ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Οκτωβρίου 2004

όσον αφορά το καθεστώς ενίσχυσης που τέθηκε σε εφαρμογή από το Βασίλειο της Ισπανίας υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Intermediación Aérea SL

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 3938]

(Το κείμενο στην ισπανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/351/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

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

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1] και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της, στις 11 Απριλίου 2002 S(2002) 4231, η οποία πρωτοκολλήθηκε με τον αριθμό NN/110/02, η Επιτροπή ενημερώθηκε ότι το Βασίλειο της Ισπανίας είχε θέσει σε εφαρμογή την ενίσχυση υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Intermediación Aérea SL (η οποία στο εξής αποκαλείται «Intermed»), για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών στη γραμμή Girona–Madrid–Girona. Η Επιτροπή, με επιστολή της στις 23 Μαΐου 2002, ζήτησε κάθε δέουσα πληροφορία σχετικά με το θέμα αυτό από τις ισπανικές αρχές. Οι τελευταίες αυτές απάντησαν με την επιστολή τους της 1ης Ιουλίου 2002, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 5 Ιουλίου 2002.

(2) Η Επιτροπή, με επιστολή της στις 13 Δεκεμβρίου 2002, πληροφόρησε το Βασίλειο της Ισπανίας για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση.

(4) Με επιστολή της μόνιμης αντιπροσωπείας της Ισπανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 9 Ιανουαρίου 2003, οι ισπανικές αρχές ζήτησαν συμπληρωματική προθεσμία για να απαντήσουν στην επιστολή της 13ης Δεκεμβρίου 2003. Με την επιστολή της της 20ής Ιανουαρίου 2003 TREN/A4(2003) 838, η Επιτροπή χορήγησε συμπληρωματική προθεσμία 15 εργασίμων ημερών.

(5) Οι ισπανικές αρχές απέστειλαν τις παρατηρήσεις τους με την επιστολή τους της 18ης Μαρτίου 2003, σχετ. A24-3996, η οποία πρωτοκολλήθηκε από τη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής στις 19 Μαρτίου 2003.

(6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εκ μέρους των ενδιαφερομένων μερών. Τις διαβίβασε στο Βασίλειο της Ισπανίας με τις επιστολές της 13ης Μαρτίου 2003 και της 2ας Απριλίου 2003 δίνοντάς του τη δυνατότητα να τις σχολιάσει και έλαβε τα σχόλιά του με την επιστολή της 7ης Μαΐου 2003.

[1] ΕΕ C 32 της 11.2.2003, σ. 2.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Νομική βάση της ενίσχυσης

(7) Σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία διαθέτει η Επιτροπή, τα προβλεπόμενα μέτρα από τις ισπανικές αρχές αναφέρονται στη «Σύμβαση σχετικά με την αεροπορική σύνδεση των πόλεων Girona και Μαδρίτης» η οποία συνάφθηκε στις 26 Μαρτίου 2002 μεταξύ της Generalitat de Catalunya, της Diputación de Girona, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Girona και του εκπροσώπου της Intermed (στο εξής αποκαλείται «η σύμβαση»).

Στόχοι της ενίσχυσης

(8) Στόχος της ενίσχυσης είναι να ευνοηθεί η ανάπτυξη ανταγωνιστικών και ποιοτικών αερομεταφορών στη γραμμή Girona–Madrid–Girona, μέσω της χρησιμοποίησης αεροσκαφών τα οποία πληρούν τους κατάλληλους όρους άνεσης και αξιοπιστίας, καθώς και να επιτευχθεί εύλογη κερδοφορία στην εν λόγω αεροπορική σύνδεση.

Διαδικασία επιλογής της παρέχουσας την υπηρεσία εταιρείας

(9) Λόγω της απουσίας τακτικών δρομολογίων μεταξύ των πόλεων Girona και Μαδρίτης, δεδομένου ότι κανένας αεροπορικός μεταφορέας δεν πρότεινε την υπηρεσία αυτή, η αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας ήρθε σε επαφή με προσωπική επιστολή κατά την περίοδο Ιουλίου-Νοεμβρίου 2001 με ορισμένους εθνικούς αερομεταφορείς αλλά επίσης και με μεταφορείς άλλων κρατών μελών της Κοινότητας [Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) και Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa)] προκειμένου να γνωστοποιήσει την πρωτοβουλία της να ενθαρρύνει τη δημιουργία της εν λόγω αεροπορικής γραμμής και να τους καλέσει να υποβάλουν τις προσφορές τους ή να δηλώσουν ότι είναι έτοιμοι να αναλάβουν την πτήση αυτή.

(10) Μετά τη διαδικασία αυτή, οι αρχές της αυτόνομης κυβέρνησης της Καταλονίας διαπίστωσαν ότι ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος εκδήλωσε τη διαθεσιμότητά του και την ικανότητα της διασφάλισης της τακτικής αυτής σύνδεσης και ο οποίος μπορούσε να αναλάβει τις σχετικές υποχρεώσεις παροχής δημοσίας υπηρεσίας ήταν η Intermed και, επομένως, με αυτόν τον μεταφορέα συνάφθηκε η σύμβαση.

Η αεροπορική σύνδεση Girona–Μαδρίτη–Girona

(11) Η αεροπορική σύνδεση Girona–Μαδρίτη–Girona εξυπηρετείτο αφενός μεν με τακτική πτήση η εταιρεία Intermed από τις 15 Απριλίου 2002 με ένα αεροσκάφος ATR 42-300, 48 θέσεων, και αφετέρου με ένα μη τακτικό δρομολόγιο (charter), σύμφωνα με τις πληροφορίες τις οποίες παρείχαν οι ισπανικές αρχές, το οποίο εκτελείτο από τον καταγγέλοντα στην υπόθεση αυτή από τις 3 Απριλίου 2002 με αεροσκάφος τύπου SA-227.

(12) Το αεροδρόμιο της Girona είναι ένα μικρό αεροδρόμιο, η επιβατική κίνηση του οποίου εξελίχθηκε ως εξής ([3]):

Εξέλιξη επιβατικής κίνησης

Έτος	Αριθμός επιβατών	Έτος	Αριθμός επιβατών
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

([3]) Σελίδα Ιντερνέτ: *www.aena.es* de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Σεπτέμβριος 2004.

Περιεχόμενο της σύμβασης

(13) Η σύμβαση προβλέπει ότι για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας η Intermed θα χρησιμοποιεί ένα ελικοστροβιλοκίνητο αεροσκάφος ATR 42-300, τα κύρια χαρακτηριστικά του οποίου είναι τα ακόλουθα:

— 48 καθίσματα διατεταγμένα σε 12 σειρές με κλίση 30 °,

— μέγιστη μεταφορική ικανότητα φορτίου 4 687 χιλιόγραμμα,

— όγκος χώρων αποσκευών 8,94 m^3,

— μέγιστο ύψος 5 485 μέτρα (18 000 πόδια),

— ταχύτητα πτήσης 300 kt (556 χιλιόμετρα/ώρα).

(14) Αρχικά, θα υπάρχουν δύο καθημερινές πτήσεις από τη Δευτέρα έως την Παρασκευή με τα ακόλουθα ωράρια:

— πρωί: αναχώρηση από τη Girona στις 7:00/αναχώρηση από τη Μαδρίτη στις 9:00,

— απόγευμα: αναχώρηση από τη Girona στις 17:00/αναχώρηση από τη Μαδρίτη στις 19:30.

(15) Κατά κανόνα, τα ωράρια των πτήσεων πρέπει πάντα να επιτρέπουν στον ταξιδιώτη με προέλευση τη Girona να πραγματοποιεί ελάχιστη παραμονή πέντε ωρών στη Μαδρίτη αρχής γενομένης από την άφιξή του στον προορισμό.

Χρηματοδότηση της υπηρεσίας

(16) Το συνολικό ποσόν της ενίσχυσης για την καλυπτόμενη από τη σύμβαση περίοδο ανέρχεται σε 4 337 086,18 ευρώ. Η αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας και το γενικό συμβούλιο της Girona δεσμεύονται να αναλάβουν τη χρηματοδότηση του αεροπορικού δρομολογίου μεταξύ Girona και Μαδρίτης μέχρι τα ακόλουθα ετήσια ανώτατα όρια:

— οικονομικό έτος 2002: όσον αφορά το οικονομικό έτος 2002, στη διάρκεια των έξι πρώτων μηνών λειτουργίας αεροπορικής σύνδεσης, η Generalitat de Catalunya (αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας) και η Diputación de Girona (γενικό συμβούλιο της Girona) αναλαμβάνουν ισομερώς μέγιστο ποσόν ύψους 410 582,34 ευρώ εκάστη. Για το υπόλοιπο του οικονομικού έτους 2002, η αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας και το γενικό συμβούλιο της Girona αναλαμβάνουν τη χρηματοδότηση αυτής της περιόδου έως ανώτατο όριο 34 166,62 ευρώ για την αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας και 135 227,75 ευρώ για το γενικό συμβούλιο της Girona,

— οικονομικό έτος 2003: για την περίοδο αυτή, η οποία περιλαμβάνει την ενδεχόμενη ρύθμιση του οικονομικού έτους 2002, το ανώτατο όριο ανέρχεται σε 1 182 883,13 ευρώ, από τα οποία 641 972,13 ευρώ βαρύνουν την αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας και 540 911 ευρώ βαρύνουν το γενικό συμβούλιο της Girona,

— οικονομικά έτη 2004 και 2005: για την περίοδο αυτή, το ανώτατο όριο ανέρχεται σε 1 081 822 ευρώ, από τα οποία 540 911 ευρώ βαρύνουν το γενικό συμβούλιο της Girona στα πλαίσια της χρηματοδότησης του πρώτου εξαμήνου κάθε οικονομικού έτους και 540 911 ευρώ βαρύνουν την αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας στο πλαίσιο της χρηματοδότησης του δευτέρου εξαμήνου κάθε οικονομικού έτους.

(17) Η ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε στην Intermed υπολογίζεται συναρτήσει του μέσου ετησίου ποσοστού πλήρωσης των θέσεων στα αεροσκάφη που διασφαλίζουν τη σύνδεση Girona–Μαδρίτη–Girona, εφαρμόζοντας τον τύπο του παραρτήματος V της σύμβασης.

(18) Σύμφωνα με τις πληροφορίες τις οποίες παρείχαν οι ισπανικές αρχές, το κόστος ανά πτήση, υπολογιζόμενο με βάση μέσο ποσοστό πλήρωσης 32 ατόμων, ανέρχεται σε 3 980,55 ευρώ τα οποία κατανέμονται ως εξής:

Θέση	Ευρώ
Απόσβεση αεροσκάφους	353,16
Ασφάλιση	480,00
Δαπάνες γραμμής (συμπεριλαμβανομένου και του ελέγχου του ηλεκτρικού συστήματος, των ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας, του συστήματος προσγείωσης και του ελέγχου του συστήματος έγχυσης των καυσίμων)	250,00
Καύσιμα	623,37
Δαπάνες προσωπικού (προσωπικό θαλάμου επιβατών και εδάφους, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής ασφάλισης)	1 067,93
Αερολιμενικά τέλη και δικαιώματα προσέγγισης	447,81
Εξυπηρέτηση εδάφους [1]	364,09
Ευρωπαϊκός έλεγχος εναερίου κυκλοφορίας (τέλος διαδρομής)	52,89
Παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες (εστίαση, διανομή εντύπων κ.λπ.)	372,00
Σύνολο	3 980,55

[1] Η αεροπορική εταιρεία είχε μία άδεια αυτοεξυπηρέτησης εδάφους, η οποία μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί ως εσωτερικό κόστος και να εγγραφεί στα γενικά έξοδα.

Διαφημιστικά μέτρα

(19) Το γενικό συμβούλιο της Girona δεσμεύεται επιπλέον να καθορίσει και χρηματοδοτήσει όλες τις διαφημιστικές ενέργειες προώθησης και μάρκετινγκ που αφορούν αυτή την αεροπορική σύνδεση κατά την περίοδο ισχύος της σύμβασης για ανώτατο ποσό ύψους 120 202 ευρώ.

(20) Ομοίως, το επιμελητήριο εμπορίου βιομηχανίας και αεροπλοΐας της Girona αναλαμβάνει την υποχρέωση να φέρει σε πέρας τις ενέργειες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του και οι οποίες θα αποδειχθούν απαραίτητες για τη στήριξη και τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της πτήσης που αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης.

Λύση της σύμβασης

(21) Προβλέπεται ότι η σύμβαση λύνεται αυτοδικαίως στην περίπτωση κατά την οποία, παραδείγματος χάρη, ένας άλλος αερομεταφορέας θα εκτελούσε, δίχως κρατική ενίσχυση ούτε άλλη κρατική χρηματοδότηση, πτήση μεταξύ Girona και Μαδρίτης η οποία θα ανταποκρινόταν σε χαρακτηριστικά ανάλογα με εκείνα της πτήσης που αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης όσον αφορά ιδίως τον τύπο του αεροσκάφους, τη συχνότητα, τους ναύλους και την περίοδο παροχής υπηρεσιών.

Διάρκεια της ενίσχυσης

(22) Η σύμβαση συνάπτεται για την περίοδο από τις 26 Μαρτίου 2002 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005. Ωστόσο, η αεροπορική εξυπηρέτηση διεκόπη τον Δεκέμβριο 2002 συνεπεία της κίνησης της επίσημης διαδικασίας εξέτασης από την Επιτροπή.

Άλλες διατάξεις

(23) Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει επίσης διατάξεις σχετικά με το ποσοστό πλήρωσης, την κανονικότητα, την ακρίβεια, την παροχή βοήθειας στο έδαφος καθώς και τους εφαρμοζόμενους ναύλους.

Αιτιολογικό της απόφασης κίνησης της διαδικασίας

(24) Στην απόφασή της για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ιδίως λόγω της μη τήρησης της διαδικασίας που καθορίζεται από το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, όσον αφορά την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [4].

(25) Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή ζήτησε από την Ισπανία να της διαβιβάσει αφενός μεν στοιχεία τα οποία καταδεικνύουν την αναγκαιότητα της αντιστάθμισης καθώς και το καθαρό κόστος της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας και τα στοιχεία τα οποία χρησίμευσαν ως βάση για τον υπολογισμό του ύψους της αντιστάθμισης, και αφετέρου τους λόγους που αιτιολογούν τη μη τήρηση της διαδικασίας που καθορίζεται από το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

III. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

(26) Η αεροπορική εταιρεία Air Catalunya αναφέρει ότι η αεροπορική σύνδεση μεταξύ Girona και Μαδρίτης πραγματοποιείται αφενός μεν από τον δικαιούχο της ενίσχυσης και αφετέρου από αυτήν την ίδια αρχής γενομένης από τις 3 Απριλίου 2002 δίχως να έχει λάβει δημόσια χρηματοδότηση. Η αεροπορική αυτή εταιρεία εφιστά την προσοχή στις ζημιογόνες επιπτώσεις τις οποίες υπέστη και στο γεγονός ότι υπήρξε προφανής στρέβλωση του ανταγωνισμού. Επισημαίνει ότι η σύνδεση Girona–Μαδρίτη–Girona δεν απετέλεσε αντικείμενο υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται από το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με τη συνθήκη εφόσον δεν πληροί τους όρους αναγκαιότητας και αναλογικότητας που είναι εγγενείς της παροχής δημοσίας υπηρεσίας. Η Air Catalunya ανέστειλε έτσι τα δρομολόγιά της τον Δεκέμβριο του 2002.

(27) Η εταιρεία Austrian Airlines A.G. (αυστριακές αερογραμμές) αναφέρει επίσης ότι δεν τηρήθηκαν στην προκειμένη περίπτωση οι κανόνες οι οποίοι καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας.

IV. **ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ**

(28) Οι ισπανικές αρχές αναφέρουν ότι ήδη από την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης τον Δεκέμβριο του 2002, η πληρωμή της ενίσχυσης στην Intermed διεκόπη και, συνεπώς, η αεροπορική αυτή εταιρεία αναγκάστηκε να αναστείλει τον Δεκέμβριο του 2002 της πτήσεις Girona–Μαδρίτη λόγω της αδυναμίας στην οποία βρισκόταν να αντιμετωπίσει τις δαπάνες που η πτήση αυτή επιφέρει, πράγμα το οποίο θα μπορούσε να είναι μία ένδειξη ότι η εν λόγω πτήση δεν μπορεί να είναι αποδοτική για καμιά αεροπορική εταιρεία.

(29) Η μερική χρηματοδότηση της σύνδεσης Girona–Μαδρίτη περιορίζεται χρονικά ιδίως έως ότου η εν λόγω γραμμή παγιωθεί και επιτύχει από μόνη της να είναι αποδοτική.

(30) Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι η ακολουθηθείσα διαδικασία η οποία είχε ως αποτέλεσμα την επιλογή της αεροπορικής εταιρείας Intermed δεν ανταποκρίνεται στην προβλεπόμενη από το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2408/92 διαδικασία για την επιβολή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μια συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση.

(31) Η αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας υπέβαλε επίσημη αίτηση στο Ισπανικό Υπουργείο Ανάπτυξης προκειμένου να επιβληθεί μια υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (OSP) στην αεροπορική σύνδεση Girona–Μαδρίτη σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Ωστόσο, η αίτηση αυτή απορρίφθηκε από το εν λόγω Υπουργείο λόγω του ότι δεν περιείχε επαρκείς λόγους για να εφαρμοσθεί το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού.

[4] ΕΕ L 240 της 24.8.1992 σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

Χαρακτηρισμός δημόσιας υπηρεσίας

(32) Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι πληρούνται απολύτως οι απαιτούμενοι από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ουσιαστικοί όροι ώστε η εν λόγω υπηρεσία να θεωρηθεί δημοσίου ή γενικού συμφέροντος.

(33) Η έλλειψη αεροπορικής εταιρείας για την εξυπηρέτηση της σύνδεσης καθιστά σαφές ότι η αεροπορική αυτή γραμμή δημιουργεί πολύ μικρό οικονομικό ενδιαφέρον. Μόνον η παρέμβαση των δημοσίων αρχών μπορούσε επομένως να διασφαλίσει τη σύνδεση Girona–Μαδρίτης με ορισμένες εγγυήσεις σταθερότητας και κανονικότητας της υπηρεσίας. Για το σκοπό αυτό, είναι σημαντικό να υπενθυμιστεί ότι η Air Catalunya άρχισε να εκμεταλλεύεται τη γραμμή Girona–Μαδρίτη συγχρόνως με την Intermed, δηλαδή τον Απρίλιο του 2002. Πριν από την ημερομηνία αυτή και από τις 28 Οκτωβρίου 2001, ημερομηνία κατά την οποία η προηγούμενη εταιρεία έπαυσε τη λειτουργία αυτή, καμία εταιρεία δεν πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Girona-Μαδρίτη. Η γραμμή αυτή, η οποία θεωρείται σημαντική, έμεινε ανεκμετάλλευτη πέντε μήνες, πράγμα το οποίο αιτιολόγησε την αναγκαία παρέμβαση των δημοσίων αρχών λόγω της σημασίας την οποία η σύνδεση αυτή παρουσιάζει για τους πολίτες.

(34) Οι ισπανικές αρχές επικαλούνται τη σημασία λειτουργίας μιας αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Girona και Μαδρίτης για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Συνέπειες της παραβίασης του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92

(35) Ωστόσο, δεδομένου ότι οι τυπικές προϋποθέσεις όροι για την επιβολή της υποχρέωσης δεν έχουν τηρηθεί, δηλαδή η κατακύρωση μέσω πρόσκλησης για υποβολή προσφορών η οποία να είναι ανοιχτή σε όλες τις εταιρείες και η κοινοποίηση στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη, η επιδότηση δεν μπορεί να απολαύει του τεκμηρίου έλλειψης κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ και πρέπει επομένως να υπαχθεί στους γενικούς κανόνες της συνθήκης που διέπουν το θέμα αυτό. Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνεται από τις κατευθυντήριες γραμμές για την εκτίμηση των κρατικών ενισχύσεων στις εναέριες μεταφορές οι οποίες περιέχονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας ([5]), οι οποίες αναφέρουν, στο στοιχείο 23, ότι «η αντιστάθμιση των απωλειών που υπέστη ένας αερομεταφορέας ο οποίος δεν έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 θα συνεχίσει να αξιολογείται σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις. Αυτό ισχύει επίσης και για τις αντισταθμίσεις οι οποίες δεν υπολογίζονται με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο η) του κανονισμού».

(36) Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, το γεγονός ότι δεν υπάρχει επίσημη δήλωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θίγει σε τίποτα τον χαρακτήρα δημόσιας υπηρεσίας της εν λόγω αεροπορικής γραμμής.

Η αντιστάθμιση είναι συμβατή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(37) Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Intermed μπορεί να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ, η οποία είναι παράνομη ελλείψει προηγούμενης κοινοποίησης στην Επιτροπή και τήρησης των διατάξεων του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, αλλά ωστόσο είναι συμβατή με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Αν και το τελευταίο αυτό δεν αποτελεί κατάλληλο πλαίσιο για τη χρηματοδότηση των δημοσίων υπηρεσιών που έχουν επιβληθεί στις εναέριες μεταφορές, οι ιδιομορφίες που χαρακτηρίζουν την παρούσα περίπτωση και, ειδικότερα, η μικρή επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, η αναστολή της ενίσχυσης αμέσως μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, η συνακόλουθη αναστολή των πτήσεων από την Intermed, το χαμηλό ύψος της ενίσχυσης και η βραχεία διάρκεια της συμφωνίας, η οποία περιορίζεται σε οκτώ μήνες, θα μπορούσαν να αιτιολογήσουν την εξαιρετική εφαρμογή της εν λόγω διάταξης.

(38) Για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 86 πρέπει η αντιστάθμιση να είναι αναγκαία και ανάλογη.

([5]) ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5.

Αναγκαιότητα της αντιστάθμισης

(39) Οι όροι που επιβάλλονται στην Intermed στη συμφωνία που αφορά την κανονικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα, και τους ναύλους της υπηρεσίας καθιστούν την πτήση μη αποδοτική για οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία. Πράγματι, τα βάρη που επιβάλλονται από τη διοίκηση δημιουργούν επιπλέον δαπάνες τις οποίες μία αεροπορική εταιρεία η οποία λειτουργεί σε εμπορική βάση δεν θα μπορούσε να αναλάβει από μόνη της.

(40) Απόδειξη αυτού αποτελεί το γεγονός ότι δεν υπάρχει κανένας σημαντικός ανταγωνιστής ο οποίος να συνδέει αεροπορικά τη Girona με τη Μαδρίτη σύμφωνα με τους όρους της συχνότητας, της ικανότητας και της συνέχειας που επεβλήθησαν στην Intermed. Η αεροπορική εταιρεία, η οποία εκμεταλλευόταν τη διαδρομή αυτή κατά το παρελθόν, αναγκάστηκε να σταματήσει λόγω έλλειψης αποδοτικότητας. Είναι γεγονός ότι αρκετές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες κλήθηκαν από την αυτόνομη κυβέρνηση να παράσχουν αυτή την υπηρεσία, δεν έδειξαν ενδιαφέρον και δήλωσαν σαφώς ότι αμφιβάλλουν για την οικονομική βιωσιμότητα αυτής.

(41) Όσον αφορά την Air Catalunya, δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σημαντικός ανταγωνιστής. Πράγματι, η Air Catalunya είχε κληθεί να συμμετάσχει στη διαδικασία επιλογής αλλά η προσφορά της δεν έγινε δεκτή γιατί η εταιρεία αυτή δεν διαθέτει πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ούτε άδεια εκμετάλλευσης ώστε να μπορεί να λειτουργήσει στην Ισπανία ([6]). Ακόμη και αν η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 διαδικασία για την επιβολή των OSP (υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας) είχε τηρηθεί, η Air Catalunya δεν θα μπορούσε να έχει συμμετάσχει στην πρόσκληση για υποβολή προσφορών, δεδομένου ότι η τελευταία αυτή περιοριζόταν στις εταιρείες που διαθέτουν άδεια για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών συνδέσεων. Όπως και να είναι τα πράγματα, οι όροι υπό τους οποίους εκτελούσε τις πτήσεις της, οι οποίες δεν ήσαν κανονικές, διαφέρουν πολύ ως προς τη συχνότητα και την ικανότητα που επιβάλλονται στην Intermed. Παραδείγματος χάρη, όταν το ποσοστό πλήρωσης του αεροσκάφους που ναύλωνε η Air Catalunya ήταν ελάχιστο, δεν πραγματοποιείτο η πτήση και οι επιβάτες που ήσαν παρόντες έμεναν δίχως μέσον ταχείας και αποτελεσματικής μεταφοράς για να μεταβούν στη Μαδρίτη.

(42) Τέλος, η έλλειψη αποδοτικότητας της εν λόγω αεροπορικής σύνδεσης υπογραμμίζεται από το γεγονός ότι, αν και η πτήση της Intermed έχει καταργηθεί, καμιά αεροπορική εταιρεία, και ούτε καν η Air Catalunya, δεν παρέχει την υπηρεσία αυτή.

Αναλογικότητα της επιδότησης

(43) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Intermed δεν υπερβαίνει την ελάχιστη αναγκαία αντιστάθμιση για την εξισορρόπηση των επιπλέον δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την ικανοποίηση των απαιτήσεων που επιβάλλονται από τις αρχές. Οι αντισταθμίσεις που χορηγήθηκαν στην Intermed ανέρχονται σε 919 879,98 ευρώ. Όπως προκύπτει από το παράρτημα ΙΙΙ της συμφωνίας, το κόστος ανά πτήση, υπολογιζόμενο με βάση μέσο ποσοστό πλήρωσης 32 ατόμων, ανέρχεται σε 3 980,55 ευρώ. Ο αριθμός πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν από την Intermed κατά την περίοδο ισχύος της συμφωνίας ανέρχεται σε 640 πράγμα το οποίο απέφερε έσοδα ανερχόμενα σε 876 943,30 ευρώ. Προκύπτει έτσι ότι το έλλειμμα το οποίο επέφερε η παροχή της υπηρεσίας ήταν περίπου 1 670 608,70 ευρώ. Το έλλειμμα αυτό είναι το αποτέλεσμα της αφαίρεσης των εσόδων που εισπράχθηκαν, 876 943,30 ευρώ από το συνολικό κόστος των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν, δηλαδή 3 980,55 ευρώ κόστους ανά πτήση επί 640 πτήσεις, ίσον 2 547 552,00 ευρώ. Συνεπώς, η ενίσχυση που χορηγήθηκε από τις δημόσιες αρχές (919 879,98 ευρώ) ήταν κατώτερη από το έλλειμμα το οποίο υπέστη η αεροπορική εταιρεία κατά την πραγματοποίηση της αεροπορικής σύνδεσης Girona–Μαδρίτης, μεταξύ του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2002.

(44) Όπως αναφέρεται από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «η καταβολή μιας κρατικής ενίσχυσης είναι δυνατόν, δυνάμει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης, να απαλλαγεί από την απαγόρευση του άρθρου 87 της εν λόγω συνθήκης εφόσον η ενίσχυση αυτή αποσκοπεί απλώς να αντισταθμίσει το πρόσθετο κόστος που απορρέει από την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει η επιφορτισμένη με τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος επιχείρηση και της οποίας η χορήγηση αποδεικνύεται αναγκαία προκειμένου η εν λόγω επιχείρηση να μπορεί να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που υπέχει σε συνθήκες οικονομικής ισορροπίας» ([7]).

([6]) Η Air Catalunya λειτούργησε σε ένα πρώτο στάδιο (στη διάρκεια δύο μηνών) με την έγκριση για πτήση charter η οποία χορηγήθηκε στη δανική υπηρεσία North Flying από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας και στη συνέχεια με την άδεια της εταιρείας Oestavi.

([7]) Υπόθεση C-174/97, *Το ταχυδρομείο*, συλλογή 1998, σ. I-1303.

Περιορισμένες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και το ενδοκοινοτικό εμπόριο

(45) Το ύψος της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Intermed είναι χαμηλό, εφόσον είναι κατώτερο από ένα εκατομμύριο ευρώ. Σ'αυτό προστίθεται ο σχετικά βραχυπρόθεσμος χαρακτήρας της σύμβασης (οκτώ μήνες μόνον: από τον Απρίλιο έως τον Δεκέμβριο του 2002).

(46) Η θέση της Air Catalunya ή άλλων δυνητικών ανταγωνιστών σχετικά με την εν λόγω γραμμή δεν θα υποστεί καμιά ζημιογόνο συνέπεια στο μέλλον εφόσον η καταβολή της ενίσχυσης ανεστάλη μόλις κινήθηκε η διαδικασία και εφόσον η αυτόνομη κυβέρνηση, καθώς και η Diputación της Girona, ανέλαβαν την υποχρέωση να λύσουν επισήμως τη σύμβαση η οποία είχε συναφθεί κατά το παρελθόν με την Intermed.

(47) Όλα αυτά τα στοιχεία συντελούν ώστε οι αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις εμπορικές ανταλλαγές μεταξύ των κρατών μελών τις οποίες θα μπορούσε να προκαλέσει η χορήγηση της ενίσχυσης στην Intermed να μειώνονται στο ελάχιστο.

Εφαρμογή της νομολογίας Altmark

(48) Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι η νομολογία που δημιουργήθηκε μετά την υπόθεση Altmark (η οποία εκκρεμούσε ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά την ημερομηνία αποστολής των παρατηρήσεων των ισπανικών αρχών) δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση αυτή γιατί το θέμα το οποίο εξετάζεται στην υπόθεση αυτή αφορά την εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης για την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας εκτός του πλαισίου που προβλέπεται από τους κανονισμούς που εφαρμόζονται στον τομέα χερσαίων μεταφορών.

Μη ανάκτηση της ενίσχυσης

(49) Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι η διαδικασία η οποία κινήθηκε συνεπεία των επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν στην αεροπορική εταιρεία Intermed μπορεί να περατωθεί με τη λήψη μιας απόφασης της Επιτροπής η οποία, αν και κηρύσσει παράνομη την ενίσχυση και, δεν διατάσσει την ανάκτηση της καταβληθείσας ενίσχυσης αλλά ζητεί την αναστολή της, την θεωρεί συμβατή με την κοινή αγορά δυνάμει της παραγράφου 2 του άρθρου 86.

V. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

Εκτίμηση της παρούσας ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης

(50) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης αναφέρει ότι είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, στον βαθμό στον οποίο επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, οι ενισχύσεις που χορηγούνται από τα κράτη ή μέσω κρατικών πόρων υπό οιαδήποτε μορφή και οι οποίες νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ορισμένων κλάδων παραγωγής.

Οικονομικό πλεονέκτημα

(51) Η ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θεσπίζει, στο στοιχείο 18, το τεκμήριο απουσίας ενίσχυσης εφόσον η ανάθεση μιας υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ο υπολογισμός της σχετικής αντιστάθμισης πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 όσον αφορά την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών. Τα κριτήρια τα οποία καθιστούν δυνατή την εκτίμηση της παρουσίας ενισχύσεων στις αντισταθμίσεις παροχής δημοσίας υπηρεσίας διευκρινίστηκαν στη συνέχεια από την απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση *Altmark* ([8]).

(52) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 9 έως 23 της παρούσας απόφασης, οι αρχές της αυτόνομης κυβέρνησης της Καταλονίας επέλεξαν την αεροπορική εταιρεία δίχως να τηρήσουν τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και οι οποίες είναι θεμελιώδεις για τη διασφάλιση της αρχής ισότιμης μεταχείρισης και ορθής διεξαγωγής της διαδικασίας.

([8]) Υπόθεση C-280/00, *Altmark*, συλλογή 2003, σ. I-7747.

(53) Ειδικότερα,

— η Επιτροπή δεν ενημερώθηκε για την επιβολή της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την αεροπορική γραμμή Girona–Μαδρίτης–Girona,

— οι υποχρεώσεις αυτές δεν δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

— δεν υπήρξαν διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη,

— η πρόσκληση για υποβολή προσφορών δεν δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και

— οι προσφορές τις οποίες υπέβαλαν οι αερομεταφορείς δεν κοινοποιήθηκαν στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ούτε στην Επιτροπή.

(54) Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι το εν λόγω μέτρο αποτελεί, ωστόσο, αντιστάθμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στην αεροπορική εταιρεία Intermed.

(55) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το μόνο μέσο καθορισμού των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις αεροπορικές μεταφορές είναι η εφαρμογή του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Στον κανονισμό αυτό, το Συμβούλιο ορίζει ενιαίους και μη διακρισιακούς κανόνες για την παραχώρηση δικαιωμάτων κυκλοφορίας σε αεροπορικές γραμμές στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κριτήρια υπολογισμού της αντιστάθμισης καθορίζονται σαφώς. Αντιστάθμιση υπολογισθείσα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο η) του εν λόγω κανονισμού, θα είχε επιτρέψει, ελλείψει εναντίων ενδείξεων, να θεωρηθεί ότι δεν υπάρχει οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ του αερομεταφορέα ([9]).

(56) Το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 προβλέπει ότι «Τα κράτη μέλη μπορούν να αποζημιώνουν τους επιλεγέντες δυνάμει του στοιχείου στ) αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβαλλομένης βάσει αυτής της παραγράφου. Στα αντισταθμίσματα αυτά λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες και τα έσοδα που γεννά η υπηρεσία αυτή.» Η Επιτροπή θεωρεί ότι το προβλεφθέν από τις ισπανικές αρχές μέτρο υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Intermed δεν ανταποκρίνεται στις διατάξεις του άρθρου 4 του εν λόγω κανονισμού.

(57) Ως εκ τούτου, η εν λόγω εικασία απουσίας ενίσχυσης δεν ισχύει στην περίπτωση αυτή.

(58) Το σημείο 23 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας αναφέρει ότι «Αποζημιώσεις για ζημίες τις οποίες υπέστη ένας αερομεταφορέας ο οποίος δεν έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 θα συνεχίσουν να αξιολογούνται σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων. Ο κανόνας αυτός ισχύει επίσης όσον αφορά τις αποζημιώσεις οι οποίες δεν έχουν υπολογιστεί με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο η) του κανονισμού.» Ομοίως, στο σημείο 17 ορίζεται ότι «*Το αποδεκτό της αποζημίωσης πρέπει να εξετασθεί υπό τους όρους των αρχών των κρατικών ενισχύσεων ενισχύσεις όπως ερμηνεύονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου*».

([9]) Το Πρωτοδικείο, απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Αυγούστου 2003 *P&O European Ferries* T-116/01 και T-118/01 σημείο 118, ανέφερε ότι «σύμφωνα με την πάγια πρακτική της Επιτροπής, η ύπαρξη μιας τέτοιου είδους διαδικασίας πρόσκλησης για υποβολή προσφορών πριν την αγορά από ένα κράτος μέλος θεωρείται κανονικά ως επαρκής για να αποκλειστεί ότι το ενδεχόμενο το κράτος μέλος αυτό επιδιώκει τη χορήγηση πλεονεκτήματος σε μια συγκεκριμένη επιχείρηση [βλέπε, ιδίως, την ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά το κοινοτικό πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη (ΕΕ 1996 της C 45, σ. 5), παράγραφος 2.5. και υπό το πνεύμα αυτό, τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ 1997 της C 205, σ. 5), κεφάλαιο 9]».

(59) Η Επιτροπή έχει τη γνώμη ότι όταν σε έναν συγκεκριμένο τομέα η κοινοτική νομοθεσία επιβάλλει την ανάθεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μετά από διαγωνισμό, η μη τήρηση αυτής της νομοθεσίας συνεπάγεται ότι η χορηγηθείσα αντιστάθμιση αποτελεί κανονικά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Η Επιτροπή, ωστόσο, εξετάζει εάν το εν λόγω μέτρο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρεία Intermed και, ειδικότερα, εάν η εν λόγω αντιστάθμιση ανταποκρίνεται στα κριτήρια που καθορίζονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου, και ιδίως την απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση Altmark.

(60) Η απόφαση αυτή επιβεβαιώνει ότι τα ποσά που χορηγήθηκαν προκειμένου να αντισταθμιστούν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις εφόσον πληρούνται ορισμένοι όροι. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, προκύπτει από τις αποφάσεις του ([10]) «ότι, στο βαθμό στον οποίο μία κρατική παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση αντιπροσωπεύουσα την αντιπαροχή της παροχής υπηρεσιών από τις δικαιούχους επιχειρήσεις για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται, στην πραγματικότητα, από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται λόγω της ως άνω παρέμβασης οι επιχειρήσεις αυτές σε ευνοϊκότερη ανταγωνιστική θέση σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης. Ωστόσο, για να είναι δυνατόν, σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, να μην χαρακτηριστεί μια τέτοια αντιστάθμιση ως κρατική ενίσχυση, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις» ([11]).

(61) Το Δικαστήριο όρισε τέσσερις όρους. Οι τρεις πρώτοι όροι εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις. Ο τρίτος όρος προβλέπει δύο εναλλακτικές λύσεις προκειμένου να εκλείψει το ενδεχόμενο του παραμικρού οικονομικού πλεονεκτήματος το οποίο θα μπορούσε να χορηγηθεί με την αντιστάθμιση.

(62) Σύμφωνα με τον πρώτο όρο ο οποίος θεσπίστηκε από το Δικαστήριο, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει πράγματι να έχει επιφορτιστεί με την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να έχουν σαφώς καθοριστεί. Σύμφωνα με τον δεύτερο όρο, οι παράμετροι με βάση τις οποίες υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προκαθοριστεί αντικειμενικά και με διαφάνεια.

(63) Στην προκειμένη περίπτωση, η δικαιούχος επιχείρηση επιφορτίστηκε με την εκτέλεση ορισμένων υποχρεώσεων οι οποίες προσδιορίζονται στη σύμβαση. Οι υποχρεώσεις καθώς και οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, όπως καθορίζονται στα παραρτήματα III, IV και V της σύμβασης αποτελούν αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων που διεξήχθησαν μεταξύ των αρμοδίων περιφερειακών αρχών και της εταιρείας η οποία είχε ήδη επιλεγεί για την εκτέλεση της παροχής υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς. Πράγματι, η αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας ήρθε σε επαφή με επιστολή της κατά την περίοδο Ιουλίου-Νοεμβρίου 2001 με ορισμένους αερομεταφορείς προκειμένου να κάνει γνωστή την πρωτοβουλία της η οποία συνίστατο στην ενθάρρυνση της θέσης σε λειτουργία αυτής της αεροπορικής σύνδεσης και να τους καλέσει να υποβάλουν τις προσφορές τους ή να δηλώσουν ότι είναι έτοιμοι να διασφαλίσουν την εκτέλεση της πτήσης αυτής. Κατ' αυτήν την επαφή οι περιφερειακές αρχές περιορίζονται να ζητήσουν από τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες να υποβάλουν μια προσφορά. Καμιά λεπτομέρεια σχετικά με τις υποχρεώσεις που θα βαρύνουν τις αεροπορικές εταιρείες ούτε σχετικά με τις παραμέτρους αντιστάθμισης δεν αναφέρεται στις επιστολές αυτές. Δεν αποκλείεται οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είχαν απορρίψει την αίτηση των περιφερειακών αρχών να ενδιαφέρονταν για τη σύναψη της σύμβασης εάν ήσαν διαθέσιμες κατά την αποστολή της αίτησης των περιφερειακών αρχών περισσότερο συγκεκριμένες λεπτομέρειες όσον αφορά τις υποχρεώσεις αυτές και τις παραμέτρους για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην προκειμένη περίπτωση οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν είχαν καθοριστεί με τρόπο σαφή και διαφανή και επομένως ο πρώτος όρος ο οποίος καθορίζεται στην απόφαση Altmark δεν πληρούται.

(64) Επιπλέον, η σύμβαση που συνάφθηκε στις 26 Μαρτίου 2002 μεταξύ της Generalitat de Cataluña, της Diputación de Gerona, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Girona και του εκπροσώπου της εταιρείας Intermediación Aérea SL (INTERMED) απετέλεσε απλώς αντικείμενο μιας ανακοίνωσης του τύπου αλλά δεν δημοσιεύθηκε επισήμως και, σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής δεν είχαν πρόσβαση σε αυτό οι τρίτοι ενδιαφερόμενοι. Επιπλέον, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι παράμετροι για τον εκ των προτέρων αντικειμενικό και διαφανή υπολογισμό της αντιστάθμισης καθορίζονται με τον τρόπο που ορίζεται από τον κοινοτικό νομοθέτη στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 που δεν τηρήθηκε.

([10]) Βλέπε απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1985, ADBHU, 240/83, συλλογή σ. 531, παράγραφος 3 τελευταία πρόταση και παράγραφος 18, και την απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2001, Ferring, C-53/00, συλλογή σ. I-9067, παράγραφος 27.
([11]) Παράγραφοι 87 και 88 της απόφασης *Altmark*.

(65) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση στην προκειμένη περίπτωση δεν είχαν εκ των προτέρων καθοριστεί αντικειμενικά και με διαφάνεια. Επομένως δεν πληρούται ο δεύτερος όρος που ορίζεται στην απόφαση Altmark.

(66) Σύμφωνα με τον τρίτο όρο που καθορίζεται από το Δικαστήριο, το ύψος της αντιστάθμισης δεν πρέπει να υπερβαίνει το αναγκαίο για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που προκλήθηκαν από την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα καθώς και ένα λογικό κέρδος για την εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών. Η εκπλήρωση αυτού του όρου είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν χορηγήθηκε στη δικαιούχο επιχείρηση κανένα πλεονέκτημα το οποίο στρεβλώνει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό ενισχύοντας την ανταγωνιστική θέση αυτής της επιχείρησης. Στόχος αυτού του όρου είναι να αποφευχθεί η χορήγηση αντισταθμίσεων υπέρ το δέον στις επιχειρήσεις καθώς και να αποφευχθεί η χορήγηση αντιστάθμισης σε μορφή ή σε ένα ποσό που να δημιουργεί στην επιχείρηση πλεονάζουσες ταμειακές ροές τις οποίες θα μπορούσε να διαθέσει για ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να δημιουργήσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού. Στον τομέα των αερομεταφορών η μέθοδος που χρησιμοποιείται από το νομοθέτη προκειμένου να αποφύγει αυτές τις υπέρ το δέον αντισταθμίσεις αλλά και για να περιορίσει επίσης όσο περισσότερο δυνατό τις επιζήμιες επιπτώσεις του περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά είναι η αυστηρή τήρηση της διαδικασίας πρόσκλησης υποβολής προσφορών που ορίζεται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

(67) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία αυτή πριν από μια αγορά από ένα κράτος μέλος θεωρείται συνήθως ως επαρκής για να αποκλειστεί ότι αυτό το κράτος μέλος προσπαθεί να χορηγήσει ένα πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση. Το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε την προσέγγιση αυτή ([12]). Ελλείψει πρόσκλησης υποβολής προσφορών, θεωρεί ότι είναι δύσκολο να προσδιοριστεί με ακρίβεια εάν το ποσό το οποίο έλαβε η εταιρεία Intermed ανταποκρίνεται στις δαπάνες που προκλήθηκαν από την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εάν αντιπροσωπεύει μια υπέρ το δέον αντιστάθμιση και ένα πλεονέκτημα υπέρ της.

(68) Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι το ποσόν της επιδότησης που χορηγήθηκε είναι κατώτερο από το έλλειμμα κατά τους μήνες κατά τους οποίους η υπηρεσία απετέλεσε αντικείμενο εκμετάλλευσης και κατά συνέπεια δεν υπήρξε υπέρ το δέον αντιστάθμιση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ελλείψει αντικειμενικών μέσων για την κατάρτιση του επιπέδου της αντιστάθμισης κατ' εφαρμογήν των υποχρεωτικών κανόνων που ορίζονται από το Συμβούλιο, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες θα μπορούσαν να είχαν προσφέρει την εν λόγω υπηρεσία με χαμηλότερο επίπεδο επιδότησης.

(69) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο τρίτος όρος της απόφασης Altmark δεν πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

(70) Ο τέταρτος όρος περιλαμβάνει δύο εναλλακτικές περιπτώσεις:

α) είτε «η επιλογή της επιφορτισμένης με την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιχείρηση, σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων που επιτρέπει την επιλογή του υποψηφίου ο οποίος είναι ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές με το χαμηλότερο κόστος για το σύνολο»·

β) είτε «το επίπεδο της αναγκαίας αντιστάθμισης πρέπει να καθοριστεί με βάση την ανάλυση των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με ορθή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη σε μέσα μεταφοράς ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις οριζόμενες απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα καθώς και ένα λογικό κέρδος για την εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών».

([12]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Αυγούστου 2003, *P&O European Ferries* T-116/01 και T-118/01, σ. 118. Βλέπε υποσημείωση 9.

(71) Η πρώτη εναλλακτική περίπτωση του τέταρτου όρου δεν συντρέχει στην προκειμένη περίπτωση. Η διαδικασία επιλογής την οποία ακολούθησαν οι ισπανικές αρχές δεν πληροί τα απαραίτητα κριτήρια διαφάνειας και αντικειμενικότητας για κάθε διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης, έτσι όπως ορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 51 και 52 της παρούσας απόφασης ώστε να θεωρηθεί ως πραγματική θέση σε ανταγωνισμό και ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκώς διαφανής για να διασφαλίσει «το ελάχιστο κόστος για το σύνολο».

(72) Η δεύτερη εναλλακτική δυνατότητα του τέταρτου όρου που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 70 στοιχείο β) δεν φαίνεται να μπορεί να εφαρμοστεί καταρχήν παρά μόνον εφόσον δεν υπάρχει υποχρέωση δημοσίευσης πρόσκλησης για υποβολή προσφορών και όχι όταν η υποχρέωση υφίσταται αλλά δεν έχει τηρηθεί. Ωστόσο, αν υποθέσουμε ότι ο δεύτερος τρόπος ρύθμισης του τέταρτου όρου θα πρέπει να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή πρέπει να συνάγει ότι ο τρόπος αυτός δεν τηρήθηκε. Πράγματι, η αντιστάθμιση δεν υπολογίστηκε με βάση «την ανάλυση των δαπανών στις οποίες θα είχε προβεί μια μέση επιχείρηση, ορθώς διοικούμενη και κατάλληλα εξοπλισμένη σε μέσα μεταφοράς τα οποία θα την καθιστούσαν ικανή να ανταποκριθεί στις οριζόμενες απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έξοδα καθώς και ένα λογικό κέρδος για την εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών». Πράγματι, όπως εξηγήθηκε κατά την ανάλυση του δεύτερου όρου, οι αρχές δεν πραγματοποίησαν καμιά προηγούμενη ανάλυση των δαπανών ούτε της συμβατότητας ή μη του χαρακτήρα τους με το πρότυπο αυτό αλλά περιορίστηκαν να αντισταθμίσουν τις πραγματικές δαπάνες της εν λόγω εταιρείας. Οι ισπανικές αρχές δεν παρείχαν στοιχεία τα οποία θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να πραγματοποιήσει έναν τέτοιου είδους έλεγχο. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι προφανές ότι ούτε ο τέταρτος όρος ο οποίος ορίζεται στην απόφαση Altmark έχει τηρηθεί.

(73) Η Επιτροπή διαπιστώνει επομένως ότι δεν έχει τηρηθεί κανένας από τους όρους της απόφασης Altmark στην προκειμένη περίπτωση. Με βάση όσα αναφέρονται ανωτέρω, το μέτρο συνεπάγεται ένα πλεονέκτημα για τον δικαιούχο.

Μεταφορά κρατικών πόρων

(74) Η έννοια «κρατική ενίσχυση» σύμφωνα με τους όρους της συνθήκης και έτσι όπως ερμηνεύεται από το Δικαστήριο αναφέρεται σε κάθε όφελος το οποίο χορηγείται άμεσα ή έμμεσα μέσω κρατικών πόρων ή το οποίο αποτελεί επιπλέον επιβάρυνση για το κράτος ή για τους οργανισμούς που έχουν συσταθεί ή ορισθεί για το σκοπό αυτό.

(75) Στην προκειμένη περίπτωση, η σύμβαση προβλέπει ότι η δικαιούχος επιχείρηση θα λάβει ανώτατο ποσόν 4 337 086,18 ευρώ για όλη τη διάρκεια της σύμβασης που χρηματοδοτείται από τη Generalitat της Catalunya και τη Diputación de Girona. Όπως επιβεβαιώνεται από τις ισπανικές αρχές, το ποσόν της ενίσχυσης που καταβλήθηκε πράγματι ανέρχεται σε 919 879,98 ευρώ. Το γεγονός ότι το ποσόν αυτό χορηγήθηκε άμεσα από τις ισπανικές αρχές επιβεβαιώνει σαφώς την παρουσία κρατικών πόρων.

Επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου

(76) Τα εν λόγω μέτρα απευθύνονται μόνον σε έναν τομέα των μεταφορών, δηλαδή την αεροπορική μεταφορά και την εξυπηρέτηση μόνον της αεροπορικής σύνδεσης Girona–Μαδρίτη–Girona.

(77) Η σύμβαση συνάφθηκε με μια μόνον αεροπορική εταιρεία. Από τις πληροφορίες τις οποίες παρείχαν οι ισπανικές αρχές δεν είναι δυνατόν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα ίδια μέτρα θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν σε άλλες εταιρείες οι οποίες θα αποφάσιζαν ενδεχομένως να παράσχουν υπηρεσίες τακτικής αεροπορικής μεταφοράς για την εξυπηρέτηση της σύνδεσης Μαδρίτης και Girona.

(78) Συνεπώς, το εν λόγω μέτρο θεωρείται ως επιλεκτικό.

Οι επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και η ενδεχόμενη διαταραχή των ενδοκοινοτικών εμπορικών συναλλαγών

(79) Για να διαπιστωθεί ενδεχόμενη στρέβλωση του προϋπολογισμού, αρκεί να τροποποιηθούν τεχνητά μετά από κρατική παρέμβαση ορισμένα στοιχεία που αφορούν το κόστος παραγωγής μιας επιχείρησης και να ενισχυθεί η θέση της επιχείρησης αυτής σε σχέση με άλλες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις στα πλαίσια του ενδοκοινοτικού εμπορίου ([13]). Το Δικαστήριο θεωρεί ([14]) ότι δεν αποκλείεται καθόλου μια δημόσια επιδότηση η οποία χορηγείται σε μία επιχείρηση που δεν παρέχει υπηρεσίες άλλες από τις υπηρεσίες τοπικής ή περιφερειακής μεταφοράς ούτε υπηρεσίες μεταφοράς εκτός της χώρας προέλευσής της να μπορεί, ωστόσο, να έχει επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Από την άλλη πλευρά, το Δικαστήριο τόνισε επίσης ότι μια ενίσχυση θα μπορούσε να πλήξει τις εμπορικές ανταλλαγές μεταξύ κρατών μελών και να στρεβλώσει τους όρους του ανταγωνισμού ακόμη και αν, ευρισκόμενη σε ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, η δικαιούχος επιχείρηση δεν συμμετέχει η ίδια στις διασυνοριακές δραστηριότητες. Πράγματι, όταν ένα κράτος μέλος χορηγεί ενίσχυση σε μια επιχείρηση, η εσωτερική προσφορά μπορεί να διατηρηθεί ή να αυξηθεί με συνέπεια τη μείωση των ευκαιριών των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους προς την αγορά αυτού του κράτους μέλους ([15]).

(80) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 69/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις *ήσσονος σημασίας* ([16]), δεν εφαρμόζεται στον τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το τρίτο σημείο της αιτιολογικής σκέψης και το άρθρο 1 στοιχείο α). Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεν υφίσταται κατώφλιο ή εκατοστιαίο ποσοστό κάτω από το οποίο είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι δεν επηρεάζονται οι συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Πράγματι, η σχετικά χαμηλή σημασία μιας ενίσχυσης ή το σχετικά μικρό μέγεθος της δικαιούχου επιχείρησης δεν αποκλείουν καταρχήν το ενδεχόμενο διαταραχής του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών ([17]).

(81) Στην προκειμένη περίπτωση, η αεροπορική σύνδεση Girona–Μαδρίτης πραγματοποιείται από δύο αερομεταφορείς. Στον ένα χορηγείται δημόσια χρηματοδότηση στον άλλο όχι.

(82) Είναι αλήθεια ότι η σύμβαση περιέχει ρήτρα λύσης της η οποία εφαρμόζεται στην περίπτωση κατά την οποία ένας άλλος αερομεταφορέας θα εκτελούσε, δίχως δημόσιες ενισχύσεις ούτε άλλη κρατική χρηματοδότηση, την πτήση Girona–Μαδρίτη με χαρακτηριστικά ανάλογα με εκείνα της πτήσης που αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης, όσον αφορά ιδίως τον τύπο του αεροσκάφους, τη συχνότητα, τους ναύλους και την περίοδο παροχής της υπηρεσίας.

(83) Ωστόσο, στην περίπτωση κατά την οποία ο ενδεχόμενος ανταγωνιστής αερομεταφορέας παρέχει υπηρεσίες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που αναφέρονται παραπάνω (παραδείγματος χάρη χρήση μικρότερου αεροσκάφους), στην περίπτωση αυτή ο επιλεκτικός χαρακτήρας επιβεβαιώνεται εφόσον δύο αερομεταφορείς εξυπηρετούν την ίδια σύνδεση, ο ένας επωφελούμενος της ενίσχυσης και ο άλλος όχι. Πράγματι, ο καταγγέλλων στην περίπτωση αυτή πραγματοποιεί την αεροπορική σύνδεση Girona–Μαδρίτη–Girona δίχως να λαμβάνει κρατικές ενισχύσεις. Σύμφωνα με τις πληροφορίες τις οποίες παρείχαν οι ισπανικές αρχές, ο καταγγέλλων πραγματοποιεί μία ναυλωμένη πτήση Girona–Μαδρίτη–Girona χρησιμοποιώντας αεροσκάφη χωρητικότητας κατώτερης των 20 θέσεων η οποία δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύμβασης.

(84) Επιπλέον, τα εν λόγω μέτρα επηρεάζουν αρνητικά τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών εφόσον αφορούν μια επιχείρηση, η μεταφορική δραστηριότητα της οποίας, από τη φύση της πλήττει άμεσα τις εμπορικές συναλλαγές, καλύπτει ένα μέρος της κοινής αγοράς. Επιπλέον, στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής, εφόσον αφορούν μόνον μία επιχείρηση η οποία βρίσκεται σε ανταγωνιστική θέση με μια άλλη αεροπορική εταιρεία, ιδίως από τότε που άρχισε να ισχύει η τρίτη δέσμη απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών («τρίτο πακέτο»), την 1η Ιανουαρίου 1993. Υπό τις συνθήκες αυτές, η χορήγηση από τις ισπανικές αρχές πλεονεκτημάτων στην επιχείρηση Intermed θεωρείται ως ενίσχυση κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ.

([13]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974, *Ιταλία κατά Επιτροπής*, 173/73, συλλογή, σ. 709 και της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, *Philip Morris*, 730/79, συλλογή, σ. 2671.

([14]) Στοιχεία 77 έως 82 της απόφασης *Altmark*.

([15]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, *Ιταλία κατά Επιτροπής*, C-303/88, συλλογή 1991, σ. I-1433, παράγραφος 27, απόφαση της 13ης Ιουλίου 1988, *Γαλλία κατά Επιτροπής*, 102/87, συλλογή 1988, σ. I-4067, παράγραφος 19 και απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, *Ιταλία κατά Επιτροπής*, C-305/89, συλλογή 1991, σ. I-1603, παράγραφος 26.

([16]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 30.

([17]) Απόφαση *Altmark*, παράγραφος 81· απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, *Βέλγιο κατά Επιτροπής*, η αποκαλούμενη «Tubemeuse», C-142/87, συλλογή 1990, σ. I-959, παράγραφος 43 και απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, *Ισπανία κατά Επιτροπής*, C-278/92 έως C-280/92, συλλογή 1994, σ. I-4103, στοιχείο 42.

Διαφημιστικά μέτρα προώθησης και μάρκετινγκ

(85) Τα μέτρα τα οποία συμφωνήθηκαν από το γενικό συμβούλιο της Girona προκειμένου να καθοριστούν και χρηματοδοτηθούν όλα τα διαφημιστικά μέτρα προώθησης και μάρκετινγκ που αφορούν αυτή την αεροπορική σύνδεση κατά την περίοδο ισχύος της σύμβασης για ανώτατο ποσό 120 202 ευρώ, πρέπει επίσης να θεωρηθούν ως κρατικές ενισχύσεις. Πράγματι, τα μέτρα αυτά τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιους πόρους στοχεύουν στη διάδοση στο ευρύ κοινό της δημιουργίας μιας νέας αεροπορικής σύνδεσης.

Συμπέρασμα

(86) Δεδομένου ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για μια κρατική ενίσχυση η οποία πρέπει να εξεταστεί προκειμένου να ελεγχθεί η συμβατότητά της με τις διατάξεις της συνθήκης.

Νομιμότητα της ενίσχυσης

(87) Η Επιτροπή εκφράζει τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι η Ισπανία χορήγησε την ενίσχυση αυτή παραβαίνοντας τις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

Συμβατότητα της ενίσχυσης

Εφαρμογή του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3

(88) Αφού διαπιστώθηκε ο χαρακτήρας κρατικής ενίσχυσης των υπό εξέταση μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, εκτίμηση την οποία επιβεβαίωσαν οι ισπανικές αρχές, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν είναι δυνατόν τα μέτρα αυτά να χαρακτηριστούν ως συμβατά με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης και του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(89) Η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει τη συμβατότητα της ενίσχυσης σε σχέση με το άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης, σύμφωνα με το οποίο είναι συμβατές με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα οι οποίες χορηγούνται σε μεμονωμένους καταναλωτές υπό τον όρο ότι χορηγούνται δίχως να γίνεται διάκριση σχετική με την προέλευση των προϊόντων. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η ενίσχυση πρέπει να έχει κοινωνικό χαρακτήρα, δηλαδή πρέπει καταρχήν να καλύπτει μόνο ορισμένες κατηγορίες επιβατών που χρησιμοποιούν την αεροπορική αυτή σύνδεση (παιδιά, αναπήρους, άτομα με χαμηλά εισοδήματα). Ωστόσο, εάν πρόκειται για μια αεροπορική σύνδεση με μια μειονεκτούσα περιφέρεια, ιδίως τα νησιά, η ενίσχυση μπορεί να καλύψει το σύνολο του πληθυσμού της περιφέρειας. Σύμφωνα με την ίδια ανακοίνωση, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται δίχως να γίνεται διάκριση όσον αφορά την προέλευση των υπηρεσιών που παρέχονται, δηλαδή ανεξαρτήτως του ποιοι είναι οι αερομεταφορείς του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου που παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές. Αυτό συνεπάγεται επίσης ότι δεν θα εμποδίζεται με κανένα τρόπο η πρόσβαση στην εν λόγω αεροπορική σύνδεση για όλους τους αερομεταφορείς της Κοινότητας.

(90) Στην προκειμένη περίπτωση, οι ενισχύσεις χορηγούνται αποκλειστικά σε μία και μόνο αεροπορική εταιρεία η οποία πραγματοποιεί την εν λόγω σύνδεση, αποκλείοντας τον ανταγωνιστή αερομεταφορέα. Η νομική βάση της ενίσχυσης αυτής δεν φαίνεται να επιτρέπει την πρόσβαση άλλων αεροπορικών εταιρειών στο καθεστώς ενίσχυσης. Συνεπώς, η ενίσχυση αυτή δεν πληροί τον πρώτο από τους απαιτούμενους όρους, δηλαδή τη μη διάκριση μεταξύ συναλλασσομένων.

(91) Η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο β) δεν εφαρμόζεται εφόσον δεν πρόκειται, στην προκειμένη περίπτωση, για ενισχύσεις οι οποίες στοχεύουν στην αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από φυσικές καταστροφές ή άλλα εξαιρετικά γεγονότα.

(92) Στο άρθρο 87 παράγραφος 3 ορίζεται ο κατάλογος των ενισχύσεων που μπορούν να θεωρηθούν ως συμβατές με την κοινή αγορά.

(93) Για να διαφυλαχθεί η ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς και λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ζ) της συνθήκης, οι παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 1, έτσι όπως καθορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3, πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο αυστηρής ερμηνείας στο πλαίσιο της εξέτασης ενός καθεστώτος ενισχύσεων ή κάθε άλλου μεμονωμένου μέτρου. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τον αυξημένο ανταγωνισμό με την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή οφείλει να περιοριστεί στην εφαρμογή μιας αυστηρής πολιτικής ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων προκειμένου να αποφευχθούν παρενέργειες αντίθετες προς το κοινό συμφέρον:

— τα στοιχεία α) και γ) επιτρέπουν παρεκκλίσεις υπέρ των ενισχύσεων οι οποίες στοχεύουν στην προώθηση ή τη διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων περιφερειών ([18]). Η Επιτροπή σημειώνει ότι η περιφέρεια της Girona δεν είναι μία περιφέρεια η οποία εμπίπτει στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) και ότι, συνεπώς, η παρέκκλιση αυτή δεν είναι επομένως εφαρμόσιμη. Η Επιτροπή σημειώνει άλλωστε ότι η επαρχεία της Girona δεν είναι επιλέξιμη για να επωφεληθεί από την παρέκκλιση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εξαιρουμένων των διαμερισμάτων των Πυρηναίων, που δεν έχουν σχέση με το υπό εξέταση θέμα,

— τα στοιχεία β) και δ) δεν είναι εφαρμόσιμα, εφόσον δεν πρόκειται για ενισχύσεις στόχος των οποίων είναι η προώθηση ενός σημαντικού σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος ή η αποκατάσταση μιας σοβαρής διαταραχής της οικονομίας ενός κράτους μέλους ή ενισχύσεις στόχος των οποίων είναι η πολιτιστική προώθηση και η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και, όπως και να είναι τα πράγματα, οι ισπανικές αρχές δεν επικαλέστηκαν την παρέκκλιση,

— η παρέκκλιση που προβλέπεται στο στοιχείο γ) αφορά τις ενισχύσεις στόχος των οποίων είναι η διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργικού χαρακτήρα και οι οποίες δεν στοχεύουν στην ενθάρρυνση της πραγματοποίησης μιας επένδυσης, επιτρέπονται μόνο κατ' εξαίρεση. Για το σκοπό αυτό, διαπιστώνει ότι οι ενισχύσεις δεν έχουν ως στόχους ούτε το περιβάλλον ούτε την κατάρτιση. Επιπλέον, η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει την παρέκκλιση αυτή στη διαδικασία αναδιάρθρωσης μιας επιχείρησης. Δεν είναι η περίπτωση της Intermed.

(94) Ωστόσο, οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να εξομοιωθούν με ενισχύσεις κατά την εκκίνηση, ανάλυση των οποίων γίνεται στο σημείο 101.

Εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης

(95) Η μόνη αιτιολογία την οποία επικαλέστηκαν οι ισπανικές αρχές αφορά την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Ως προς αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι για να θεωρηθούν συμβατές οι ενισχύσεις με βάση τη διάταξη αυτή της συνθήκης πρέπει να πληρούνται δύο όροι· η αναγκαιότητα και η αναλογικότητα της ενίσχυσης.

(96) Η Επιτροπή οφείλει να υπενθυμίσει ότι οι ισπανικές αρχές δεν αμφισβητούν ότι οι διατάξεις οι σχετικές με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 δεν τηρήθηκαν. Το στοιχείο αυτό θα ήταν αρκετό από τη φύση του για να καταστεί σαφές ότι οι ισπανικές αρχές δεν θεώρησαν αναγκαία την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην εν λόγω αεροπορική σύνδεση. Αυτό επιβεβαιώθηκε, όταν η διοικητική διαδικασία είχε ήδη κινηθεί από την Επιτροπή εφόσον μετά από αίτηση των περιφερειακών αρχών της Καταλονίας, στις 13 Ιουνίου 2002, οι αρμόδιες ισπανικές αρχές αρνήθηκαν να κινήσουν την διαδικασία για την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας «λόγω του ότι δεν υπήρχαν επαρκείς λόγοι για να εφαρμοστεί το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού» ([19]). Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι μάλλον αντιφατικό να υποστηριχθεί αφενός μεν η άποψη ότι η υπηρεσία αυτή είναι αναγκαία στα πλαίσια του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης και αφετέρου να θεωρηθεί ότι η εν λόγω υπηρεσία δεν είναι αναγκαία προκειμένου να ισχύσει το κανονικό νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των αερομεταφορών.

([18]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές σχετικές μα τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα (ΕΕ C 74 της 10.3.1998). Αναφορά στις εν λόγω ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα γίνεται επίσης στο σημείο 36 των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών. Βλέπε επίσης υποσημείωση 5.

([19]) Παρατηρήσεις των ισπανικών αρχών που διαβιβάστηκαν με επιστολή της 18ης Μαρτίου 2003, η οποία πρωτοκολλήθηκε από τη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής στις 19 Μαρτίου 2003.

(97) Στην περίπτωση κατά την οποία δεν τηρείται η διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η αναλογικότητα της ενίσχυσης δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί πλέον. Οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι το ποσό της επιδότησης που χορηγήθηκε είναι κατώτερο από το έλλειμμα κατά τη διάρκεια των μηνών κατά τους οποίους παρασχέθηκε η υπηρεσία και επομένως δεν υπήρξε υπέρ το δέον αντιστάθμιση. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι το ποσόν της ενίσχυσης είναι κατώτερο από το έλλειμμα που προέκυψε από την παροχή της υπηρεσίας αλλά θεωρεί ότι ελλείψει αντικειμενικών μέσων για τον καθορισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης κατ' εφαρμογήν των υποχρεωτικών κανόνων που ορίζονται από το Συμβούλιο, δεν μπορεί να αποκλειστεί το γεγονός ότι άλλες εταιρείες θα μπορούσαν να είχαν παράσχει την εν λόγω υπηρεσία με χαμηλότερο ύψος επιδότησης.

(98) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου ([20]), πρέπει να γίνεται μία από κοινού αξιολόγηση της συμβατότητας εφόσον ορισμένες πτυχές μιας ενίσχυσης παραβαίνουν συγκεκριμένες διατάξεις της συνθήκης ΕΚ άλλες από εκείνες των άρθρων 87 και 88, και είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το αντικείμενο της ενίσχυσης, κατά τρόπο τέτοιο ώστε δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθούν χωριστά. Αν υποτεθεί ότι αυτό συμβαίνει, οι όροι αυτών των άλλων διατάξεων θα πρέπει να προστεθούν στους όρους συμβατότητας που προκύπτουν από το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ. Άλλωστε, είναι σαφές ότι μία διαδικασία που αφορά κρατικές ενισχύσεις δεν πρέπει ποτέ να καταλήξει σε αποτέλεσμα αντίθετο με τις ειδικές διατάξεις της συνθήκης ([21]) ούτε με την κοινοτική νομοθεσία η οποία βασίζεται στις διατάξεις αυτές.

(99) Στην προκειμένη περίπτωση, η διαδικασία του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ενίσχυση. Σύμφωνα με τη νομολογία αυτή, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί συμβατή μία ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε με τρόπο που να αντιβαίνει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Άλλωστε, η τελευταία πρόταση του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης περιλαμβάνει επίσης μία επιπλέον απαίτηση: «η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Κοινότητας». Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε μια περίπτωση όπως αυτή, θα ήταν αντίθετο προς το συμφέρον της Κοινότητας να επιτρέψει ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν κατά παράβαση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

(100) Συνεπώς, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Ενισχύσεις έναρξης λειτουργίας

(101) Στην απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας και τον αερολιμένα Charleroi Bruxelles Sud στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στην πόλη Charleroi ([22]), αιτιολογική σκέψη 278, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη και τη διασφάλιση της καλύτερης εκμετάλλευσης των υποδομών των περιφερειακών αερολιμένων οι οποίες σήμερα υποχρησιμοποιούνται και κοστίζουν στο σύνολο μπορούν να παρουσιάσουν ένα ορισμένο κοινοτικό ενδιαφέρον και να ενταχθούν επομένως στους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών.

(102) Στην απόφαση αυτή, η Επιτροπή θεώρησε ότι ορισμένες ενισχύσεις λειτουργικού χαρακτήρα οι οποίες στοχεύουν στη διευκόλυνση της εκκίνησης νέων αεροπορικών γραμμών ή την ενίσχυση της συχνότητας ορισμένων αποτελούν ενδεχομένως ένα χρήσιμο μέσον για την ανάπτυξη των μικρών περιφερειακών αερολιμένων. Οι ενισχύσεις αυτές μπορούν όντως να πείσουν τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να αναλάβουν τον κίνδυνο να επενδύσουν σε νέα δρομολόγια. Ωστόσο, για να θεωρηθούν οι ενισχύσεις αυτές συμβατές βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης πρέπει να προσδιοριστεί σε κάθε περίπτωση εάν οι ενισχύσεις αυτές είναι αναγκαίες και αναλογικές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο και αν δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

(103) Οι ενισχύσεις λειτουργικού χαρακτήρα σπάνια θεωρούνται συμβατές με την κοινή αγορά εφόσον στρεβλώνουν συνήθως τις συνθήκες ανταγωνισμού στους τομείς όπου χορηγούνται δίχως να είναι συγχρόνως ικανές, ήδη από την ίδια τους τη φύση, να επιτύχουν ορισμένους από τους στόχους που ορίζονται από τις εξαιρετικές διατάξεις της συνθήκης σχετικά με την εφαρμογή παρεκκλίσεων. Πράγματι, μη επιβάλλοντας καμιά τεχνική ή διαρθρωτική τροποποίηση της επιχείρησης και ευνοώντας μόνο την εμπορική της ανάπτυξη, της επιτρέπουν μόνον να παράσχει στους πελάτες της τεχνητά ευνοϊκούς όρους και να αυξήσει το περιθώριο κέρδους της χωρίς καμία αιτιολόγηση.

([20]) Απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, υπόθεση C-74/76, *Iannelli*.
([21]) Απόφαση της 15ης Ιουνίου 1993, υπόθεση C-225/91, *Matra κατά Επιτροπής*, συλλογή 1991, σ. I-3203.
([22]) ΕΕ L 137 της 30.4.2004, σ. 1.

(104) Η αρχή αυτή δέχεται ωστόσο ορισμένες εξαιρέσεις και η Επιτροπή έχει σε ορισμένες περιπτώσεις θεωρήσει τον τύπο αυτό ενισχύσεων ως συμβατές εφόσον πληρούνται ορισμένοι όροι ([23]).

(105) Για να θεωρηθούν οι ενισχύσεις αυτές συμβατές με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) πρέπει επομένως να προσδιοριστεί εάν οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην προκειμένη περίπτωση είναι αναγκαίες και ανάλογες προς τον επιδιωκόμενο στόχο και αν δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

Στόχος του μέτρου και ύπαρξη κοινοτικού συμφέροντος

(106) Ο πρώτος όρος για τη χορήγηση μιας ενίσχυσης έναρξης λειτουργίας είναι εκείνος ο οποίος εγγράφεται σε ένα συνεπές αναπτυξιακό σχέδιο αερολιμένα και αντικατοπτρίζει την επιθυμία αύξησης της αποδοτικότητας των υποδομών που δεν είναι πάντοτε αποδοτικές.

(107) Η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης, του τουρισμού, της τοπικής οικονομίας και της εικόνας της περιφέρειας είναι μόνον συνέπεια αυτής της συνεπούς πολιτικής, στόχος της οποίας είναι καταρχήν να αναπτύξει κατά βιώσιμο τρόπο τις δραστηριότητες των αερολιμένων.

(108) Οι περιφερειακοί αερολιμένες θα μπορούσαν επίσης να αντιπροσωπεύσουν μία λύση σε ένα πρόβλημα της πολιτικής μεταφορών: το πρόβλημα του κορεσμού της χωρητικότητας των σημαντικότερων αερολιμένων ([24]).

(109) Στην παρούσα περίπτωση καμιά πληροφορία δεν αναφέρει ότι άλλες εταιρείες οι οποίες επιθυμούσαν να συνδέσουν αεροπορικά τη Girona με άλλους προορισμούς είχαν πρόσβαση σε παρόμοιες ενισχύσεις. Η Επιτροπή δεν πληροφορήθηκε για την ύπαρξη ενός τέτοιου είδους αναπτυξιακού σχεδίου των αερολιμενικών δραστηριοτήτων. Οι ισπανικές αρχές περιορίζονται να παράσχουν την πληροφορία ότι καμία τακτική πτήση δεν επραγματοποιείτο στον αερολιμένα Girona έως ότου αρχίσει η παροχή υπηρεσίας μεταξύ Girona και Μαδρίτης.

Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

(110) Η Επιτροπή προσδιόρισε το κριτήριο της αναγκαιότητας της ενίσχυσης στην απόφαση «Ryanair» ([25]). Στο πλαίσιο αυτό, οι ενισχύσεις για την εκκίνηση πρέπει να κρίνονται απαραίτητες για την ανάπτυξη του αεροδρομίου. Πρέπει να τηρούνται ορισμένοι όροι.

(111) Καταρχήν, οι ενισχύσεις που καταβάλλονται στις αεροπορικές εταιρείες πρέπει να καταβάλλονται μόνο κατά την έναρξη νέων δρομολογίων ή νέων συχνοτήτων πτήσεων οι οποίες δημιουργούν αύξηση του καθαρού αριθμού επιβατών με αφετηρία το περιφερειακό αεροδρόμιο, έτσι ώστε να εγκαθίσταται δυνατή η ανάληψη μέρους του κινδύνου τον οποίο αναλαμβάνει η εταιρεία.

(112) Κατά δεύτερο λόγο, οι ενισχύσεις δεν πρέπει να καταβάλλονται όταν το δρομολόγιο πραγματοποιείται ήδη: η εταιρεία αναλαμβάνει μικρότερο κίνδυνο ή και κανένα, και η αναγκαιότητα της ενίσχυσης δεν αιτιολογείται. Έτσι, όταν μία εταιρεία εκτελεί ήδη ένα δρομολόγιο με αφετηρία ένα συγκεκριμένο αερολιμένα, δεν μπορεί να απαιτήσει δημόσια στήριξη.

(113) Κατά τρίτο λόγο, αφενός μεν οι ενισχύσεις δεν πρέπει να καταβάλλονται επίσης σε μία αεροπορική εταιρεία για ένα νέο δρομολόγιο που αποφασίζει να εκτελέσει σε αντικατάσταση ενός παλαιότερου δρομολογίου το οποίο διέκοψε, και για το οποίο είχε ήδη επωφεληθεί από ενισχύσεις εκκίνησης. Τηρουμένων άλλωστε των αναλογιών, δεν υπάρχει καμιά θετική επίπτωση για το αεροδρόμιο όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που θα υποδεχόταν στις εγκαταστάσεις του. Από την άλλη μεριά, οι ενισχύσεις δεν μπορούν επίσης να χορηγηθούν για ένα δρομολόγιο το οποίο θα αναλάμβανε να εκτελέσει η εταιρεία αντικαθιστώντας μια άλλη γραμμή που εξυπηρετούσε προηγουμένως με αφετηρία έναν άλλο αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται στην ίδια περιοχή οικονομικής σημασίας ή πληθυσμού. Η Επιτροπή θεωρεί πράγματι ότι έχει πρωταρχική σημασία να μην δημιουργούν οι ενισχύσεις εκκίνησης αύξηση επιδοτήσεων, παραδείγματος χάρη μέσω μετεγκατάστασης των αεροπορικών εταιρειών από τη στιγμή κατά την οποία έχει χορηγηθεί η μέγιστη ενίσχυση. Η πρακτική αυτή θα ήταν πράγματι αντίθετη προς τον ίδιο τον στόχο των ενισχύσεων εκκίνησης, ο οποίος συνίσταται στην ανάπτυξη του οικείου αερολιμένα σύμφωνα με το κοινό συμφέρον.

([23]) Απόφαση *Ryanair*, αιτιολογική σκέψη 281.
([24]) Απόφαση *Ryanair*, αιτιολογικές σκέψεις 287 έως 296.
([25]) Απόφαση *Ryanair*, αιτιολογικές σκέψεις 298 έως 307.

(114) Τέταρτον, οι ενισχύσεις δεν πρέπει ούτε να στοχεύουν στην ενίσχυση μιας νέας εταιρείας να εγκαινιάσει αεροπορικές συνδέσεις οι οποίες ήδη καλύπτονται και να έρθει σε άμεσο ανταγωνισμό με ένα υφιστάμενο μεταφορέα ο οποίος εκμεταλλεύεται ήδη αυτό το δρομολόγιο από τον οικείο αερολιμένα. Η νέα εταιρεία θα πρέπει να υπολογίσει μόνο στις δικές της δυνάμεις για να αντιμετωπίσει τον υπάρχοντα αερομεταφορέα και όχι σε δημόσιες ενισχύσεις.

(115) Όσον αφορά τον πρώτο, τον δεύτερο και τον τέταρτο όρο, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αεροπορική γραμμή Girona–Μαδρίτη–Girona εξυπηρετείτο ήδη από μία άλλη εταιρεία έως τις 28 Οκτωβρίου 2001 αλλά η εταιρεία αυτή εγκατέλειψε τη γραμμή λόγω έλλειψης κερδοφορίας από την παρεχόμενη υπηρεσία. Η αεροπορική σύνδεση δεν επραγματοποιείτο από έναν άλλο αερομεταφορέα τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης μεταξύ των ενδιαφερομένων δημοσίων αρχών και της Intermed στις 26 Μαρτίου 2002. Ωστόσο, ένας άλλος αερομεταφορέας, η Air Catalunya, άρχισε την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής μερικές ημέρες αργότερα, στις 3 Απριλίου 2002. Τέλος, η Intermed άρχισε να παρέχει τις υπηρεσίες της στις 15 Απριλίου 2002. Το γεγονός ότι και οι δύο αεροπορικές εταιρείες άρχισαν να πραγματοποιούν την αεροπορική σύνδεση Girona–Μαδρίτη–Girona με 12 ημέρες διαφορά δεν επιτρέπει να καθοριστεί με σαφήνεια και οριστικά εάν η υπηρεσία την οποία παρείχε η Intermed μπορεί να θεωρηθεί ως νέο δρομολόγιο.

(116) Ο τρίτος όρος πληρούται στην προκειμένη περίπτωση εφόσον η γραμμή Μαδρίτη–Girona–Μαδρίτη λειτούργησε καταρχήν από την Intermed.

(117) Οι δαπάνες μάρκετινγκ και διαφήμισης οι οποίες αναλήφθηκαν στην αρχή προκειμένου να γίνει γνωστή η αεροπορική σύνδεση μπορούν να θεωρηθούν ως αναγκαίες συναρτήσει του στόχου τους που είναι να γίνει γνωστή στο ευρύ κοινό η ύπαρξη αυτής της αεροπορικής σύνδεσης.

Παροτρυντικός χαρακτήρας της ενίσχυσης

(118) Η ενίσχυση πρέπει να έχει παροτρυντικό χαρακτήρα: πρέπει να επιτρέπει σε μια επιχείρηση να αναπτύξει μια δραστηριότητα την οποία δεν θα ανέπτυσσε δίχως δημόσια στήριξη. Αλλά αυτή η δραστηριότητα πρέπει να αποδειχθεί αποδοτική μακροπρόθεσμα δίχως τη χορήγηση ενίσχυσης. Για το λόγο αυτό οι ενισχύσεις στόχος των οποίων είναι η έναρξη νέων αεροπορικών συνδέσεων ή η αύξηση της συχνότητάς των, πρέπει να περιορίζονται χρονικά. Η ενίσχυση χρησιμεύει για την έναρξη ενός νέου δρομολογίου αλλά δεν μπορεί να συντηρεί το δρομολόγιο αυτό τεχνητά: τα δρομολόγια πρέπει μακροχρόνια να είναι οικονομικά βιώσιμα.

(119) Η Επιτροπή θεώρησε στο πλαίσιο των ενισχύσεων εκκίνησης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ([26]) ότι είναι λογική ανώτατη περίοδος πέντε ετών αφού αρχίσει να λειτουργεί κάθε αεροπορική γραμμή, ειδικότερα για τις ενδοευρωπαϊκές αεροπορικές συνδέσεις.

(120) Στην προκειμένη περίπτωση, η μερική χρηματοδότηση της αεροπορικής σύνδεσης Girona–Μαδρίτη καθώς και τα διαφημιστικά μέτρα περιορίζονται χρονικά (η σύμβαση είχε διάρκεια ισχύος τρία χρόνια) ιδίως έως ότου η εν προκειμένω αεροπορική γραμμή παγιωθεί και καταστεί από μόνη της αποδοτική ή γιατί ένας άλλος αερομεταφορέας θα εκτελεί, δίχως δημόσιες ενισχύσεις ούτε άλλη κρατική χρηματοδότηση την πτήση Girona–Μαδρίτη ανταποκρινόμενος σε ανάλογες προδιαγραφές με εκείνες της πτήσης που αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης όσον αφορά κυρίως τον τύπο αεροσκάφους, τη συχνότητα, τους ναύλους και την περίοδο παροχής της υπηρεσίας.

Αναλογικότητα της ενίσχυσης

(121) Πρέπει να καθοριστεί μια διπλή σχέση αναλογικότητας μεταξύ της ενίσχυσης και του πλαισίου της. Καταρχήν, πρέπει να υπάρχει ένας αυστηρός δεσμός ανάμεσα στον στόχο αερολιμενικής ανάπτυξης, με τη σαφή αύξηση της κίνησης των επιβατών, και στο ύψος της ενίσχυσης που καταβάλλεται στην αεροπορική εταιρεία. Το ποσόν της ενίσχυσης θα πρέπει επομένως να υπολογιστεί ανά επιβάτη. Έτσι μία αεροπορική εταιρεία η οποία δεν μπορεί να προσφέρει στον αερολιμένα τον αριθμό επιβατών που απαιτείται για την ανάπτυξή του δεν θα ευνοηθεί αδικαιολόγητα. Αντιστρόφως, μία εταιρεία η οποία πληροί τους στόχους οι οποίο συμβάλλουν στην ανάπτυξη του αερολιμένα θα λάβει τα ανάλογα οφέλη.

([26]) Απόφαση *Ryanair*, αιτιολογικές σκέψεις 312 έως 314.

(122) Ο δεύτερος δεσμός αναλογικότητας της ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση με τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από τον δικαιούχο της. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το ύψος της ενίσχυσης, το οποίο η ίδια περιορίζει σε 50 % στην περίπτωση των ενισχύσεων εκκίνησης, δεν εφαρμόζεται στο σύνολο των λειτουργικών δαπανών, αφαιρουμένων των εσόδων, της υπό εξέταση αεροπορικής γραμμής.

α) Επομένως είναι επιλέξιμες για τη χορήγηση ενίσχυσης εκκίνησης μόνον οι επιπλέον δαπάνες εκκίνησης στις οποίες ο αερομεταφορέας δεν θα ήταν υποχρεωμένος να προβεί αν η σύνδεση είχε αποκτήσει σταθερό ρυθμό και οι οποίες απαιτούν δημόσια συνδρομή προκειμένου να μοιραστεί ο κίνδυνος μη βιωσιμότητας ο οποίος συνδέεται με την περίοδο εκκίνησης. Στην περίπτωση της Intermed, αφορούν, παραδείγματος χάρη, τις δαπάνες μάρκετινγκ και διαφήμισης που έπρεπε να πραγματοποιηθούν στην αρχή προκειμένου να γίνει γνωστή η αεροπορική σύνδεση, καθώς και τις δαπάνες εγκατάστασης στις οποίες προέβη η Intermed στον χώρο του αερολιμένα της Girona.

β) Αντιστρόφως, η ενίσχυση δεν αφορά τακτικές δαπάνες λειτουργικού χαρακτήρα τις οποίες πραγματοποίησε η Intermed όπως μίσθωση ή απόσβεση αεροσκαφών, καύσιμα, μισθούς πληρωμάτων, δαπάνες τροφοδοσίας (*catering*).

Διαφάνεια, ισότητα μεταχείρισης των αερομεταφορέων και μη διακριτική μεταχείριση κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων

(123) Το ποσόν ενίσχυσης το οποίο χορηγείται σε μια αεροπορική εταιρεία για την ανάπτυξη της παροχής αεροπορικών υπηρεσιών πρέπει να είναι διαφανές, υπολογιζόμενο παραδείγματος χάρη ανά επιβάτη, για να είναι εύκολα δυνατός ο εντοπισμός του.

(124) Το γεγονός ότι ένας αερολιμένας είναι έτοιμος να χορηγήσει ενισχύσεις με αντάλλαγμα την παροχή οικονομικών υπηρεσιών, όπως είναι η έναρξη λειτουργίας νέων αεροπορικών γραμμών, πρέπει να καθίσταται δημόσια γνωστό έτσι ώστε να επιτρέπει στις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες να εκδηλώσουν ενδεχομένως ενδιαφέρον και να διεκδικήσουν τις ενισχύσεις αυτές. Οι κανόνες και οι αρχές σε θέματα δημοσίων συμβάσεων και παραχωρήσεων θα πρέπει επομένως να τηρούνται κατά περίπτωση.

(125) Ο αερολιμένας ο οποίος επιθυμεί να ενθαρρύνει την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να καθορίσει αντικειμενικά κριτήρια όσον αφορά το ανώτατο ποσό και τη διάρκεια των ενισχύσεων προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση μεταξύ αεροπορικών εταιρειών.

(126) Πρέπει να προβλεφθούν σε επίπεδο κρατών μελών μηχανισμοί οι οποίοι θα διασφαλίζουν ότι δεν θα γίνεται καμία διάκριση κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων και ότι δεν θα χορηγείται αδικαιολόγητα πλεονέκτημα σε καμία αεροπορική εταιρεία σε σχέση με ένα συγκεκριμένο αερολιμένα.

Επιβολή κυρώσεων και μηχανισμός ανάκτησης

(127) Πρέπει να καθιερωθούν μηχανισμοί επιβολής κυρώσεων στην περίπτωση κατά την οποία ένας μεταφορέας δεν τηρεί τις υποχρεώσεις τις οποίες έχει αναλάβει σε σχέση με κάποιον αερολιμένα κατά τη στιγμή της καταβολής της ενίσχυσης. Ένα σύστημα ανάκτησης της ενίσχυσης μπορεί να επιτρέψει στον αερολιμένα να εξασφαλίσει ότι η αεροπορική εταιρεία θα τηρήσει τις υποχρεώσεις της. Η συγκεκριμένη σύμβαση περιέχει πράγματι ένα μηχανισμό ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεων της Intermed.

Σώρευση

(128) Οι χορηγούμενες ενισχύσεις δεν επιτρέπεται καταρχήν να συσσωρεύονται με άλλες επιδοτήσεις τις οποίες λαμβάνουν οι αερομεταφορείς εάν πρόκειται για ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα ή αντισταθμίσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, εφόσον οι τελευταίες αυτές έχουν χαρακτηριστεί ως ενίσχυση. Δεν μπορούν επίσης σύμφωνα με τους κανόνες αναλογικότητας που ορίζονται παραπάνω να συσσωρευτούν με άλλες ενισχύσεις για τις ίδιες δαπάνες συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης κατά την οποία έχουν καταβληθεί από ένα άλλο κράτος. Το σύνολο των ενισχύσεων των οποίων επωφελείται μία καινούργια αεροπορική γραμμή δεν πρέπει να υπερβαίνει ποτέ το 50 % των δαπανών εκκίνησης για τον συγκεκριμένο προορισμό.

(129) Προκειμένου να διαφυλαχθεί ο παροτρυντικός χαρακτήρας των ενισχύσεων εκκίνησης των αεροπορικών συνδέσεων ως μέσον ανάπτυξης μόνον των περιφερειακών αερολιμένων, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν θα παρέχουν κανένα έμμεσο πλεονέκτημα σε μεγάλους αερολιμένες οι οποίοι είναι ήδη ανοιχτοί ευρέως στη διεθνή κυκλοφορία και τον ανταγωνισμό. Ειδική προσοχή θα δοθεί επομένως στους περιορισμούς των επιλέξιμων δαπανών εφόσον μία αεροπορική γραμμή συνδέει τη Girona, στην παρούσα περίπτωση, με ένα μεγαλύτερο αερολιμένα όπως αυτός της Μαδρίτης.

(130) Τέτοιου είδους ενισχύσεις δεν μπορούν να χορηγηθούν ούτε όταν η δυνατότητα πρόσβασης σε ένα δρομολόγιο έχει δοθεί αποκλειστικά σε έναν μόνο αερομεταφορέα σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και ιδίως την παράγραφο 1 στοιχείο δ) του εν λόγω άρθρου.

(131) Στην προκειμένη περίπτωση, η Intermed δεν επωφελείται, για τις γραμμές της με αφετηρία τη Girona, επιδότησης στο πλαίσιο των κοινωνικών ενισχύσεων ή των ενισχύσεων αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας έτσι όπως αναφέρεται παραπάνω. Η πρόσβαση στη σύνδεση η οποία εξυπηρετείται από την Intermed με αφετηρία τη Girona δεν προορίζεται αποκλειστικά και μόνον σ' αυτόν τον αερομεταφορέα στο πλαίσιο διαδικασίας θέσης σε ανταγωνισμού όπως προβλέπεται από το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

Περιγραφή των μέτρων τα οποία πρέπει να λάβει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προκειμένου να καταστεί συμβατή η ενίσχυση

(132) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν από τη Generalitat de Catalunya, τη Diputación de Girona, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Girona στην Intermed πληρούν ορισμένους από τους όρους που εφαρμόζονται στις ενισχύσεις εκκίνησης στόχος των οποίων είναι η προώθηση παροχής αεροπορικών υπηρεσιών με αφετηρία περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά άλλοι δεν πληρούνται και ότι πρέπει συνεπώς να επιβληθούν σε ορισμένες περιπτώσεις όροι για την εξασφάλιση της συμβατότητας.

(133) Οι καταβολές ενισχύσεων από τη Generalitat της Catalunya, τη Diputación της Girona, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Girona με μορφή χρηματοδότησης παροχής αεροπορικής υπηρεσίας μεταξύ Girona και Μαδρίτης, θεωρούνται συμβατές με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις για την εκκίνηση νέων αερογραμμών με την επιφύλαξη των ακολούθων όρων:

α) οι οικονομικές συνεισφορές πρέπει να εγγράφονται στο πλαίσιο ενός αναπτυξιακού προγράμματος του αεροδρομίου της Girona·

β) όλες οι οικονομικές συνεισφορές πρέπει να έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια. Η διάρκεια αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει μέγιστη περίοδο πέντε ετών από την έναρξη λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής σύνδεσης·

γ) οι οικονομικές αυτές συνεισφορές δεν μπορούν να καταβληθούν εάν οι ενισχύσεις έχουν στόχο να βοηθήσουν έναν νεοεισερχόμενο αερομεταφορέα να εγκαινιάσει νέες αεροπορικές συνδέσεις οι οποίες πραγματοποιούνται ήδη και να ανταγωνιστεί άμεσα έναν υπάρχοντα αερομεταφορέα ο οποίος εκμεταλλεύεται ήδη αυτό το δρομολόγιο υπό παρόμοιες συνθήκες με αφετηρία το αεροδρόμιο της Girona·

δ) οι συνεισφορές πρέπει να αιτιολογούνται από ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα που έχει καταρτίσει η Intermed και το οποίο έχει a priori επικυρωθεί από τις αρμόδιες αρχές για την εν λόγω γραμμή. Στο πρόγραμμα αυτό πρέπει να διευκρινίζονται οι επιλέξιμες και αναληφθείσες δαπάνες, οι οποίες πρέπει να αφορούν άμεσα την προώθηση της αερογραμμής και αυτό με σκοπό να την καταστήσουν βιώσιμη δίχως τη χορήγηση ενισχύσεων μετά τη λήξη ισχύος της σύμβασης. Οι επιλέξιμες δαπάνες είναι εκείνες που συνδέονται άμεσα με την εκκίνηση έτσι όπως περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 122 της παρούσας απόφασης. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητήσουν ενδεχομένως βοήθεια από έναν ανεξάρτητο ελεγκτή λογιστή για την επιτέλεση αυτού του έργου·

ε) το σύνολο των ενισχύσεων των οποίων επωφελείται μία νέα αεροπορική σύνδεση δεν πρέπει να υπερβαίνει ποτέ το 50 % των δαπανών για την εκκίνηση και τη διαφήμιση του προορισμού. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι συνεισφορές που καταβάλλονται δεν μπορούν να υπερβαίνουν το 50 % των πραγματικών δαπανών για τον εν λόγω προορισμό·

στ) οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλονται από τη Generalitat de Catalunya, τη Diputación de Girona, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Girona και οι οποίες, μετά το τέλος της περιόδου εκκίνησης που προβλέπεται από τη σύμβαση, αποδειχθεί ότι υπερβαίνουν τα σχετικά κριτήρια πρέπει να επιστρέφονται από την Intermed·

ζ) η Ισπανία πρέπει να θεσπίσει ένα διαφανές και μη διακρισιακό καθεστώς ενισχύσεων, στόχος του οποίου θα είναι να διασφαλίσει την ίση μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών οι οποίες επιθυμούν να παράσχουν νέες αεροπορικές υπηρεσίες με αφετηρία το αεροδρόμιο της Girona, σύμφωνα με τα αντικειμενικά κριτήρια που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση.

(134) Στην περίπτωση κατά την οποία οι όροι αυτοί δεν πληρούνται, η Ισπανία θα πρέπει να ανακτήσει το σύνολο των αντιστοίχων ενισχύσεων οι οποίες αναφέρονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη.

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ισπανία χορήγησε παράνομα ενισχύσεις υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Intermediacion aérea SL κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τη συμβολή των ενισχύσεων αυτών για την έναρξη παροχής νέων υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών και τη βιώσιμη ανάπτυξη ενός περιφερειακού αερολιμένα, ένα μέρος των ενισχύσεων αυτών μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με την κοινή αγορά, με την επιφύλαξη των όρων που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 133,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι κρατικές ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν από το Βασίλειο της Ισπανίας υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Intermediación Aérea SL, ύψους 919 879,98 ευρώ αφενός μεν και 120 202 ευρώ αφετέρου κηρύσσονται συμβατές με την κοινή αγορά με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), ως ενισχύσεις εκκίνησης λειτουργίας νέων αεροπορικών γραμμών, με την επιφύλαξη των ακολούθων όρων.

Άρθρο 2

1. Οι συνεισφορές πρέπει να εντάσσονται στο πλαίσιο ενός αναπτυξιακού προγράμματος του αεροδρομίου της Girona.

2. Όλες οι συνεισφορές πρέπει να έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια. Η διάρκεια αυτή δεν μπορεί να υπερβαίνει μέγιστη περίοδο πέντε ετών μετά την έναρξη λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής γραμμής.

3. Οι συνεισφορές αυτές δεν μπορούν να καταβληθούν εάν οι ενισχύσεις έχουν στόχο να βοηθήσουν έναν νεοεισερχόμενο αερομεταφορέα να εγκαινιάσει αεροπορικές συνδέσεις που ήδη πραγματοποιούνται και να τεθεί σε άμεσο ανταγωνισμό με υφιστάμενο αερομεταφορέα ο οποίος πραγματοποιεί ήδη το δρομολόγιο αυτό υπό παρόμοιες συνθήκες με αφετηρία το αεροδρόμιο της Girona.

4. Οι συνεισφορές πρέπει να αιτιολογούνται από ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα το οποίο έχει καταρτίσει η Intermed και έχει επικυρωθεί a priori από τις αρμόδιες αρχές για την εν λόγω σύνδεση. Στο πρόγραμμα αυτό πρέπει να διευκρινίζονται οι επιλέξιμες και πραγματοποιηθείσες δαπάνες, οι οποίες πρέπει να αφορούν άμεσα την προώθηση της συγκεκριμένης γραμμής, δεδομένου ότι ο στόχος είναι να καταστεί βιώσιμη δίχως χορήγηση ενισχύσεων μετά τη λήξη της σύμβασης η οποία έχει υπογραφεί από τη Generalitat της Catalunya, τη Diputación της Girona, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Girona και την Intermed.

5. Οι επιλέξιμες δαπάνες, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την εκκίνηση, πρέπει να ανταποκρίνονται στους ακόλουθους όρους:

α) να καλύπτουν τις επιπλέον δαπάνες εκκίνησης τις οποίες η αεροπορική εταιρεία δεν θα έπρεπε να πραγματοποιήσει εάν βρισκόταν σε στάδιο πλήρους λειτουργίας και οι οποίες απαιτούν δημόσια συνδρομή προκειμένου να μοιραστεί ο κίνδυνος μη βιωσιμότητας που ενέχεται στην περίοδο εκκίνησης·

β) αντιστρόφως, να μην καλύπτουν τις τακτικές δαπάνες λειτουργικού χαρακτήρα όπως είναι η ενοικίαση ή η απόσβεση αγοράς αεροσκαφών, τα καύσιμα, η μισθοδοσία των πληρωμάτων ή οι δαπάνες τροφοδοσίας (*catering*).

Οι αρμόδιες αρχές έχουν το δικαίωμα, ενδεχομένως, να ζητήσουν τη βοήθεια ενός ανεξαρτήτου ελεγκτή λογιστή.

6. Το σύνολο των ενισχύσεων των οποίων επωφελείται μία νέα γραμμή δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει το 50 % των δαπανών για την εκκίνηση και τη διαφήμιση του συγκεκριμένου προορισμού. Ομοίως, οι συνεισφορές που καταβάλλονται δεν επιτρέπεται να υπερβούν το 50 % των πραγματικών δαπανών για τον προορισμό αυτό.

7. Οι συνεισφορές που καταβάλλονται από τη Generalitat de Catalunya, τη Diputación de Girona, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Girona και για τις οποίες, προκύψει, μετά το τέλος της προβλεπομένης στη σύμβαση περιόδου εκκίνησης, ότι χορηγήθηκαν καθ' υπέρβαση των κριτηρίων τα οποία ορίζονται προς το σκοπό αυτό έτσι θα πρέπει να επιστραφούν από την Intermed.

8. Η Ισπανία θα θεσπίσει ένα διαφανές και μη διακρισιακό καθεστώς ενισχύσεων, στόχος του οποίου θα είναι να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών που επιθυμούν να παράσχουν νέες υπηρεσίες στον τομέα των αερομεταφορών με αφετηρία το αεροδρόμιο της Girona, σύμφωνα με τα αντικειμενικά κριτήρια που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 3

1. Το Βασίλειο της Ισπανίας λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την ανάκτηση από τον δικαιούχο των ενισχύσεων που είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2, και οι οποίες του χορηγήθηκαν παράνομα.

2. Η ανάκτηση πραγματοποιείται δίχως καθυστέρηση σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, εφόσον επιτρέπουν την άμεση και ουσιαστική εκτέλεση της παρούσας απόφασης. Οι προς ανάκτηση ενισχύσεις περιλαμβάνουν τόκους υπερημερίας αρχής γενομένης από την ημερομηνία κατά την οποία παρασχέθηκαν στον δικαιούχο έως την ημερομηνία ανάκτησής τους. Οι τόκοι υπερημερίας υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδυνάμου επιδότησης στο πλαίσιο των ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα.

Άρθρο 4

Το Βασίλειο της Ισπανίας ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα τα οποία έχει λάβει προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 20 Οκτωβρίου 2004.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος