



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Βρυξέλλες, 25 Ιουλίου 2012

Κρατικές ενισχύσεις: Η Επιτροπή εκδίδει τρεις αποφάσεις σχετικά με τον κλάδο των αερομεταφορών στη Φινλανδία, την Ελλάδα και την Ιρλανδία

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις μεταξύ του αερολιμένα Tampere-Pirkkala, στη Φινλανδία, και της Ryanair δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της νομοθεσίας της ΕΕ, δεδομένου ότι ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς. Σε άλλη υπόθεση, η Επιτροπή έκρινε ότι μια επενδυτική ενίσχυση υπέρ του αερολιμένα Χανίων, στην Ελλάδα, συνάδει με τη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, με το σκεπτικό, ιδίως, ότι είναι κατάλληλα στοχοθετημένη και μη δυσανάλογη σε σχέση με τον στόχο της. Σε τρίτη απόφαση, η Επιτροπή διέταξε την Ιρλανδία να ανακτήσει ασυμβίβαστες κρατικές ενισχύσεις, υπό τη μορφή προτιμησιακών τελών αερολιμένα για ορισμένους κοντινούς προορισμούς, από τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες ωφελήθηκαν από το συγκεκριμένο μέτρο, με το σκεπτικό ότι οι ενισχύσεις αυτές στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιρειών.

Ο αρμόδιος για τον ανταγωνισμό Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, Joaquín Almunia, δήλωσε σχετικά τα εξής: «Απώτερος στόχος μας είναι η εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για το σύνολο των αεροπορικών εταιρειών και των αερολιμένων, ανεξαρτήτως του επιχειρηματικού μοντέλου που εφαρμόζουν, χωρίς να γίνεται διάκριση μεταξύ εθνικών αερομεταφορέων και αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Οι σημερινές αποφάσεις αποσαφηνίζουν περαιτέρω την εφαρμογή στον συγκεκριμένο κλάδο των αρχών που διέπουν τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων σε επίπεδο ΕΕ. Κατά τους προσεχείς μήνες, θα εξετάσουμε και άλλες υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων προς αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, εφαρμόζοντας συνεκτική προσέγγιση.»

Ο αερολιμένας Tampere-Pirkkala και η συμφωνία με τη Ryanair

Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις για την υλοποίηση στρατηγικής χαμηλού κόστους στον αερολιμένα Tampere-Pirkkala και, ειδικότερα, η συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα αυτού και της Ryanair συνάφθηκαν υπό όρους οι οποίοι θα ήταν αποδεκτοί σε έναν ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί με γνώμονα τους όρους της αγοράς. Ειδικότερα, οι συμφωνίες αυτές βασίζονται σε εκ των προτέρων κατηρτισμένο επιχειρηματικό σχέδιο από το οποίο προκύπτουν προσδοκίες αποδοτικότητας και, ως εκ τούτου, δεν προσπορίζουν οικονομικό πλεονέκτημα στη Ryanair. Τα επιχειρηματικά αποτελέσματα του αερολιμένα επιβεβαιώνουν περαιτέρω τις εν λόγω προσδοκίες (βλ. επίσης [MEMO/12/597](#)).

Αερολιμένας Χανίων

Η Επιτροπή απεφάνθη ότι η επενδυτική ενίσχυση ύψους 77,7 εκατ. ευρώ υπέρ του αερολιμένα Χανίων, στην Ελλάδα, περιοριζόταν στο απολύτως αναγκαίο μέτρο. Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη τον σπουδαίο ρόλο του συγκεκριμένου περιφερειακού αερολιμένα για την προσπελασιμότητα της Κρήτης και την τοπική ανάπτυξη, σταθμίζοντας, αφενός, τον στόχο της εξασφάλισης δίκαιων όρων ανταγωνισμού στον κλάδο των αερομεταφορών και, αφετέρου, τις μεταφορικές ανάγκες.

Ιρλανδικός φόρος επί των αεροπορικών ταξιδίων

Το 2009, η Ιρλανδία θέσπισε φόρο επί των αεροπορικών ταξιδίων για τις πτήσεις που αναχωρούν από ιρλανδικούς αερολιμένες. Το ύψος του φόρου καθορίστηκε σε 2 ευρώ για τους προορισμούς που βρίσκονται σε μέγιστη απόσταση 300 χλμ. από το Δουβλίνο και σε 10 ευρώ για όλους τους άλλους προορισμούς. Η Επιτροπή συνεπέρανε ότι ο χαμηλότερος συντελεστής ευνοούσε τις πτήσεις που εκτελούνταν στο εσωτερικό της Ιρλανδίας και τις πτήσεις προς κοντινές περιοχές του Ηνωμένου Βασιλείου, προσπορίζοντας στις οικείες εταιρείες οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους και, κατ' επέκταση, στρεβλώνοντας τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Προκειμένου να διασφαλισθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή διέταξε την Ιρλανδία να ανακτήσει το συγκεκριμένο πλεονέκτημα από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που το είχαν καρπωθεί. Οι κύριοι αποδέκτες ήταν οι εταιρείες Ryanair, Aer Lingus και Aer Arann.

Ιστορικό

Στόχος του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων στον κλάδο των αερομεταφορών είναι επίτευξη της σωστής ισορροπίας μεταξύ δίκαιων όρων ανταγωνισμού στον κλάδο και μεταφορικών αναγκών των πελατών.

Κατά παράδοση, ο κλάδος των αερομεταφορών υπόκειται σε εκτενείς κανονιστικές ρυθμίσεις, και σε αυτόν δεσπόζουν οι εθνικοί αερομεταφορείς και οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας. Η ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ έχει εξαλείψει τους εμπορικούς περιορισμούς για τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις εντός της ΕΕ, π.χ. τους περιορισμούς επί των δρομολογίων, του αριθμού πτήσεων και του ύψους των εισιτηρίων. Τούτο είχε ως αποτέλεσμα την άνευ προηγουμένου επέκταση του κλάδου, με θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Εκτός αυτού, οδήγησε σε διαφοροποίηση των επιχειρηματικών μοντέλων που ακολουθούν οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες.

Σήμερα, ο κλάδος των αερομεταφορών συνεισφέρει σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, δεδομένου ότι περιλαμβάνει 130 και πλέον αεροπορικές εταιρείες τακτικών γραμμών, δίκτυο 450 και πλέον αερολιμένων και 60 παρόχους υπηρεσιών αεροπλοΐας. Ο κλάδος των αερομεταφορών απασχολεί πάνω από 3 εκατομμύρια ανθρώπους στην ΕΕ. Η συμβολή μόνο των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών στο ΑΕΠ της ΕΕ ξεπερνά τα 120 δισεκατ. ευρώ. Οι αερομεταφορές συνδέουν τους ανθρώπους και τις περιφέρειες μεταξύ τους και, ως εκ τούτου, συμβάλλουν με καθοριστικό τρόπο στην ενοποίηση και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, καθώς και στις σχέσεις της με τον υπόλοιπο κόσμο.

Το 2011, η Επιτροπή εγκαινίασε αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών της σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον κλάδο των αερομεταφορών, διεξάγοντας δημόσια διαβούλευση (βλ. [IP/11/445](#)), με στόχο την επικαιροποίηση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών με γνώμονα πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά και την προσαρμογή τους στα διάφορα επιχειρηματικά μοντέλα που έχουν εμφανισθεί από τότε που ξεκίνησε η ελευθέρωση και καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα, από τους εθνικούς αερομεταφορείς μέχρι τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές επιβάλλεται να ανταποκρίνονται περισσότερο στον ρόλο των περιφερειακών αερολιμένων για την οικονομική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή, ούτως ώστε να αποφευχθούν οι αλληλεπικαλύψεις υποδομών και η δημιουργία αερολιμένων οι οποίοι μένουν αχρησιμοποίητοι ή χρησιμοποιούνται σε βαθμό κατώτερο των δυνατοτήτων τους. Η Επιτροπή σχεδιάζει να θεσπίσει, το 2013, νέες κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες θα καλύπτουν τόσο τις αεροπορικές εταιρείες όσο και το θέμα της χρηματοδότησης αερολιμενικών υποδομών. Νέα διαβούλευση θα εγκαινιασθεί το φθινόπωρο.

Οι αποφάσεις που εκδόθηκαν σήμερα είναι μέρος 60 και πλέον υποθέσεων οι οποίες διεξάγονται επί του παρόντος σε σχέση με τον κλάδο των αερομεταφορών. Εξ αυτών, οι 34 υποθέσεις αποτελούν αντικείμενο εμπεριστατωμένης έρευνας.

Η μη εμπιστευτική εκδοχή των αποφάσεων θα καταστεί διαθέσιμη υπό τους αριθμούς υποθέσεων [SA.23324](#), [SA.29064](#) και [SA.34586](#) στο [μητρώο κρατικών ενισχύσεων](#), στον ιστότοπο της [ΓΔ Ανταγωνισμού](#), αμέσως μόλις διευθετηθούν τυχόν θέματα απορρήτου. Νέες δημοσιοποιήσεις αποφάσεων σχετικών με κρατικές ενισχύσεις στο Διαδίκτυο και στην Επίσημη Εφημερίδα καταχωρούνται στο εβδομαδιαίο ηλεκτρονικό δελτίο ενημέρωσης περί κρατικών ενισχύσεων [State Aid Weekly e-News](#).

Αρμόδιοι επικοινωνίας :

[Antoine Colombani](#) (+32 2 297 45 13)

[Marisa Gonzalez Iglesias](#) (+32 2 295 19 25)