione ha avuto esito negativo in quanto è andata deserta.
- (56) Tutti gli altri OSP su collegamenti fra la Sardegna e città italiane diverse da Roma e Milano sono ancora in corso, ma sono anch'essi soggetti a revisione ⁽³⁾.
- (57) Secondo l'Italia, la finalità degli OSP di trasporto aereo è diversa da quella dei SIEG imposti agli aeroporti: mentre i primi rispondono principalmente all'esigenza di mobilità e continuità territoriale dei residenti sardi, i secondi riguardano le rotte d'importanza strategica a fini turistici, in vista della coesione economico-sociale e dello sviluppo dell'isola.

3. ARGOMENTAZIONI DELLE AUTORITÀ ITALIANE

- (58) Secondo le autorità italiane la giustificazione dei SIEG risiede principalmente nell'esigenza di incrementare i flussi di traffico, con i benefici sociali ed economici che ne derivano per il territorio della Sardegna.
- (59) L'Italia sottolinea inoltre che le misure notificate vanno valutate alla luce della mancanza di mezzi di trasporto alternativi e della situazione critica del settore del trasporto marittimo ⁽⁴⁾.
- (60) Secondo le autorità italiane, le società di gestione aeroportuale sono soggette alle stesse norme (in materia di bilancio, appalti pubblici, eccetera) vigenti per qualsiasi altro ente della pubblica amministrazione. Si presume che le suddette società di gestione siano meglio attrezzate per svolgere la funzione pubblica di selezionare i vettori aerei chiamati a incrementare il traffico aereo all'interno dell'UE.
- (61) L'Italia afferma che, poiché il SIEG è ben definito, i criteri per la compensazione sono stabiliti *ex ante* e i servizi vengono assegnati mediante procedure di appalto pubblico, le misure soddisfano le condizioni previste dalla sentenza "Altmark" e pertanto non costituirebbero aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE. La notifica è stata effettuata per motivi di certezza del diritto.

⁽¹⁾ GU C 10 del 12.1.2012, pag. 3.

⁽²⁾ GU C 38 del 11.02.2012, pag. 6.

⁽³⁾ A tale proposito non sono state fornite ulteriori informazioni dalle autorità italiane.

⁽⁴⁾ L'Italia fa riferimento in particolare alla privatizzazione dell'ex gruppo Tirrenia, tuttora in corso, e alla sospetta formazione di un cartello da parte delle società che offrono servizi marittimi da e verso la Sardegna, attualmente oggetto di indagine da parte dell'Autorità italiana garante della concorrenza; cfr. l'avvio del procedimento da parte dell'autorità nazionale garante della concorrenza nel caso 1743 – Tariffe traghetti da/per la Sardegna dell'11 maggio 2011.

4. VALUTAZIONE DELLE MISURE

- (62) Sulla base di quanto sin qui esposto, la Commissione esamina se le seguenti misure possono essere considerate aiuto di Stato e la loro compatibilità con il mercato interno:
- (i) compensazioni alle società di gestione aeroportuali della Sardegna per presunti SIEG nel periodo 2010 – 2013 anticipate attraverso un meccanismo di prestito gestito dalla SFIRS (cfr. punti (12), (13) sopra – (44) e (38) (misura 1);
- (ii) sovvenzioni concesse ai vettori aerei operanti negli stessi aeroporti, fra i quali Ryanair, dal 2010 (cfr. punti (45), (40) – (47), (42) (misura 2).
- (63) In via preliminare la Commissione sottolinea che le società di gestione aeroportuale hanno ricevuto prestiti dalla Regione Sardegna espressamente a titolo di anticipazioni della compensazione dovuta per il finanziamento dello sviluppo del traffico aereo presso gli stessi aeroporti (cfr. sopra i punti (21) – (29)). In base alle informazioni attualmente disponibili, la Commissione ritiene in via preliminare che attraverso tale meccanismo la compensazione sia anticipata agli aeroporti sotto forma di prestiti e che i prestiti siano rimborsati nel momento in cui gli aeroporti ricevono la compensazione. La Commissione invita l'Italia a fornire informazioni specifiche sul "Fondo aeroporti" istituito dalla legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 e sui prestiti concessi agli aeroporti, ivi compresa la documentazione contrattuale e le osservazioni su questo punto specifico.
- (64) Inoltre, la Commissione ritiene che la misura 2, sovvenzioni alle compagnie aeree, sia stata resa possibile mediante tali prestiti. Le possibili discrepanze rilevabili in questa fase fra le cifre destinate alle compagnie aeree e le anticipazioni ricevute dagli aeroporti (cfr. la tabella 3 con le tabelle 4, 5, e 6) potrebbero dipendere dal periodo più lungo (2010 – 2012) preso in esame nella presente decisione per le sovvenzioni alle compagnie aeree e dai tempi di presentazione della richiesta di anticipazione finanziaria da parte dei singoli aeroporti. L'aeroporto di Cagliari, ad esempio, ha presentato a maggio e aprile 2012 la domanda di accesso alle anticipazioni finanziarie riferite rispettivamente agli anni 2010 e 2011; a quanto risulta, pertanto, non ha ricevuto nessuna compensazione per il 2010.
- (65) La Commissione desidera inoltre sottolineare che, dato il procedimento in corso relativo al caso SA.23098 riguardante l'aeroporto di Alghero e il contenuto dello stesso, particolare considerazione sarà rivolta, nella fase di valutazione finale, alla situazione del suddetto aeroporto per evitare possibili sovrapposizioni fra il procedimento in corso e il caso attualmente in esame. A tale proposito la Commissione invita le autorità italiane a specificare se alcuni dei fondi pubblici, o parti di essi, individuati nel procedimento precedente riguardante l'aeroporto di Alghero coincidono con i fondi concessi allo stesso aeroporto tramite il regime all'esame nella presente decisione, affinché la Commissione possa evitare la doppia contabilizzazione.

4.1. Compensazioni alle società di gestione degli aeroporti sardi per SIEG (misura 1)

4.1.1. Esistenza dell'aiuto

- (66) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE "sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".
- (67) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1 sono cumulativi. Pertanto, al fine di stabilire se le misure notificate costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, devono essere soddisfatte cumulativamente tutte le condizioni summenzionate. Ossia, il sostegno finanziario deve:
- essere concesso da uno Stato membro o mediante risorse statali;
 - favorire alcune imprese o la produzione di alcuni beni;
 - falsare o rischiare di falsare la concorrenza;
 - incidere negativamente sugli scambi commerciali fra gli Stati membri.

Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (68) Il finanziamento pubblico è concesso dalla Regione Sardegna. Pertanto la misura è finanziata mediante fondi pubblici che costituiscono risorse statali ed è imputabile allo Stato. Per quanto riguarda le anticipazioni finanziarie ricevute dagli aeroporti attraverso SFIRS, la Commissione sottolinea che SFIRS è una società totalmente di proprietà della Regione Sardegna e, per statuto, ha fra le sue finalità quella di assistere la Regione nell'attuazione delle iniziative economiche intraprese da quest'ultima.

Selettività del vantaggio

- (69) Al fine di stabilire se la compensazione per la prestazione di servizi pubblici costituisca o meno un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, la Corte ha fissato i seguenti criteri nella sentenza Altmark ⁽¹⁾.
- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (di seguito Altmark 1);
 - i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (di seguito Altmark 2);
 - la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (di seguito Altmark 3);

4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi (di seguito Altmark 4).

- (70) Ai sensi del punto 34 e segg. degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 ⁽²⁾ ("orientamenti per il settore dell'aviazione 2005"), "L'autorità pubblica competente può considerare che certe attività economiche svolte dagli aeroporti costituiscano un servizio di interesse economico generale." In tal caso gli Stati membri possono imporre "al gestore dell'aeroporto una serie di oneri di servizio pubblico per garantire che l'interesse pubblico generale sia adeguatamente tutelato. In simili casi, il soggetto che gestisce l'aeroporto può ricevere dalle autorità pubbliche un compenso per i costi aggiuntivi scaturenti dall'onere di servizio pubblico".
- (71) Secondo la stessa disposizione "non è escluso che, in casi eccezionali, la gestione di un aeroporto nel suo insieme possa considerarsi come un servizio di interesse economico generale. L'autorità pubblica potrebbe in tal caso imporre oneri di servizio pubblico a un aeroporto siffatto, ad esempio quando questi sia ubicato in una regione isolata, e decidere eventualmente di fornire una compensazione. Va tuttavia notato che la gestione di un aeroporto nel suo insieme in quanto servizio economico di interesse generale non dovrebbe estendersi anche alle attività non direttamente connesse alle attività di base, quali elencate al punto 53 iv)." Le attività che non possono essere incluse fra i SIEG riguardano lo svolgimento di attività commerciali non direttamente connesse alle attività di base dell'aeroporto e che comprendono, tra l'altro, la costruzione, il finanziamento, l'utilizzazione e la locazione di spazi e beni immobili, poiché tali attività non rientrano nell'attività di trasporto ⁽³⁾.
- (72) La Commissione deve interpretare Altmark 1 alla luce dei propri orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.
- (73) A tale proposito, la Commissione rammenta che ha già constatato "che la Sardegna può essere considerata zona periferica per la sua insularità e l'assenza di effettivi mezzi di trasporto alternativi. Il ritardo di sviluppo della Sardegna, rispetto ad altre regioni italiane, è inoltre ampiamente documentato: l'isolamento della Sardegna e la

⁽¹⁾ Causa C-280/00, Altmark Trans contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark Racc.2003, pag. I-07747

⁽²⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, GU C 312 del 9.12.2005, pagg. 1-14.

⁽³⁾ L'articolo 53 iv) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 elenca le attività aeroportuali considerate come segue: "lo svolgimento di attività commerciali non direttamente connesse alle attività di base dell'aeroporto e che comprendono, tra l'altro, la costruzione, il finanziamento, l'utilizzazione e la locazione di spazi e beni immobili, non soltanto per uso ufficio e magazzino, ma anche per gli alberghi, le imprese industriali nell'area aeroportuale, i negozi, i ristoranti e i parcheggi".

bassa densità demografica, aggravata da una forte emigrazione, spiegano il ritardo economico dell'isola..."⁽¹⁾. In questa fase la Commissione non dispone di informazioni che contraddicano tale dato. Le informazioni presentate dalle autorità italiane lo confermano ulteriormente. La Commissione, pertanto, non obietta in linea di principio all'imposizione di obblighi per SIEG agli aeroporti sardi o ai collegamenti aerei con la Sardegna.

- (74) La Commissione, tuttavia, ritiene preliminarmente che nel caso all'esame i SIEG non siano stati chiaramente definiti per le ragioni esposte di seguito.
- (75) La legge 10/2010 non fa riferimento a rotte specifiche, quanto piuttosto all'obiettivo generale di potenziare il trasporto aereo e non impone all'aeroporto l'obbligo di trasferire una quota determinata della compensazione ai vettori aerei.
- (76) D'altra parte gli atti di esecuzione: a) fissano obiettivi di indirizzo generale nel settore aereo; b) stanziando determinati importi per tali finalità; c) stabiliscono alcuni criteri per la definizione dei programmi da parte dei gestori aeroportuali, il numero di passeggeri atteso, la ripartizione delle risorse di bilancio per la compensazione fra gli aeroporti interessati in base al livello di traffico e a determinati criteri di priorità.
- (77) A tale proposito, risulta che gli obiettivi da rispettare, ossia i flussi di traffico sulle rotte d'interesse strategico e le relative compensazioni, dovranno essere definiti sulla base dei programmi presentati dalle società di gestione aeroportuale e infine approvati dalla Regione. Sebbene, conformemente al punto 53 della Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale, per quanto riguarda la definizione dell'obbligo di servizio pubblico⁽²⁾, la Commissione non obietti, in linea di principio, all'intervento del prestatore del servizio nel processo attraverso il quale è incaricato di una missione di servizio pubblico nella definizione del SIEG, nel caso all'esame occorre tenere conto di altri fattori⁽³⁾.
- (78) La Commissione osserva che gli atti giuridici che istituiscono la misura fanno riferimento talvolta alla gestione dell'aeroporto nel suo insieme e in altri casi a determinate attività che vi vengono svolte (cfr. ad esempio la

deliberazione n. 43/37 del 6.12.2010⁽⁴⁾). Anche nei documenti presentati nella corrispondenza con la Commissione, le autorità italiane affermano talvolta che gli OSP riguardano determinate attività economiche dell'aeroporto⁽⁵⁾, mentre in altri casi fanno riferimento alla gestione degli aeroporti nel suo insieme⁽⁶⁾.

- (79) Inoltre, in altre parti della documentazione il SIEG è chiaramente riferito al trasporto aereo nel suo complesso: ad esempio, nel documento inviato dall'Italia il 30 novembre 2011 (pag. 4), l'obiettivo principale della misura è così definito: "Il trasporto aereo, e pertanto le strutture aeroportuali a cui il medesimo si appoggia, rappresentano per la Sardegna... un Servizio interesse economico generale, da assoggettare a obblighi specifici di servizio pubblico".
- (80) Coerentemente, nel documento inviato dall'Italia il 9 agosto 2012 si afferma: "nei piani di attività ... sono stati individuati i necessari dettagli circa l'oggetto dell'obbligo di servizio pubblico (rotte, frequenze, obiettivi di traffico) (pag.5.) e "in conseguenza della condizione di insularità e di svantaggio strutturale in cui si trova la Regione Sardegna, il trasporto aereo rappresenta l'unica modalità in grado di garantire l'accessibilità al territorio regionale... Pertanto, in assenza di oneri di servizio pubblico, l'offerta di servizi di trasporto verrebbe drasticamente ridotta con gravi conseguenze sul diritto alla mobilità dei cittadini sardi. ... per la Regione Sardegna, il trasporto aereo rappresenta un servizio di interesse economico generale e un livello soddisfacente di collegamenti potrebbe essere garantito solo a condizione che le autorità offrano una compensazione finanziaria al fornitore" (pag. 11).
- (81) Per poter essere qualificata come SIEG, un'attività deve essere sufficientemente specifica. La Commissione dubita che la definizione contenuta nella base giuridica della misura e negli atti di esecuzione possa essere considerata sufficientemente specifica. In ogni caso, le autorità italiane non hanno presentato alla Commissione alcun documento che fornisca una chiara descrizione degli obblighi imposti agli aeroporti. Infine la Commissione fa rilevare che, in linea di principio e in termini generali,

⁽¹⁾ Decisione 2007/332/CE, punti 29 e 30.

⁽²⁾ GU C 008 dell'11.01.2012, pag. 4.

⁽³⁾ Il punto 53 così recita: "L'intervento del prestatore del servizio nel processo attraverso il quale è incaricato di una missione di servizio pubblico non osta a che tale missione dipenda da un atto della pubblica autorità, anche se l'incarico sia attribuito su richiesta del prestatore del servizio [84]. In alcuni Stati membri, non è insolito che le autorità finanzino servizi che sono stati messi a punto e proposti dal fornitore stesso. Tuttavia l'autorità deve decidere se approvare o meno la proposta del fornitore prima di poter concedere qualsiasi compensazione. È irrilevante se gli elementi necessari dell'atto d'incarico sono inseriti direttamente nella decisione di accettare la proposta del fornitore o in un atto giuridico distinto, ad esempio un contratto con il fornitore."

⁽⁴⁾ In questa deliberazione coesiste un'affermazione come la seguente, in cui vengono considerate alcune attività: "Riguardo alle attività svolte dagli aeroporti regionali nel loro complesso la gestione degli stessi sarà soggetta ad oneri di servizio pubblico consistenti nel porre in essere azioni di potenziamento o almeno di mantenimento del traffico aereo anche mediante azioni promozionali" con un'affermazione diversa, in cui viene considerato l'aeroporto nel suo insieme: "Il finanziamento per l'anno 2010 ... terrà conto dei programmi di attività inviati dalle Società di gestione degli aeroporti e del ruolo di Servizio di Interesse Economico Generale attribuito alla gestione dell'aeroporto nel suo complesso."

⁽⁵⁾ Per esempio, nella sua lettera del 9 agosto 2012 (pag. 7) l'Italia dichiara: "Sulla base della frequenza, dell'offerta di posti nell'aeromobile e di un congruo coefficiente di riempimento per ciascun collegamento è stato stimato il numero di passeggeri annuo che dovranno essere trasportati e che rappresenta l'obbligo specifico di servizio pubblico che la Regione attribuisce alle società di gestione aeroportuale". Anche nella lettera del 24 febbraio 2012 (pag. 5) l'obbligo di servizio pubblico imposto agli aeroporti riguarda tutte le attività connesse alla selezione delle compagnie aeree, la valutazione delle loro capacità e l'erogazione ad esse delle risorse finanziarie necessarie a coprire almeno parte dei costi.

⁽⁶⁾ Cfr. ad esempio la lettera del 30 novembre 2011 (pag. 6): "la Regione Autonoma della Sardegna, considerando la gestione degli aeroporti nel suo insieme un Servizio di Interesse economico generale ...".

l'attività principale di qualsiasi società di gestione aeroportuale dovrebbe proprio essere quella di sostenere e sviluppare il traffico aereo.

- (82) In considerazione di tutti gli elementi sin qui esposti, in questa fase la Commissione dubita che il compito degli aeroporti interessati possa essere considerato un servizio di interesse economico generale. Di conseguenza, non è possibile valutare la necessità di compensazioni del SIEG.
- (83) La Commissione osserva che in questo caso le compensazioni ai gestori aeroportuali per l'adempimento dei presunti SIEG non sono state assegnate mediante gara d'appalto bensì sono state concesse direttamente alle società di gestione in oggetto.
- (84) Inoltre, le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione alcuna indicazione del fatto che il livello della compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.
- (85) Ne consegue che, in questa fase, la Commissione non dispone di elementi probatori a sostegno dell'argomentazione che i beneficiari forniscono effettivamente i servizi in questione al costo minore per la collettività. In mancanza di elementi che provino il contrario, non si può accertare che in questo caso la compensazione riconosciuta alle società di gestione aeroportuale per l'espletamento del SIEG sia stata determinata in base ai costi di un'impresa efficiente. La Commissione ritiene pertanto in via preliminare che la condizione Altmark 4 non sia stata rispettata nel caso in esame.
- (86) Poiché i quattro criteri Altmark non sono soddisfatti cumulativamente in questo caso, la Commissione conclude in via preliminare che la misura conferisce ai beneficiari un vantaggio economico.
- (87) Per quanto riguarda le anticipazioni finanziarie ricevute dagli aeroporti attraverso i prestiti gestiti da SFIRS, le informazioni disponibili in questa fase alla Commissione non sono sufficienti a consentirle di stabilire se i prestiti in questione siano stati sottoscritti dalle società di gestione aeroportuale a condizioni di mercato. La Commissione invita le autorità italiane a fornire il regolamento che disciplina il Fondo aeroporti e altri atti amministrativi pertinenti, tutti i contratti connessi a tali prestiti e a presentare elementi probatori a conferma del fatto che i prestiti sono stati concessi a condizioni di mercato. La Commissione osserva che qualora tali prestiti fossero ottenuti dalle società di gestione aeroportuale a condizioni di favore, i beneficiari ne ricaverebbero un vantaggio economico supplementare, pari alla differenza fra il tasso di mercato e il tasso di interesse effettivamente pagato dalle società di gestione aeroportuale e i prestiti costituirebbero una misura di aiuto a sé stante.

Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi commerciali

- (88) La Commissione sottolinea che quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa

rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi commerciali all'interno dell'UE, queste ultime sono da considerarsi influenzate negativamente dall'aiuto.

- (89) Conformemente alla giurisprudenza consolidata⁽¹⁾, affinché una misura falsi la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.
- (90) La Commissione ritiene che qualsiasi vantaggio economico indebito concesso alle società di gestione aeroportuale sarde mediante risorse pubbliche potrebbe rafforzare la posizione dei beneficiari rispetto ai loro concorrenti sul mercato dei fornitori servizi aeroportuali. La Commissione osserva che in Europa molti operatori competono fra loro per la gestione delle infrastrutture aeroportuali, compresi gli aeroporti locali e regionali (fra gli altri Infratil, Vinci, Veolia Transdev, ecc.). Gli aiuti concessi a SOGEAAL, SOGAER and GEASAR possono pertanto falsare la concorrenza nei mercati della gestione delle infrastrutture aeroportuali rafforzando la posizione economica delle stesse, riducendo le opportunità imprenditoriali degli aeroporti concorrenti e rendendo gli aeroporti sardi più attraenti per i vettori aerei rispetto ad altre possibili destinazioni. Visto che il mercato dei servizi aeroportuali è aperto alla concorrenza a livello dell'UE, qualsiasi aiuto concesso ai gestori aeroportuali rischia di incidere sugli scambi fra gli Stati membri.
- (91) Pertanto, il finanziamento pubblico in esame falsa o rischia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi commerciali fra gli Stati membri.

Legalità della misura

- (92) Conformemente alla clausola di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE e dell'articolo 3 del regolamento del Consiglio n. 659/1999 del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 (ora art.88) del trattato CE, ai nuovi aiuti non può essere data esecuzione prima che la Commissione abbia adottato una decisione di autorizzazione dell'aiuto. In tale contesto, si può ritenere che ad un aiuto sia stata data esecuzione quando viene adottato l'atto giuridicamente vincolante che prevede l'aiuto in questione. A tale proposito la Commissione ha raccomandato che gli Stati membri prevedano nella loro legislazione una clausola di riserva in base alla quale l'ente che concede l'aiuto può concederlo solo previa autorizzazione della Commissione⁽²⁾.
- (93) Nel caso all'esame, la legge regionale adottata nel 2010 non prevede alcuna clausola condizionale. Al contrario, le autorità regionali hanno approvato anche la procedura per adeguare il bilancio alla misura in oggetto. Inoltre, essa è stata notificata soltanto alla fine del 2011. Infine, la Regione ha approvato gli atti di esecuzione, stabilendo sia disposizioni normative (deliberazioni n. 29/36 del 27 luglio 2010, n. 43/37 del 6 dicembre 2010 e n. 52/117 del 31 dicembre 2011) che misure concrete per l'attuazione del regime (relative all'approvazione dei programmi, dei prestiti, ecc.). Inoltre, la regione ha anticipato gli effetti del regime di aiuto concedendo agli aeroporti i prestiti (cfr. i punti (21) – (29) sopra).

⁽¹⁾ Causa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest contro Commissione* Racc.1998, pag. II-717.

⁽²⁾ Cfr. XXIII relazione sulla politica di concorrenza 1993, pag. 250

- (94) Pertanto, la Commissione è del parere che il regime di compensazione sia stato concesso in violazione della clausola di sospensione e debba pertanto essere considerato illegale.

Conclusione sull'esistenza e la legalità dell'aiuto

- (95) Per le ragioni sin qui esposte, la Commissione giunge alla conclusione che la compensazione riconosciuta agli aeroporti sardi di Cagliari, Alghero, Olbia ed eventualmente Oristano e Tortolì-Arbatax costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.
- (96) Poiché la misura in oggetto non è stata sottoposta preventivamente ad approvazione da parte della Commissione, l'Italia non ha rispettato l'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE.

4.1.2. Valutazione della compatibilità

- (97) Le autorità italiane sostengono che le compensazioni destinate agli aeroporti sardi sono concesse per l'adempimento di un SIEG che consiste nel potenziamento del trasporto aereo, nella destagionalizzazione dei collegamenti aerei e, infine, nell'incremento delle attività turistiche nella regione. In particolare, la Sardegna ha assegnato le risorse in oggetto ai gestori aeroportuali affinché questi ultimi finanzino lo sviluppo del traffico aereo nel periodo 2010 – 2013. Per il periodo 2012-2013 la Regione Sardegna ha stanziato a favore degli aeroporti un importo complessivo di EUR 80 654 887,33.
- (98) Nella misura in cui la Commissione accetta che il servizio sia qualificato come SIEG, la compatibilità dello stesso deve essere valutata ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE. L'articolo 106, paragrafo 2 stabilisce che *“le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione”*.
- (99) Il 31 gennaio 2012 sono entrate in vigore la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) ⁽¹⁾ (di seguito *disciplina SIEG 2011*) e la *decisione SIEG 2011*. I suddetti strumenti giuridici chiariscono le modalità di applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE da parte della Commissione.

a) Applicabilità della decisione SIEG 2005 e 2011

- (100) L'articolo 2, paragrafo 1, lettera e) della *decisione SIEG 2011* autorizza compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ad aeroporti con un traffico annuale medio non superiore a 200 000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale. Tale compensazione è considerata compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica nella misura in cui i servizi in questione costituiscano effettivamente SIEG, siano assegnati ai beneficiari mediante un atto di incarico in cui siano chiaramente indicati gli obblighi imposti (articolo 4), la compensazione sia basata sui costi

supplementari sostenuti nell'adempimento degli OSP (articolo 5) e non si verifichino sovracompensozioni (articolo 6). La decisione 2011 non è applicabile al caso in esame in quanto il livello di traffico di Alghero, Olbia e Cagliari ha superato il tetto di 200 000 passeggeri. Potrebbe eventualmente essere applicabile a Tortolì-Arbatax e Oristano nel caso in cui questi aeroporti minori fossero interessati dalla misura.

- (101) Tuttavia, al regime d'aiuto oggetto di valutazione è stata data esecuzione prima dell'adozione della decisione SIEG 2011. A norma dell'articolo 10, lettera a) della decisione SIEG, qualsiasi regime di aiuti messo ad esecuzione prima dell'entrata in vigore della presente decisione, che fosse compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica a norma della decisione 2005/842/CE, continua a essere compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica per un ulteriore periodo di due anni.
- (102) L'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione 2005/842/CE consentiva compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ad aeroporti con un traffico annuale medio non superiore a 1 000 000 di passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale. I tre aeroporti di Alghero, Olbia e Cagliari hanno registrato un livello di traffico superiore a 1 000 000 passeggeri almeno nel 2008 ⁽²⁾ La stessa eccezione di cui sopra varrebbe per gli aeroporti di Tortolì-Arbatax e Oristano nel caso in cui fossero interessati dalla misura.
- (103) La Commissione ritiene in via preliminare che nessuna delle condizioni summenzionate sia stata rispettata nel caso in oggetto poiché il livello di traffico ad Alghero, Cagliari e Olbia è superiore ai limiti stabiliti nella decisione del 2005 e in quella del 2011 con la possibile eccezione, se del caso, di Tortolì-Arbatax e Oristano. La Commissione osserva inoltre che in nessuna circostanza le autorità italiane hanno sostenuto che le compensazioni riconosciute agli aeroporti in questione sarebbero compatibili ed esenti dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG 2005 o 2011. Esse sostengono invece che la compensazione non costituisce aiuto in quanto sono soddisfatti tutti i criteri Altmark.
- (104) Con l'avvio del procedimento d'indagine formale, la Commissione invita le autorità italiane a documentare dettagliatamente il rispetto delle condizioni di compatibilità previste. Ha inoltre invitato le parti interessate a presentare osservazioni al riguardo.

c) Disciplina SIEG

- (105) Come è stato sottolineato, il punto 69 della disciplina SIEG 2011 chiarisce che la disciplina si applica anche a misure di aiuto sulle quali la Commissione sarà chiamata a decidere dopo il 31 gennaio 2012, anche nel caso in cui gli aiuti siano stati concessi prima di tale data. La disciplina SIEG 2011 stabilisce i criteri di compatibilità delle misure soggette all'obbligo di notifica. In essa sono definite le seguenti condizioni di compatibilità:

⁽¹⁾ GU C 8 dell'11.1.2012.

⁽²⁾ Secondo i dati forniti dal sito dell'Associazione Italiana Gestori Aeroporti, nel 2008 i passeggeri registrati ad Alghero sono stati 1.380.762, a Cagliari 2.929.870, e a Olbia 1.803.324 (www.assaeroporto.it).

- a. gli aiuti devono essere concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato (punto 12);
 - b. la responsabilità del funzionamento del servizio di interesse economico generale deve essere attribuita alle imprese interessate mediante uno o più atti, la cui forma può essere decisa da ciascuno Stato membro. Tali atti devono specificare chiaramente l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico; l'impresa e, se del caso, il territorio interessati; la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa; la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; e le modalità per evitare sovracompensazione e per il loro eventuale recupero (punti 15 e 16);
 - c. l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole (punto 21).
- (106) La Commissione rileva che in questo caso le autorità italiane hanno stabilito criteri finalizzati al calcolo della compensazione dovuta alle società di gestione aeroportuale sulla base dei costi operativi delle compagnie aeree, anziché dei costi supplementari presumibilmente sostenuti dagli aeroporti stessi nell'espletare gli obblighi di servizio pubblico.
- (107) In base a tali presupposti, la Commissione, in questo stadio, non è in grado di concludere che le società di gestione aeroportuale sono tenute a espletare obblighi di servizio pubblico che sono stati opportunamente affidati loro mediante uno o più atti giuridici.
- (108) Poiché la Commissione, in questa fase, non è in grado di stabilire in via definitiva se i servizi in questione siano qualificabili come SIEG, essa non è in grado di stabilire se il livello della compensazione riconosciuta alle società di gestione aeroportuale sia proporzionato.
- (109) Alla luce di quanto sin qui esposto, la Commissione non è in grado di valutare la compatibilità della compensazione ai gestori aeroportuali della Sardegna ai sensi della disciplina SIEG 2011. Avviando il procedimento d'indagine formale, la Commissione invita le autorità italiane a presentare tutte le informazioni rilevanti a tale proposito.
- (110) La Commissione giunge pertanto alla conclusione preliminare che la misura in oggetto non può essere considerata compatibile ai sensi dell'articolo 106 del TFUE sulla base della disciplina SIEG 2011.

Conclusione sulla valutazione di compatibilità

- (111) Sulla base di quanto sin qui esposto, la Commissione esprime dubbi sulla compatibilità con il mercato interno del regime di compensazione a favore dei gestori aeroportuali di Alghero, Cagliari e Olbia, ed eventualmente Oristano e Tortolì-Arbatax, e invita le parti interessate a presentare osservazioni.
- (112) In particolare, la Commissione ritiene in via preliminare che ciò che le autorità italiane intendono affidare agli aeroporti come SIEG siano piuttosto da considerare

come obblighi di servizio pubblico relativi a una pluralità di rotte aeree che avrebbero dovuto essere imposti, ai sensi del regolamento 1008/2008, ai vettori aerei. In altri termini, l'Italia sembra scambiare i SIEG gravanti sugli aeroporti con gli OSP gravanti sulle linee aeree. La Commissione invita l'Italia e terzi a presentare osservazioni al riguardo.

- (113) La Commissione invita inoltre le autorità italiane a fornire informazioni in merito alle compensazioni eventualmente concesse agli scali aeroportuali di Oristano o Tortolì-Arbatax, fino al momento della presente decisione.
- (114) Infine, la Commissione invita le autorità italiane a fornire tutte le informazioni necessarie per valutare se i prestiti destinati ai gestori aeroportuali siano stati concessi da SFIRS a condizioni di mercato.

4.2. Aiuto di Stato alle compagnie aeree operanti presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia (misura 2)

- (115) Dalle informazioni in possesso della Commissione risulta che i vettori aerei hanno presumibilmente ricevuto dalla Regione Sardegna contributi finanziari per un importo totale di EUR [26 – 33 milioni] nel periodo 2010 – 2012, attraverso i gestori aeroportuali di Alghero, Olbia e Cagliari. Un ulteriore importo di EUR [3 – 4 milioni] potrebbe essere stato concesso per il 2012. Non è chiaro, in questa fase, se le compagnie aeree abbiano beneficiato di altre forme di vantaggio (quali ad esempio tariffe aeroportuali ridotte) presso gli stessi aeroporti.

4.2.1. Esistenza dell'aiuto

Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (116) La nozione di aiuto di Stato si applica a qualsiasi vantaggio concesso direttamente o indirettamente, finanziato mediante risorse statali, erogate dallo Stato stesso o da qualsiasi organismo intermediario operante in virtù dei poteri ad esso conferiti.⁽¹⁾
- (117) Poiché la Regione Sardegna ha esercitato costantemente un controllo sulle risorse in esame e dette risorse erano state stanziare espressamente in sede di bilancio regionale con la finalità, fra le altre, di incentivare collegamenti aerei da e verso gli aeroporti, la Commissione ritiene che i fondi trasferiti dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree siano imputabili allo Stato e sono costituiti da risorse statali.

Selettività del vantaggio

- (118) Una misura costituisce aiuto di Stato soltanto se il beneficiario ottiene un vantaggio selettivo che non avrebbe ricevuto alle normali condizioni di mercato⁽²⁾.
- (119) In primo luogo, la Commissione osserva che qualsiasi vantaggio inerente alla misura è da considerare selettivo nella misura in cui essa è diretta soltanto ad alcuni vettori aerei. In secondo luogo, la Commissione osserva che le sovvenzioni riducono i costi che i vettori aerei dovrebbero altrimenti sostenere attingendo a risorse proprie se dovessero gestire gli stessi voli di linea.

⁽¹⁾ Causa C-482/99 Francia contro Commissione (di seguito: "Stardust Marine"), Racc. 2002, pag. I-4397.

⁽²⁾ Causa C-342/96, Regno di Spagna contro Commissione. Racc.1999, pag. I-2459, punto 41.

Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi commerciali

- (120) Il settore del trasporto aereo è caratterizzato da intensa concorrenza fra gli operatori dei diversi Stati membri, in particolare dopo l'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo ("Terzo pacchetto") il 1° gennaio 1990⁽¹⁾. Ne consegue, che il sostegno finanziario alle compagnie aeree che operano presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia può incidere sugli scambi commerciali fra gli Stati membri e falsare o rischiare di falsare la concorrenza nel settore del trasporto aereo.

Conclusione sull'esistenza di aiuti di Stato alle compagnie aeree

- (121) Alla luce dell'analisi sin qui esposta, in questa fase la Commissione è dell'opinione che le misure in esame possono comportare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.
- (122) Nella misura in cui i provvedimenti costituiscono aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, essi sono considerati illegali a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, in quanto concessi presumibilmente ai beneficiari in violazione dell'obbligo di sospensione.

4.2.2. Valutazione di compatibilità delle misure a favore delle compagnie aeree

a) Decisione SIEG 2011 e regolamento 1008/2008

- (123) L'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione SIEG 2011 si applica agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione di obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del trattato, se le compensazioni riguardano la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ai collegamenti aerei verso isole con traffico annuale medio non superiore a 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale.
- (124) Al regime in esame è stata data esecuzione prima dell'adozione della decisione SIEG 2011 (cfr. sopra i punti (12)-(35) e (92)). Pertanto si deve valutare se il regime attuato fosse compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c) della decisione 2005/842/CE, recante la stessa disposizione di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d) della decisione SIEG 2011.
- (125) La decisione SIEG 2011 (così come la decisione 2005/842/CE) si applica alle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo a condizione che, oltre a soddisfare le condizioni di cui alla decisione, tali compensazioni rispettino anche le norme settoriali contenute nel regolamento 1008/2008.

- (126) Il regolamento (CE) n. 1008/2008⁽²⁾ ("regolamento 1008/2008") disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei dell'UE, le norme ad esse applicabili e la determinazione del prezzo dei servizi aerei. Ai sensi del regolamento, gli Stati membri possono imporre OSP riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto dell'UE e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo dell'UE o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso.

- (127) Il regolamento 1008/2008 limita la possibilità di imporre OSP nel settore del trasporto aereo esclusivamente a casi specifici e debitamente giustificati, quali i collegamenti con regioni periferiche o in via di sviluppo dell'UE. A tal fine, prevede una rigorosa procedura in due fasi per l'affidamento: in un primo tempo senza compensazione e in un secondo tempo, solo nel caso in cui l'affidamento senza compensazione sia risultato inefficace, con compensazione. Entrambi i casi sono soggetti all'obbligo di pubblicazione di una comunicazione e la Commissione deve essere tenuta al corrente di tutte le fasi della procedura.

- (128) A seguito dell'adozione del pacchetto SIEG, l'OSP imposto alle compagnie aeree conformemente al regolamento 1008/2008 è, ai sensi del punto 24 della decisione SIEG 2011, esente dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE, purché rispetti le condizioni previste dal regolamento 1008/2008 e dalla decisione SIEG 2011.

- (129) Nel caso in oggetto, le autorità italiane, hanno sottolineato la distinzione fra la finalità del regime attuale e la finalità degli OSP nel trasporto aereo.

- (130) Pertanto, sulla base delle informazioni finora disponibili e delle dichiarazioni delle autorità italiane, in questa fase la Commissione dubita che la misura sia conforme alle condizioni stabilite dal regolamento 1008/2008. Ciò vale sia per i servizi aerei prestati in passato (dal 2010) che per quelli previsti per il futuro (fino al 2013).

b) Disciplina SIEG e regolamento 1008/2008

- (131) La compensazione versata alle compagnie aeree può essere valutata ai sensi della disciplina SIEG 2011. Com'è già stato precisato, la disciplina SIEG 2011 si applica alle misure di aiuto attuate prima dell'entrata in vigore della disciplina stessa. Inoltre il punto 8 della disciplina chiarisce che i principi in essa delineati si applicano alle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo fatte salve le disposizioni specifiche più restrittive contenute nelle normative settoriali dell'Unione, ossia, nel caso all'esame, il regolamento 1008/2008.

⁽¹⁾ Regolamenti (CEE) n. 2407/92, n. 2408/92 e n. 2409/92 del Consiglio pubblicati in GU L 240 del 28.8.1992.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), GU L 293, 31.10.2008.

- (132) Poiché in questa fase la Commissione le autorità italiane non hanno fornito informazioni che consentano alla Commissione di valutare la compatibilità delle misure con la disciplina SIEG 2011, la Commissione non può stabilire che l'aiuto è compatibile con detta disciplina e invita le autorità italiane a presentare tutte le osservazioni pertinenti a tale proposito.
- c) Orientamenti per il settore dell'aviazione
- (133) Di seguito la Commissione prenderà in esame la compatibilità degli aiuti a favore delle compagnie aeree in quanto possibili aiuti di avviamento ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 ⁽¹⁾.
- (134) Gli orientamenti del 2005 tengono conto che i piccoli aeroporti spesso non dispongono del volume di passeggeri necessario per raggiungere una dimensione critica e la soglia di redditività; ne consegue che *"le compagnie aeree non sempre sono disposte, senza incentivi, a correre il rischio di aprire collegamenti in partenza da aeroporti sconosciuti e non ancora affermati"* recita il punto 74 degli orientamenti del 2005. Per questa ragione la Commissione può accettare, nel rispetto di un certo numero di condizioni, la concessione di aiuti pubblici volti a incentivare la creazione di *"nuovi collegamenti o nuove frequenze a partire dagli aeroporti regionali e ad attirare il volume di passeggeri necessario a permettere loro di raggiungere poi, entro un periodo di tempo limitato, la soglia di redditività"*.
- (135) Qualora siano rispettati i criteri previsti dagli orientamenti del 2005, gli aiuti di avviamento sono considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. La Commissione invita le autorità italiane a presentare tutte le informazioni necessarie a consentirle di valutare se le misure in oggetto possono essere considerate compatibili con gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.
- (136) Secondo il punto 79 degli orientamenti del 2005:
- (a) *"... gli aiuti devono essere versati a vettori aerei detentori di una licenza d'esercizio in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro in applicazione del regolamento (CEE) n. 2407/92 ⁽²⁾ del Consiglio sul rilascio delle licenze ai vettori aerei"*.
- (137) La Commissione invita le autorità italiane a precisare quali compagnie aeree hanno effettivamente ricevuto aiuti e a chiarire se esse sono vettori che detengono una licenza d'esercizio in corso di validità in applicazione del regolamento 1008/2008.
- (b) *"... gli aiuti devono essere versati per rotte che collegano un aeroporto regionale delle categorie C e D con un altro aeroporto dell'Unione."*
- (138) Tutti gli aeroporti interessati sono aeroporti di categoria C, ad eccezione di Oristano e Tortolì-Arbatax, che sono aeroporti di categoria D.
- (c) *"... gli aiuti riguardano esclusivamente l'attivazione di nuove rotte o di nuove frequenze (quali definite negli Orientamenti del 2005), che si traducono in un incremento del volume netto di passeggeri"*.
- (139) La Commissione invita le autorità italiane a spiegare se le rotte oggetto di compensazioni sono classificabili fra le nuove rotte o le nuove frequenze.
- (d) *"... la linea sovvenzionata deve risultare redditizia a termine, ossia coprire perlomeno le spese senza finanziamenti pubblici. Questo è il motivo per cui gli aiuti di avviamento devono essere decrescenti e limitati nel tempo."*
- (140) Gli aiuti hanno una durata di 4 anni. Non risulta da nessun documento legale che le sovvenzioni in oggetto abbiano carattere decrescente. La Commissione non dispone di informazioni dalle quali risulti se le compagnie aeree abbiano dimostrato, sulla base di un piano aziendale o di qualsiasi altra stima, la redditività delle rotte per un congruo periodo di tempo dopo la cessazione del contributo.
- (e) *"... l'importo dell'aiuto deve essere strettamente legato ai costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera ... Queste spese sono, in particolare, le spese iniziali di marketing e di pubblicità, necessarie per far conoscere al pubblico l'esistenza del nuovo collegamento aereo e possono comprendere le spese di insediamento ... L'aiuto non può invece riguardare i normali costi operativi (locazione o ammortamento degli aerei, carburante, stipendi del personale di volo, oneri aeroportuali, servizi di catering). Le spese ammissibili accettate dovranno corrispondere a costi reali riscontrabili in condizioni normali di mercato"*.
- (141) Le informazioni finora pervenute sembrano indicare che le sovvenzioni sono state concesse per normali costi operativi, quali i costi di carburante e gli stipendi del personale di volo. In effetti, la formula per la stima del contributo indicata dalla Regione include il costo orario di un tipico volo standard e non soltanto i costi di avviamento.
- (f) *"... l'aiuto decrescente può essere concesso per una durata massima di tre anni. L'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 30 % delle spese ammissibili."*
- (142) Le sovvenzioni sono concesse ai vettori aerei sono per un periodo di quattro anni. La Commissione dubita che gli aiuti siano decrescenti e che siano stati rispettati i criteri di intensità e durata degli aiuti stessi. Inoltre, come rammentato in precedenza, le sovvenzioni sono state concesse presumibilmente per coprire i normali costi operativi.
- (g) *"... il versamento dell'aiuto deve essere rapportato all'aumento effettivo del numero di passeggeri trasportati"*.
-
- ⁽¹⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, GU C 312 del 9.12.2005, pagg. 1-14.
- ⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, GU L 240 del 24.8.1992, pagg. 1-7. Il regolamento 2407/92 è stato abrogato e sostituito dal regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), GU L 293 del 31.10.2008.

(143) Le autorità italiane non hanno documentato l'imposizione di alcun obbligo specifico alle compagnie aeree relativamente al volume dei passeggeri agli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia ed eventualmente Oristano e Tortoli-Arbatax.

(h) *"... l'ente pubblico che intenda erogare ad una compagnia, sia attraverso un aeroporto che senza il suo tramite, aiuti all'avviamento di una nuova rotta è tenuto a rendere pubblico il proprio progetto entro un termine e con una pubblicità sufficienti a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi."*

(144) La Commissione osserva che l'Italia non ha pubblicizzato gli aiuti destinati ai vettori aerei presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia, almeno per quanto riguarda il 2010, il 2011 e il 2012.

(145) Per quanto riguarda le ulteriori condizioni di cui al punto 79 degli orientamenti del 2005, la Commissione sottolinea inoltre che le autorità italiane non sono state in grado di presentare alcun piano economico-finanziario o analisi precedente alla concessione dell'aiuto (punto 79, lettera i)) e che non è stato rispettato il criterio della pubblicità (punto 79, lettera j)), almeno relativamente agli anni 2010, 2011 e 2012.

(146) Nella fase attuale la Commissione dubita altresì che le autorità italiane abbiano predisposto le procedure idonee a trattare possibili ricorsi in merito alle compensazioni ai sensi del punto 79, lettera k) e che siano state rispettate le disposizioni concernenti il sistema di sanzioni di cui al punto 79, lettera l), degli orientamenti del 2005.

(147) Nella fase attuale la Commissione non dispone di informazioni sull'eventuale cumulo dell'aiuto con altri tipi di aiuti erogati, come gli aiuti a carattere sociale o compensazioni per la prestazione di servizi pubblici imposti ai vettori aerei. A tale proposito, le autorità italiane hanno specificato che le rotte che collegano la Sardegna con l'Italia continentale soggette a OSP ai sensi della normativa sui trasporti non sono in sovrapposizione con le rotte qui prese in esame. La Commissione invita l'Italia a fornire chiarimenti su questo punto.

Conclusione sulla compatibilità

(148) Alla luce di quanto sin qui esposto, la Commissione dubita che l'aiuto di Stato erogato per il 2010 ai vettori aerei che operano presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia possa essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

5. DECISIONE

Alla luce delle considerazioni esposte in precedenza, la Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita la Repubblica italiana a presentare osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione delle misure elencate di seguito entro il termine di un mese dalla data di ricevimento della presente. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere immediatamente copia della presente ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

Le misure all'esame sono le seguenti: (i) compensazioni ai gestori aeroportuali degli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia ed eventualmente Oristano e Tortoli-Arbatax per presunti SIEG per tutto il periodo dal 2010 al 2013 (o fino alla data più recente di applicazione al regime) anticipate attraverso un meccanismo di prestito; (ii) sovvenzioni alle compagnie aeree operanti presso gli stessi aeroporti a partire dal 2010. L'ambito del procedimento di indagine formale avviato con la presente decisione è destinata a coprire misure di aiuto che non erano state oggetto della decisione della Commissione del 12 settembre 2007 (decisione di avvio del procedimento del 2007) e della decisione della Commissione del 27 giugno 2012 (decisione di estensione del procedimento del 2012) sul caso SA.23098, in attesa di ulteriori informazioni che dovranno essere fornite dall'Italia in merito.

La Commissione avverte la Repubblica italiana che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.»

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2013 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 420 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	910 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT