

# Официален вестник

## на Европейския съюз

L 45



Издание  
на български език

Законодателство

Година 54  
18 февруари 2011 г.

Съдържание

IV *Актове, приети преди 1 декември 2009 г. по силата на Договора за ЕО, Договора за ЕС и Договора за Евратом*

2011/97/ЕО:

- ★ **Решение на Комисията от 14 септември 2005 година — Държавна помощ С 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Преструктуриране и приватизация** (нотифицирано под номер C(2005) 2706) <sup>(1)</sup>..... 1

2011/98/ЕО:

- ★ **Решение на Комисията от 28 октомври 2009 година относно държавна помощ С 16/08 (ex NN 105/05 и NN 35/07), отпусната от Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия — Субсидии за CalMac и NorthLink за морски транспортни услуги в Шотландия** (нотифицирано под номер C(2009) 8117) <sup>(1)</sup> ..... 33

Цена: 4 EUR

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП

**BG**

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.



## IV

(Актове, приети преди 1 декември 2009 г. по силата на Договора за ЕО, Договора за ЕС и Договора за Евратом)

## РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 14 септември 2005 година

Държавна помощ С 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Преструктуриране и приватизация

(нотифицирано под номер С(2005) 2706)

(само текстът на гръцки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2011/97/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби <sup>(1)</sup>,

като има предвид, че:

2003 г. (TREN A/30881) гръцките власти заявиха, че възнамеряват да предоставят тази информация своевременно.

(4) На 25 септември 2003 г. Комисията получи официална жалба (TREN A/30589) относно приватизацията на Olympic Airways от конкурентната компания Aegean Airlines.

(5) Законът за приватизацията, както и отговорът на разпореждането за информация бяха изпратени на Комисията с писмо от 29 септември 2003 г. (TREN A/30866), но въпреки това определена информация все още липсваше и Комисията съобщи това на гръцките власти с писмо от 31 октомври 2003 г. (TREN D/17821), копие от което впоследствие беше изпратено по факс на постоянното представителство на Гърция на 4 декември 2003 г.

## 1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 3 март 2003 г. (TREN A/26534, 25 юли 2003 г.) гръцките власти подчертаха, че са се ангажирали и са предприели стъпки да приватизират държавната авиокомпания Olympic Airways.

(2) Поради липса на официално уведомление, на 8 септември 2003 г. Комисията издаде решение за разпореждане за информация (С(2003) 3266), за което гръцките власти бяха известени на 9 септември 2003 г. В него се поиска предоставяне на цялата необходима информация с цел разглеждане на съвместимостта на мерките за реструктуриране и приватизация на Olympic Airways с разпоредбите на член 87 от Договора за ЕО.

(3) В същия ден с писмо (TREN D/15287) Комисията настоя гръцките власти да уведомят Комисията относно закона (приет на 9 септември 2003 г.), с който се урежда приватизацията на Olympic Airways. С писмо от 17 септември

(6) На 12 декември 2003 г. беше създадена нова компания, наречена Olympic Airlines, преди Комисията да е завършила разглеждането на съвместимостта на мерките за реструктуриране и приватизация на Olympic Airways с член 87 от Договора за ЕО. Впоследствие процедурата по разпореждането за информация, предприета от Комисията на 8 септември 2003 г., беше вписана в регистъра на държавните помощи под номер на делото NN 4/03.

(7) На 15 декември 2003 г. (TREN D/22742) Комисията припомни искането си за информация относно приватизацията и с писма от 18 и 19 декември 2003 г. (съответно TREN A/38288 и TREN A/38258) гръцките власти предоставиха исканата информация.

(8) На 15 януари 2004 г. на гръцките власти беше изпратено ново искане за допълнителна информация (TREN D/160) и те отговориха с две писма от 16 януари 2004 г. (съответно TREN A/11076 и TREN A/11077).

<sup>(1)</sup> ОВ С 192, 2.7.2004 г., стр. 2.

- (9) На 16 януари 2004 г. Комисията изпрати писмо на гръцките власти относно международното летище в Атина (Спата) и текущите взаимоотношения с Olympic Airways/Airlines. Гръцките власти отговориха с писмо от 23 февруари 2004 г. На 15 юни 2004 г. на Гърция беше изпратено последващо искане за информация и отговорите на това писмо бяха получени на 4 август 2004 г.
- (10) С решение от 16 март 2004 г., известно на Република Гърция с писмо от 16 март 2004 г. (SG (2002 г.) D/228848), Комисията откри процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО. Процедурата е регистрирана под номер С 11/04.
- (11) Решението на Комисията да открие официална процедура по разследване беше публикувано и в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(2)</sup>. Комисията покани заинтересованите страни да представят своите мнения по въпроса. Република Гърция препрати мнения до Комисията с писмо от 11 юни 2004 г.
- (12) В рамките на срока, предвиден в съобщението за откриване на процедурата, Комисията получи мнения от други две заинтересовани страни. Тези мнения бяха препратени на гръцките власти за коментар и становището на Република Гърция беше получено на 3 ноември 2004 г.
- (13) На 11 октомври 2004 г. Комисията изпрати писмо, с което официално уведоми гръцките органи за намерението си да издаде разпореждане за преустановяване на помощта, ако в рамките на десет дни от получаване на писмото не получи задоволителна информация, удостоверяваща, че Гърция вече не извършва плащания на помощи към получателите. Гръцките органи бяха поканени да представят мнението си по въпроса. На 28 октомври 2004 г. гръцките власти отговориха на това официално уведомително писмо. Гърция изрази мнение, че приемането на разпореждане за преустановяване на помощта на този етап би изложило на сериозна опасност интензивните усилия на Република Гърция да намери решение и би било несъразмерно и неоправдано.
- (14) След представянето на съображенията си представителите на гръцките власти редовно държаха Комисията в течение на събитията (на срещите от 17 декември 2004 г., 19 декември 2004 г., 3 февруари 2005 г., 7 февруари 2005 г. и 28 април 2005 г. и с писма от 22 февруари 2005 г. и 19 април 2005 г.) и на текущото реструктуриране и приватизация на Olympic Airlines и на Olympic Airways Services.
- (15) Те също така предоставиха на службите на Комисията информация по следните въпроси:

— Закон 3259/2004, предоставящ на Olympic Airways временен имунитет по отношение на действия по принудително изпълнение от страна на кредиторите (с електронно писмо от 22 декември 2004 г.)

— Закон 3282/2004, с който държавата пое задълженията на Olympic Airways към финансови институции във връзка с финансовите и лизинговите договорености за Airbus A340-300 на Olympic Airlines (електронни писма от 22 декември 2004 г. и 4 април 2005 г.).

Тези допълнителни разяснения ще бъдат взети под внимание в настоящото решение, доколкото са свързани с темата и изясняват въпросите, повдигнати от Комисията при откриването на процедурата.

## 2. ФАКТИТЕ

### 2.1. ПРЕДИШНИ РЕШЕНИЯ НА КОМИСИЯТА ОТНОСНО OLYMPIC AIRWAYS И НЕЙНИТЕ ФИЛИАЛИ

*Решението от 1994 г.*

- (16) На 7 октомври 1994 г. Комисията прие Решение 94/696/ЕО <sup>(3)</sup> (наричано по-долу „решението от 1994 г.“), съгласно което помощта, която Гърция е предоставила или предстои да предостави на Olympic Airways, е обявена за съвместима с общия пазар, при условие че Гърция изпълни редица задължения, изброени в решението.

*Решението от 1998 г.*

- (17) Въпреки това, поради факта че няколко от условията, приложени към решението от 1994 г., не бяха спазени, на 30 април 1996 г. <sup>(4)</sup> Комисията реши да открие отново процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, и да предприеме действия по отношение на нова помощ, за която не е подадено официално уведомление, за която Комисията е била информирана.
- (18) На 14 август 1998 г. Комисията прие Решение 1999/332/ЕО <sup>(5)</sup> (наричано по-долу „решението от 1998 г.“), съгласно което определена помощ, която Гърция е предоставила или предстои да предостави на Olympic Airways, се разглежда като съвместима с общия пазар в контекста на план за реструктуриране, обхващащ периода 1998—2002 г. Помощта беше разрешена при спазването на редица условия.

<sup>(3)</sup> ОВ L 273, 25.10.1994 г., стр. 22.

<sup>(4)</sup> ОВ C 176, 19.6.1996 г., стр. 5.

<sup>(5)</sup> ОВ L 128, 21.5.1999 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Вж. бележка под линия 1.

## Решението от 2000 г.

- (19) През юли 2000 г. Република Гърция уведоми Комисията за намерението си да използва останалата разрешена помощ, за да учреди редица гаранции по заеми за закупуване на нови въздухоплавателни средства и за инвестиции, необходими за преместването на Olympic Airways на международното летище в Атина (наричано по-долу AIA) в Спата, които следва да се договорят преди края на 2000 г. С писмо от 10 ноември 2000 г. (SG(2000)D/108307) Комисията информира гръцките власти за решението си да измени част от решението от 1998 г. по отношение на мярката за помощ, отнасяща се до гаранциите по заеми.

## Решението от 2002 г.

- (20) На 6 март 2002 г. Комисията реши да открие официална процедура по разследване, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО. Тя изрази опасение от злоупотреба при прилагането на помощта, разрешена в решенията на Комисията от 1994 г. и 1998 г., изпълнение на плана за реструктуриране на компанията, а също и опасения по отношение на нова неправомерна държавна помощ, която би могла да бъде предоставена.

- (21) На 9 август 2002 г. Комисията изпрати на гръцките власти последващо разпореждане да предоставят информацията, която е била изисквана по-рано; по-специално беше поискано представяне на счетоводните отчети и данните, отнасящи се до плащането на оперативните разходи от държавата, тъй като отговорите на Република Гърция бяха непълни.

- (22) На 11 декември 2002 г. Комисията прие окончателно отрицателно решение 2003/372/ЕО<sup>(6)</sup> (наричано по-долу „решението от 2002 г.“) относно помощта, предоставена от Република Гърция на Olympic Airways. Комисията заключи, че помощта, която преди това е била предоставена от държавата и одобрена от Комисията, е била несъвместима с Договора за ЕО поради неспазване на съответните условия, по-специално поради неправилното изпълнение на плана за реструктуриране. В допълнение Комисията установи, че Olympic е получила нова помощ, която е неправомерна и несъвместима с общия пазар, тъй като гръцката държава е толерирала неизплащане или отлагане на плащания на определени социални осигуровки, данък добавена стойност върху гориво и резервни части, наеми към летища, летищни такси и данъка, известен като *спатосито*, който се налага върху пътници, заминаващи от гръцки летища.

- (23) Съгласно това решение Гърция беше задължена незабавно да предприеме всички необходими стъпки в съответствие с приложимите национални закони, при условие че те позволяват незабавно и ефективно изпълнение на

решението, за да възстанови от получателя държавната помощ от 14 млрд. GRD (41 млн. евро), посочена в член 1 от решението, както и новата помощ, посочена в член 2 от решението. Помощта (заедно с лихвите), която подлежеше на възстановяване, следваше също да включва лихви от датата, от която е била на разположение на получателя, до датата на възстановяването ѝ.

- (24) В рамките на два месеца от нотифицирането на решението Гърция също така беше задължена да информира Комисията за мерките, които предприема, за да изпълни решението. Гръцките власти бяха уведомени за решението с писмо от 13 декември 2002 г. (SG(02) D/233148) и то беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз на 28 май 2003 г.

- (25) На 11 февруари 2003 г., вследствие на решението от 2002 г., гръцкото правителство информира Комисията, че според независими консултанти Olympic Airways не се е ползвала с преференциално отношение и поради тази причина правителството няма да изпълни изискванията на решението за възстановяване на сумата, която Комисията е определила за несъвместима.

## Последствия от решението от 2002 г.

- (26) На 24 февруари 2003 г. Olympic Airways подаде жалба срещу решението на Комисията пред Първоинстанционния съд на Европейските общности (дело T-68/03). Република Гърция не се присъедини към жалбата на компанията и гръцките власти не обжалваха решението на Комисията пред Съда на Европейския съюз.

- (27) На 6 март 2003 г. Комисията информира гръцкото правителство, че то е длъжно да се съобрази с решението от 2002 г. На 26 юни 2003 г. гръцкото правителство отговори, че разглежда юридическите последствия от решението от 2002 г. и процедурата, която Комисията е следвала при приемането му. Правителството увери Комисията, че възнамерява да извърши възстановяване на сумата. Правителството не извърши това и не предложи на Комисията график за възстановяването. Съответно Комисията беше длъжна да заведе дело пред Съда на Европейския съюз за неизпълнението на решението; делото бе заведено на 3 октомври 2003 г. (дело C-415/03).

- (28) На 12 май 2005 г. Съдът на Европейския съюз се произнесе по дело C-415/03<sup>(7)</sup> в полза на Комисията. Съдът (втори състав) определи, че като не се е съобразила с предписания период за предприемане на всички необходими мерки за възстановяване на помощта, която е била определена за неправомерна и несъвместима с общия пазар — с изключение на сумите, свързани с плащанията на социалните осигуровки — Република Гърция не е изпълнила задълженията си.

<sup>(6)</sup> ОВ L 132, 28.5.2003 г., стр. 1.

<sup>(7)</sup> Решението все още не е публикувано в регистъра на съдебната практика.

- (29) На 23 май 2005 г. Европейската комисия изпрати писмо на гръцките власти относно мерките, които трябва да се предприемат от Република Гърция, за да се изпълни решението на Съда на Европейския съюз от 12 май 2005 г. по дело С 415/03.
- (30) С писмо от 2 юни 2005 г. Република Гърция отговори, подчертавайки още веднъж готовността си изцяло да сътрудничи на Комисията по този въпрос. Доколкото този отговор се отнася до въпросите, поставени в откриването на процедурата, той ще бъде представен накратко по-долу.
- (31) До настоящия момент връщането на помощта, определена като несъвместима в решението на Комисията от 11 декември 2002 г., все още не е извършено. Комисията може да предприеме действия съгласно член 228 от Договора за ЕО за неизпълнение на това решение.
- (32) Въпреки това настоящото решение се отнася само до взетите решения или предприетите мерки от гръцките власти в полза на Olympic Airways и правопримниците ѝ след приемането на решението от 2002 г.

### 3. ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

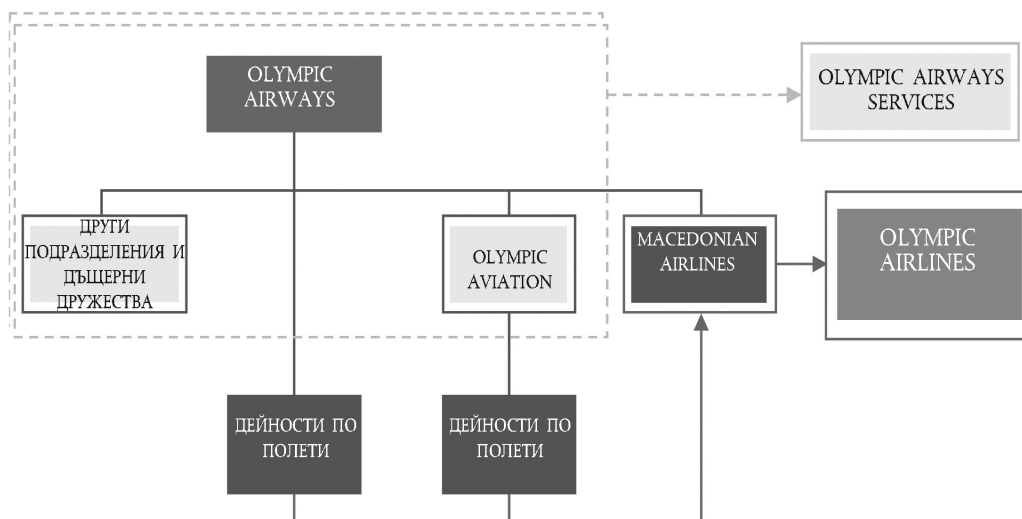
Решението на Комисията да открие процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, се основаваше на редица причини.

#### 3.1. ПРОДЪЛЖИТЕЛНОТО НЕПЛАЩАНЕ ОТ СТРАНА НА КОМПАНИЯТА НА ДАНЪЦИ И СОЦИАЛНИ ОСИГУРОВКИ

- (33) Финансовите резултати на Olympic Airways (наричана по-долу „ОА“) са били отрицателни всяка година в сравнение с предходната от 2002 г. насам, дружеството продължава да демонстрира отрицателна доходност, а основната дейност на дружеството, вместо да носи приходи, в действителност намалява общата стойност на дружеството с всяка следваща година и по тази причина е трудно, ако не и невъзможно да се повярва, че то е било в състояние да продължава дейността си единствено поради неплащането на задълженията си към държавата, което в решението от 2002 г. се определя като равнозначно на получаване на неправомерна държавна помощ.
- (34) Заключение, до което се достига, е, че държавата е *de facto*, ако не и *de jure* основният кредитор на ОА и ако не е имало намеса от страна на държавата за продължителен период от време, дружеството отдавна е щяло да прекрати дейността си.

#### 3.2. СТРУКТУРНАТА РЕОРГАНИЗАЦИЯ НА КОМПАНИЯТА

- (35) Към момента на откриване на процедурата Комисията беше информирана за съществуването на Закон 3185/2003, който урежда разделянето на обезпечаващите полетите отдели на различни компании в рамките на Olympic Airways Group (наричана по-долу „ОАГ“) а именно ОА, Olympic Aviation (наричана по-долу „ОАv“) и Macedonian Airlines (наричана по-долу „МА“) и прегрупирането им в отделно дружество (бившето МА), което беше преименувано на Olympic Airlines (наричано по-долу „НОА“). Отделите, които не се занимават пряко с извършването на полети, следваше да останат в рамките на ОА, която щеше да бъде преименувана на Olympic Air Services SA (наричана по-долу „ОАС“), и в Закон 3185/2003 беше предвидено, че идентична процедура може да се предприеме по отношение на отделите за наземно обслужване, за поддръжка и инженерните отдели, въпреки че до днес това не се е случило.



- (36) При откриването на процедурата Комисията стигна до заключението, че след като Република Гърция не е успяла да приватизира ОАГ като цяло, е решила да раздели групата на няколко дружества с цел да ги направи по-привлекателни за потенциални инвеститори и да ги отдели от задълженията на ОА.

- (37) В действителност това, което изглежда се е случило след реструктурирането на OAG, е, че след декември 2003 г. всички летателни дейности вече са съсредоточени в NOA, а всички други дейности, предимно наземно обслужване, поддръжка и инженерни дейности, остават в изходната компания, която сега се нарича OAS. OAS запазва и собствеността над редица мажоритарни дялове в други компании в сферата на въздушния транспорт в Гърция, като кетъринг, информационни технологии и услуги, свързани с горивата.
- (38) В Закона за приватизацията се посочва, че прехвърлянето на активи, други прехвърлени права и задължения към новата компания се освобождава от данъци, налози или права, произтичащи за държавата, за юридически лица по публичния закон или за което и да е дружество по публичния закон, и се освобождава от всички такси, дългове или искове на трети физически или юридически лица, освен от задълженията, които са изрично посочени в оценката за реструктурирането. В допълнение, в член 27 от Закон 3185/2003 се предвижда, че новото дружество не влиза в обхвата на действие на членове 479 и 939 от Гражданския кодекс<sup>(8)</sup> и на член 537 и следващите от Търговския кодекс относно дълговете, които ОА е натрупала преди отделянето на обезпечавашите полетите отдели. Като следствие от това кредиторите ще могат да предприемат действия по отношение на тези дългове, които са прехвърлени на NOA, но няма да могат да направят това по отношение на дълговете, които остават в ОА. Впоследствие (15 октомври 2004 г.) гръцката държава приведе в действие Закон 3259/2004, който дава на ОА временен имунитет срещу действия по принудително изпълнение от страна на кредиторите.
- (39) При прилагането на Закон 3185/2003 гръцката държава ангажира консултант (Deloitte & Touche), за да определи стойността на обезпечавашите полетите отдели на OAG. Консултантите трябваше също така да изготвят плана за преобразуване и доклада за състоянието на ОА и OAv и да определят броя и вида служители, които трябва да се прехвърлят към NOA. Deloitte & Touche посочиха, че не са извършвали одит и че са работили само по информация, предоставена им от ръководството на ОА и OAv. В допълнение, при изготвяне на оценката си Deloitte & Touche не са включили въздухоплавателни средства, притежавани от ОА и OAv, а стойността на последните е изчислена на пазарна цена от 120 млн. евро от друг външен консултант (Airclaims Ltd.).
- (40) Задълженията за предоставяне на обществена услуга (наричани по-долу „ЗПОУ“) бяха прехвърлени от OAv към NOA без публичен търг. Изглежда също, че OAv е обезпечила задълженията си към летище АІА на стойност 10 млн. евро от приходите от тези ЗПОУ и че този заем е останал в OAv, въпреки че ЗПОУ е следвало да се извършват от NOA.
- (41) В Указ на президента 178/2002, с който се транспонира Директива 98/50/ЕО на Съвета<sup>(9)</sup> в гръцкото законодателство, се предвижда, че в случай на прехвърляне на дейност на компания към друга компания чрез каквото и да е метод служителите, свързани с тази дейност, преминават към новата компания със същия статут и права. Въпреки това в случая е имало намерение за промяна на статута на служителите. За тази цел е трябвало да се извърши процедура, предвидена в Указ на президента 178/2002.
- (42) Що се отнася до служителите в ОА, по време на разделянето почти 300 отделни закони, колективни договори и други разпоредби са били приложими към екипа като цяло. По тази причина гръцките власти счетоха за важно да изменят правната рамка и да предоговорят колективните договори, по-специално тъй като в групата имаше 6 171 заети лица през юни 2003 г. (приблизително 1 850 служители бяха преместени в NOA) и разходите за персонала представляваха 38 % от общите приходи, докато средното за сектора е 22—26 %. Впоследствие в член 27 от Закон 3185/2003 бяха предвидени редица промени. Закон 2190/1994, който засяга административните процедури за набиране на персонал за компаниите в публичния сектор, няма да важи за NOA. Правата на всички служители, които според условията на приложимите колективни договори имат право да се пенсионират през 2003 или 2004 г., ще бъдат зачетени.
- (43) За разлика от ОА, която финансира дейностите си изключително от дългове, намерението за NOA беше да използва собствени средства. NOA започна дейността си с малко или никакъв дълг и това в голяма степен се дължеше на избора какво да се прехвърли към новото дружество. В графата за задължения при започването на дейността на NOA дружеството не наследи финансови задължения от компанията майка, която към онзи момент имаше задължения в размер на 207 млн. евро.

<sup>(8)</sup> И двата члена се отнасят до правата на кредиторите за защита в контекста на прехвърляне на активи.

<sup>(9)</sup> ОВ L 201, 17.7. 1998 г., стр. 88.

(44) Съгласно приложимите разпоредби на гръцкия Закон за обявяване в несъстоятелност (Закон 2190/1920), когато става въпрос за отделяне на отдел, сегмент или услуга и поемането им от оперативна компания, акциите на тази компания остават в първоначалната компания. Това в настоящия случай означава, че акциите на NOA следва да останат притежание на ОА. При все това в член 27 от Закон 3185/2003 се предвижда, че в рамките на процедурата по приватизация всички акции, произтичащи от разделянето на различните отдели на ОА, ще бъдат предоставени на гръцката държава. Нещо повече — всякакви парични средства, набрани от последващи продажби на тези отдели, ще бъдат използвани за изплащане на задълженията и дълговете на ОА. Гръцката държава уточнява, че чрез тази процедура финансовите активи се прехвърлят към държавата и тяхната стойност не може да бъде поставена под съмнение, дотолкова доколкото е резултат от оценката на одитори. Нещо повече, държавата смята, че ако тези активи бъдат продадени от държавата, ще генерират по-висока цена, отколкото ако собствеността на акциите не е била прехвърлена към нея.

### 3.3. „ПРЕДПЛАЩАНЕТО“ НА 130 312 450 EUR КЪМ ОА

(45) Чрез Указ на Министерския съвет 2/71992/A0024 от 22 декември 2003 г. и съгласно член 27 от Закон 3185/2003 гръцката държава създаде специална сметка в Bank of Greece под името „Република Гърция — денационализационна сметка на Olympic Airways Group“. Сметката ще бъде кредитирана с всички постъпления от продажба при приватизационната процедура на дружествата в рамките на ОАГ (като първата е NOA), чиито акции са прехвърлени на гръцката държава. Въпреки това, с цел да се справи с необходимите разходи, докато приватизацията на дружествата от групата се осъществи, тази сметка беше кредитирана от държавата със сума, описана като „аванс“ или „предплащане“. Този „аванс“ е равен на номиналния акционерен капитал на NOA (130 312 450 EUR).

(46) Целта беше тези части от задълженията на ОА, които не следваше да се прехвърлят към новото дружество NOA, и по-специално разходите, свързани с ранното пенсиониране на определена част от персонала, да бъдат финансирани от специалната сметка, както и от приходите от предоставянето на услуги към NOA и други трети страни.

### 3.4. СПАТОСИМО И ПЛАЩАНИЯ КЪМ АІА

(47) С писмо от 19 януари 2004 г. жалбоподател (Aegean Airlines) препрати до Комисията копие на писмо от Гражданската въздухоплавателна администрация на Гърция (док. ДП/А/28751/11626 от 22 юли 2003 г.), адресирано до Сметната палата и до „Athens International Airport Company“. От това писмо изглежда, че във връзка с „данъка за модернизация и развитие на летищата“, известен още като „спатосимо“, който се

налага от авиопревозвачите и се превежда от тях на държавата, ОА е дължала сума от 26 001 473,33 EUR.

(48) От това писмо също изглежда, че Гражданската въздухоплавателна администрация на Гърция (НСАА) е изисквала да ѝ бъдат изплатени дължимите 26 млн. евро. Следователно изглежда, че ОА, основният ползвател на гръцките летища, не е плащала „спатосимо“ и по този начин е задължила държавата да намери начини да окаже помощ на АІА, новосъздадено дружество, което е зависимо от спатосимо. Въпреки че ОА фактически е била длъжна да изплати дължимите суми в бъдеще, Комисията се усъмни, че компанията междуременно е извлякла полза от търпението на държавата, която не само че не ѝ е наложила наказание, а дори е въвела механизми, чрез които други гръцки летища е трябвало да спомогнат за покриването на загубите, причинени от закъснялото плащане или неплащането на дълговете спатосимо на ОА.

## 4. МНЕНИЯ, ПОЛУЧЕНИ ПО ВРЕМЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

### 4.1. ПЪРВОНАЧАЛНО МНЕНИЕ НА ГРЪЦКИТЕ ВЛАСТИ

(49) На 11 юни 2004 г. Гърция представи отговора си по отношение на откриването на процедурата. В началото тя обясни, че според нея най-подходящото решение за ОА е приватизацията на различните дружества и дейности от групата. Приватизацията ще се извърши толкова бързо, колкото е практически възможно, в пълно съответствие с всички приложими правила и изисквания на правото на Гърция и ЕО; Комисията ще бъде информирана напълно за ситуацията. Гърция обясни, че приватизацията е икономически най-изгодното решение за властите, тъй като то ще донесе повече средства, отколкото ако дружеството бъде ликвидирани. Макар да признават, че приватизацията ще има социални и други неикономически ползи, гръцките власти подчертават, че икономическият анализ е бил единственият критерий за взимането на решение относно най-подходящата стратегия.

(50) Гърция се позова на напредъка, постигнат в процеса на приватизация, за който преди това е било съобщено на Комисията. Гърция потвърди, че дейностите по осъществяването на полети на ОА и ОАv са били отделени заедно с редица нематериални активи, като слотове, права по двустранни споразумения, търговската марка и логото, както и репутацията на ОА, и са преминали към съществуващата компания МА. МА промени името си и стана NOA. Собствеността на акциите на NOA (вследствие на увеличаване на акционерния капитал, за да се балансира вноската в натура на обезпечавашите полетите отдели) беше директно прехвърлена на гръцката държава, като NOA беше извадена от ОАГ. Новата компания започна дейността си на 12 декември 2003 г. след получаването на всички необходими лицензи.



- (51) След това Гърция обясни, че стратегическият модел за NOA е бил създаване на жизнеспособна авиокомпания, извършваща редовни полети със средни за сектора разходи за труд, която да може да се възползва от редица фактори, включително добрата търговска репутация на ОА, положението на Гърция като една от 15-те най-предпочитани туристически дестинации и Олимпийските игри през 2004 г. в Атина. Беше назначено ново ръководство на NOA и беше изготвен цялостен преглед на бизнес плана.
- (52) След започване на дейността на NOA ОА престана да е лицензиран авиопревозвач в ЕС и беше преименувана на OAS. OAv също прекрати дейности по полетите с изключение на ограничени общи авиационни и хеликоптерни услуги, за които се очакваше да бъдат прехвърлени към новото дружество.
- (53) По отношение на дейностите, несвързани пряко с полети (наземно обслужване, поддръжка, инженерни дейности и авиационно обучение), прегрупираны в рамките на OAS, Гърция посочи, че има намерение да приватизира и тези дейности. Това също е било предвидено в Закон 3185/2003. Предвиждаше се продажба и на всички акции в други компании, като Olympic Catering и Galileo Hellas. ОА също така участваше в три компании за гориво, свързани с Международното летище в Атина, а именно Athens Airport Pipeline Co, Olympic Fuel Co и Olympic IntoPlane Co, като се очакваше тези дялове също да бъдат продадени по навременен и систематичен начин. Очакваше се продажбата на последните дружества да е относително лесна, тъй като те имали „чисти счетоводни баланси“ и техните частни акционери имат преимуществено право на придобиване.
- (54) Гръцките власти поискаха да пояснят редица въпроси, свързани с реструктурирането, които бяха повдигнати при откриването на процедурата.
- (55) По отношение на споразуменията между ОА и NOA Гърция заяви, че всички услуги се предоставят по пазарни цени и са в съответствие с общоприложимата търговска политика на ОА. Властите се ангажираха да предоставят тези споразумения на Комисията.
- (56) По отношение на лизинговите договори за въздухоплавателни средства Гърция подчерта, че само изцяло притежаваните въздухоплавателни средства от ОА са прехвърлени на Olympic Airlines. Въздухоплавателни средства, взети на лизинг от ОА, са били прехвърлени на лизинг на NOA по пазарни цени, тъй като прекратяването на лизинговите договори преди изтичането на сроковете им би довело до плащания от страна на ОА за загуби, претърпени от лизингодателите. Оперативните лизингови договори се прехвърлят директно на NOA, като по този начин ОА излиза от лизинговите отношения.
- (57) По отношение на лизинга на 4 самолета Airbus A340/300, частично покрит с държавни гаранции (до 45 % от финансираната стойност), тези лизингови договори няма да бъдат прехвърлени на новата компания. NOA ще оперира с тези въздухоплавателни средства въз основа на прехвърляне на лизинг, като плаща пазарни цени на ОА. Гръцките власти считат, че по този начин никакви преимущества, създадени от държавата, няма да се прехвърлят към NOA.
- (58) По отношение на държавните гаранции за тези въздухоплавателни средства твърдението на Гърция е, че въпреки решението от 2002 г., с което обяви за несъвместима помощта за реструктуриране, предоставена на ОА под няколко форми (включително държавни гаранции), Комисията е разпоредила възстановяването само на последния транш (41 млн. евро) от помощта за реструктуриране, предоставена на ОА (както и възстановяване на непозволената нова помощ) въз основа на оправдани правни очаквания. Гърция твърди, че тъй като в решението от 2002 г. не се постановява специално възстановяване (или прекратяване) на държавните гаранции, в него се предвижда продължаването им.
- (59) По отношение на прехвърлянето на ЗПОУ Гърция твърди, че това е станало законно, тъй като обслужването на тези линии е формирало неразделна част от дейностите по полетите на OAv и линиите са продължили да се обслужват от същите въздухоплавателни средства и същия персонал, както и останалата част от мрежата.
- (60) Относно твърденията за нова помощ към ОА гръцките власти изразиха известно объркване относно това какво се има предвид под „данъчни задължения“. Гръцките власти отбелязаха, че Комисията не е успяла да докаже, че гръцките власти са „помогнали“ на ОА чрез толерирането на неизплащане на определени задължения (не само данъчни). Освен това те заявиха, че при изказването на такива твърдения Комисията носи отговорността за доказването им, но тя не е предприела действия в тази посока. Гърция подчерта още веднъж, че в това отношение ОА се подчинява на общоприложимите към всички гръцки компании гръцки закони и правила.

- (61) Относно твърденията за неизплащане на *спатосимо* гръцкото правителство заяви, че трябва да се направи разлика между връзката между авиокомпаниите, които събират *спатосимо* и след това го изпращат на Гражданската въздухоплавателна администрация на Гърция (НСАА), и връзката между НСАА и летищата в Гърция (включително АІА), които получават определени суми от *спатосимо*, изчислени въз основа на превозените пътници. По отношение на механизма на събиране авиокомпаниите облагат пътниците си с този данък и след това сумите се превеждат от компаниите на държавата. *Спатосимо*, събран по този начин и неизплатен на държавата, е дълг към държавата и подлежи на общите разпоредби на Кодекса за събиране на дългове към държавата (КЕДЕ). Такава беше ситуацията със сумата от 26 001 473,33 EUR, която ОА не беше платила навреме, но която впоследствие беше платена на части с всички дължими наказателни лихви и глоби.
- (62) Механизмът на събиране е различен от механизма на плащане, с който гръцката държава (чрез НСАА) изплаща суми на летищата. Въпреки че целта на двата механизма е да се подпомагат един друг (като единият финансира другия), гръцките власти заявиха, че задължението на гръцката държава да плаща на летищата не зависи от способността ѝ да събира дължимите суми от авиопревозвачите. В резултат на това е имало ситуации, когато държавата е била длъжна да отпусне суми, които все още не са били събрани. Освен това гръцките власти заявиха, че макар това да е било неудовлетворително за държавата, то не е представлявало държавна помощ, тъй като авиопревозвачите не са били освободени от задължението си да плащат (включително наказателни лихви и глоби). В конкретния случай, посочен при откриването на процедурата, ограниченият паричен поток е принудил гръцката държава да измени съотношението при разпределението на *спатосимо* между летищата, като отпусне повече на АІА (което доведе до краткосрочно намаляване на дължимите плащания към другите летища). Беше обяснено, че това е било наложително, тъй като финансовото състояние на АІА се наблюдава от Европейската инвестиционна банка и търговски кредиторатели и няма отношение към въпроса дали ОА е платила дълговете си.
- (63) Гръцката държава заяви, че въпросът с неизплащането на *спатосимо* е бил повдигнат от Комисията като единственото доказателство за неизплащането на задълженията на ОА към държавата.
- (64) По отношение на специалната сметка, предвидена в Закон 3185/2003, гръцките власти заявиха, че предплащането в размер на 130 312 450 EUR към ОА е временна мярка и е нещо, което всеки благоразумен пазарен инвеститор би извършил. След като NOA бъде продадена, всички предварително платени суми ще се платят обратно по сметката. По-нататък Гърция обяснява, че акциите на NOA вече не принадлежат на OAG, а на държавата.
- При все това Гърция добави, че тъй като ОА е лишена от стойността на обезпечавашите полетите отдели, предоставянето на ОА на известно предварително плащане, което не надвишава стойността на „изгубената“ ѝ собственост, е пропорционална и адекватна мярка за целите на реструктурирането и приватизацията ѝ.
- (65) В случай че продажбата на NOA не покрие предварително платената сума от 130 312 450 EUR, то според гръцкото правителство разликата ще се вземе от продажбата на нелетателни дейности. В Закон 3185/2003 се предвижда постъпленията от продажбата на тези отдели да се платят в специалната сметка. В случай че финансовите задължения на ОА надвишат номиналната стойност на акционерния капитал на компаниите, определени за продажба, тогава ще се прилага гръцкият закон за неплатежоспособност и кредиторите могат да предявят исквете си съобразно него.
- (66) Всички суми от приходите от продажбата, които надхвърлят номиналната стойност на акционерния капитал на продадените компании, остават за държавата и не могат да се използват от ОА. ОА ще има достъп до сметката само във връзка с плащанията си по обезщетения при прекъсване на трудови договори и пенсиониране и за покриване на финансовите задължения на ОА и OAv по време на процеса на преобразуване и ликвидация.
- (67) Гръцката държава изрази мнение, че Закон 3185/2003 е представлявал опит да се увеличи до максимум акционерната стойност, така че да се увеличат до максимум възстановяването (на държавната помощ) и възвръщаемостта на инвестициите. Защитата на кредиторите не би била по-добра в случай на обявяване в несъстоятелност.
- (68) Алтернативно, ако Комисията счете, че „предплащането“ не е било съвместимо с това, което би направил (частен) инвеститор в условията на пазарна икономика, за да увеличи до максимум възстановяването и възвръщаемостта на инвестициите, тогава гръцките власти биха поискали Комисията да проучи предплащането в контекста на Насоките на общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение като помощ за оздравяване, съвместима с общия пазар съгласно член 87, параграф 3, буква в). В такъв случай гръцките власти ще заявят, че условията за предоставяне на помощ за оздравяване са били спазени от декември 2003 г. насам и това ще бъде потвърдено от бизнес планове и т.н.
- (69) По въпроса за евентуална помощ за бъдещите купувачи на която и да е от компаниите Olymric гръцките власти увериха Комисията относно намерението си да продадат NOA и всички други дейности/дружества по пазарни цени, както и че това ще се извърши в съответствие с приложимото гръцко и общностно законодателство.

(70) Гръцките власти изразиха несъгласие със заключението, че гръцката държава е искала да предпази NOA от принудителното изпълнение на решението от декември 2002 г., понеже е забранила на всички кредитори на OA да предприемат действия срещу NOA. Те твърдят, че намерението не е било такова, а по-скоро да се увеличи до максимум възстановяването на инвестицията. Те обясниха, че обслужването на специалната сметка се извършва по такъв начин, че да гарантира, че OA и кредиторите ѝ могат да разполагат със суми до номиналната стойност на акционерния капитал на NOA, като така се гарантира адекватно ниво на защита на кредиторите. Гърция подчерта, че има правото да реши кои са най-подходящите начини за реструктуриране и приватизация и че въвеждането на предпазна мярка, за да се гарантира, че кредиторите на OA имат поне същото ниво на защита, каквото биха имали при други обстоятелства, е законно действие от страна на Гърция. Тази защита на кредиторите не би трябвало да се бърка със задължението за възстановяване по силата на решението от декември 2002 г.

(71) Гърция също така изрази несъгласие със заключението на Комисията, че създаването на NOA не е решение, тъй като жизнеспособността ѝ не е гарантирана; Гърция потвърди увереността си, че NOA ще бъде успешно начинание.

(72) По отношение на предложения дълг период за изпълнение на цялостното реструктуриране и приватизация Гърция заяви, че е взела предвид опасенията на Комисията и ще опита да ускори процеса, където е възможно. Намерението на Гърция беше да представи на Комисията нов график за изпълнение на плана за реструктуриране/приватизация и последващата ликвидация на OA.

(73) По въпроса за другите закони, които предоставят специални изключения или имунитет на OA, Гърция припомни, че разпоредбите на Закон 96/1975, които предоставят специални привилегии (в сферата на плащането на данъци върху трансакции, освобождаване от плащане на гербови такси и пътни данъци, а също и в сферата на държавните гаранции) на OA, са били заличени и че OA подлежи на облагане с всички общо-приложими данъци и такси и функционира в контекста на свободна пазарна икономика.

#### 4.2. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

(74) След публикуването на писмото, адресирано до гръцките власти, в *Официален вестник на Европейския съюз* се получиха мнения от две заинтересовани страни в рамките на допустимия срок.

##### 4.2.1. AEGEAN AIRLINES

(75) Първото мнение беше получено от гръцкото дружество за въздушни превози Aegean Airlines ( наричан по-долу „Aegean“). Компанията направи следните констатации.

#### Преференциални условия за плащане между OA и AIA

(76) Aegean твърди, че по време на първата година от дейността си на AIA OA е платила по-малко от 30 % от задълженията си към AIA. Твърди се също, че между AIA и OA са постигнати споразумения (OA е най-големият клиент на AIA — с дял от 35 %) и са регистрирани две преференциални ипотекки за три от въздухоплавателните средства на OA в полза на AIA, за да се обезпечи изплащането на суми, надвишаващи 29 млн. евро плюс лихви и разноски. Aegean изчислява неплатените задължения на OA към AIA на около 70—80 млн. евро. Aegean твърди, че на OA и NOA им е било позволено да натрупат значителни задължения към AIA, 55 % от което се притежава от държавата, и че това не е възможно за други авиокомпани. Aegean твърдят, че ако е имала такива възможности, тя е щяла да разполага с работен капитал от 40—50 млн. евро.

#### Финансовите резултати на компаниите в рамките на Olympic Group

(77) По отношение на OAv Aegean твърди, че тази компания е отчела загуба в размер на 32,2 млн. евро (39 % от приходи в размер на 83 млн. евро), въпреки че е получила компенсация в размер на 8,2 млн. евро от гръцката държава за „ранно преместване“ на дейностите си от Ellinikon Airport на AIA. По-нататък се изтъква, че дългът на OAv към OA е нараснал от 68 млн. евро през 2000 г. на 127 млн. евро в края на 2002 г. OA не е консолидирала счетоводния отчет на OAv през 2001 и 2002 г. и Aegean счита, че причината за това е била подобър вид на счетоводния отчет на компанията майка.

(78) Aegean също така изтъква някои признаци за рентабилността на OA през 2003 г. Според общественостъпната информация за пътническия трафик трафикът на OA е намалял с 8 % през 2003 г., докато равнището ѝ на натоварване е намаляло с 5 %. Спадът е бил най-ясно изразен в европейската мрежа на компанията, където намалението е 14,4 %, а броят на бизнес пътниците намалява с 26 %. Според Aegean този спад на броя пътници, заедно с нарастващите пазарни трудности (увеличения на цените на горивата, по-силна конкуренция от нискобюджетните превозвачи) означава, че финансовото положение на OAG се е влошило през 2003 г.

#### Възможно субсидиране на NOA чрез неплащане към OAS

(79) Aegean изразява съмнение, че новата компания не плаща (или не плаща достатъчно) за услугите, които получава от OAS.

- (80) Според Aegean предплащането в размер на 130 312 450 млн. евро, депозирано по специалната банкова сметка, е било изчерпано след осем месеца.
- (81) Приет е нов закон (Закон 3259/2004), с който се защитават OAS и OAv от процедури по принудително изпълнение срещу тях. Според закона не може да се предприеме никаква процедура по принудително изпълнение или временни мерки за защита в рамките на или извън Гърция по отношение на активите (движими или недвижими) на OAS и/или OAv до 28 февруари 2005 г. Този закон изглежда е бил приет, понеже определени кредитори са конфискували един самолет Airbus 300-600 и са заплашили, че ще го продадат, за да уредят дълга към тях.
- (82) Aegean се жалва, че гръцката държава автоматично е прехвърлила на NOA линиите на OAv, предмет на задължението за обществена услуга, без да проведе публичен търг. Освен това всички права за въздушни превози към страни извън ЕИО са поети от новата компания без никаква повторна оценка на критериите за определяне, въпреки че други авиопревозвачи, включително Aegean, са изразили интерес да бъдат определени за извършване на тези услуги.
- (83) Aegean е на мнение, че прехвърлянето на активи на NOA без съответните задължения вероятно е несъвместимо както с Договора за ЕО, така и с конституцията на Гърция.
- (84) Според публикация в пресата преди да бъде преобразувана в NOA, MA е натрупала данъчни задължения в размер на 3,5 млрд. GRD и Aegean твърди, че Гърция не е предявила никакъв иск спрямо NOA по отношение на тази сума.

#### 4.2.2. RYANAIR

- (85) Получиха се мнения и от ирландската нискобюджетна авиокомпания Ryanair. Ryanair изказа редица общи констатации относно прилагането на правилата на ЕС за държавните помощи в държави-членки, различни от Гърция, и по отношение на авиокомпания, различни от Olympic. По отношение на въпросния случай Ryanair първоначално отбеляза, че не е могла да изрази мнение по писмото, изпратено на гръцкото правителство, тъй като не е имало наличен превод на писмото на английски.
- (86) По случая с Olympic Ryanair твърди, че „в първоначалното разследване срещу OA размерът на държавната помощ, за който е установено, че е получен от OA, е бил над 1 млрд. евро и въпреки това от компанията е било

изискано да върне само 200 млн. евро на гръцкото правителство“. След това Ryanair заявява, че други авиокомпания са били принудени да субсидират изпадналия в затруднение национален превозвач, като плащат високи летищни такси, понеже на OA е била дадена „почивка“ от заплащането на тези такси. По мнение на Ryanair продължителната неправомерна подкрепа на изпадналата в затруднения национална авиокомпания сериозно намалява възможността за навлизане на нови и по-ефективни оператори на пазара. Тя описва създаването на нова авиокомпания, свободна от дългове, като неприемливо и изразява съмнение дали са били спазени настоящите процедури съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи<sup>(10)</sup> при кандидатстването за нов лиценз на въздушен превозвач от страна на новата компания. В заключение Ryanair заявява, че на Гърция не трябва да се позволява отново да заобиколи правилата и да продължи да подкрепя изпадналия в затруднение национален превозвач.

#### 4.3. ОТГОВОРЪТ НА ГЪРЦИЯ НА МНЕНИЯТА НА ТРЕТИ СТРАНИ

- (87) Според Гърция информацията, съдържаща се в мненията, представени от третите страни, е неточна и не допринася с нищо ново за разследването. Гръцките власти напомниха на Комисията, че предходният приватизационен процес за авиокомпанията е бил преустановен на 6 октомври 2004 г. и че е била назначена нова група консултанти за приватизацията на NOA и на другите дейности/отдели. Новата група консултанти вече е започнала работа и понастоящем се наблюдава напредък по „етапа на предлагане“, и освен това е изготвен примерен график за приватизацията.
- (88) По отношение на специфичните коментари на третите страни Гърция представи следните отговори.

##### 4.3.1. КОНСТАТАЦИИ НА AEGEAN AIRLINES

- (89) По отношение на твърденията за преференциално третиране на OA в AIA гръцките власти отбелязват, че този въпрос е бил засегнат по-рано в контекста на настоящото разследване за държавна помощ, пред Съда на Европейския съюз (дело C-415/03) и при други разследвания за държавни помощи (NN27/1996 *Строеж и експлоатация на международното летище в Атина*). Въпреки че 55 % от AIA се притежава от държавата, летището функционира като частна компания, независима от правителствен контрол по отношение на ежедневната си дейност. Като такава AIA носи изключителна отговорност за събирането на летищните такси и уреждането на сметките при закъснение на плащанията. От деветимата директори на AIA четирима са назначени от държавата, четирима — от предприемачите, а последният е назначен на общо основание. Гърция припомни, че вече е изяснила въпросите, свързани със закъснелото плащане на *спатосило*.

<sup>(10)</sup> ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

- (90) Гърция заяви, че всички услуги, предоставени от OAS на NOA, са извършени при пазарни ред и условия. Гръцките власти представиха някои документални доказателства за плащания, извършени от NOA към OA.
- (91) В по-общ смисъл Гърция предостави документи в подкрепа на твърдението си, че NOA няма неуредени плащания към нито една държавна институция. В тази връзка бяха предоставени доказателства относно актуалните плащания към данъчните органи по отношение на данъка във връзка с работниците на трудов договор (ФМУ), ДДС, летищни такси (включително към AIA), *спатосило* и социални осигуровки (ИКА).
- (92) По отношение на специалната сметка Гърция посочи, че сумите в сметката се използват съгласно разпоредбите на Закон 3185/2003. Предварителното плащане по сметката беше описано като „временна мярка, която всеки благоразумен пазарен инвеститор би предприел при дадените обстоятелства“. Предварителното плащане е било ползвано предимно за заплати в OA и OAv, за разноски по лизинга на въздухоплавателни средства и за ранно пенсиониране на служители в OA и OAv.
- (93) Гръцката държава също така изтъкна, че NOA не е получила пряко или косвено средства от специалната сметка. Твърдението, че NOA не е получила никакви задължения при създаването си, също беше категорично отхвърлено.
- (94) Сумата от 130 312 450 EUR е предоставена на траншове между 24 декември 2003 г. и 13 май 2004 г. (по-малко от 6 месеца). Тя е била изплатена по такъв начин, че ако Комисията счете, че тя представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, тогава биха били изпълнени всички условия, за да бъде счетена за помощ за оздравяване. В подкрепа на твърдението, че авансовите парични средства биха могли да представляват помощ за оздравяване, Гърция изтъкна, че:
- Olympic Airways е предприятие в затруднено положение по смисъла на насоките,
  - предварителното плащане към Olympic Airways представлява финансова помощ,
  - очакваше се финансовата помощ да бъде възстановена за период от не повече от 12 месеца след изплащането на последния транш към OA; последният транш беше изплатен през май 2004 г. и възстановяването е следвало да се извърши след приватизацията на NOA през май 2005 г.,
  - с предоставянето на помощ за оздравяване са били избегнати сериозни и тежки социални затруднения в цяла Гърция,
  - OA престана да бъде авиопревозвач и извършва само услуги, които не са свързани директно с полетите, поради което ефектите на разпространение до останалите държави-членки са ограничени,
  - предоставената сума е била необходима, за да поддържа дейността на компанията за ограничен период от време; размерът е пропорционален и сравним с други суми за помощ за оздравяване, разрешени от Комисията за предприятия от подобен мащаб и предприятия, извършващи дейност в същата сфера.
- (95) По отношение на новия Закон (Закон 3259/2004), защитаващ OAS и OAv от процедури по принудително изпълнение срещу тях, Гърция отбеляза, че по нейно мнение тази мярка е била необходима, за да се гарантира приватизационният процес. Тази временна мярка не отнема правата на кредиторите, а преустановява за ограничен период процедурите по принудително изпълнение. Тази временна защита от кредитори не се прилага по отношение на гръцката държава или други публични/държавни органи; тя се прилага само спрямо OA и OAv. Временната мярка не отговаря на определението за държавна помощ, тъй като не включва прехвърляне на държавни ресурси. (Съгласно Закон 3185/2003 след разделянето кредиторите могат да предприемат действия срещу NOA само по отношение на тези дългове, които са били прехвърлени на NOA.)
- Задължения за обществени услуги и назначения съгласно двустранни споразумения**
- (96) По мнението на Гърция прехвърлянето на ЗПОУ и назначения съгласно двустранни споразумения към NOA е станало по силата на правопримството съгласно гръцкото корпоративно право. Тези линии са били обслужвани или от OA, или от OAv и отделите, обезпечаващи полетите, на двете компании са се отделили, за влязат в състава на NOA.
- (97) По отношение на твърденията за неплатени данъци в размер на 3,5 млрд. GRD от страна на МА Гърция обясни, че неплатените данъци за периода 1993—1997 г. са обект на съдебен спор пред съдилищата на Гърция. Въпросната сума (включително такси и глоби) е 9 106 481,75 EUR и делото все още не е приключило. Компанията прави необходимите отчисления в счетоводния си баланс във връзка с това задължение, като изчаква завършването на съдебното производство.

## 4.3.2. МНЕНИЯТА НА RYANAIR

- (98) Гърция отхвърля напълно мнението на Ryanair, като отбелязва, че Ryanair не извършва дейност на гръцкия пазар, не се конкурира с Olympic Airlines и използва процедурата, за да изтъкне аргументите, свързани със собствения си спор с Комисията в момента.

## 4.4. МНЕНИЕ НА ГЪРЦИЯ СЛЕД ПОЛУЧАВАНЕ НА ОФИЦИАЛНО УВЕДОМИТЕЛНО ПИСМО ЗА РАЗПОРЕЖДАНЕТО ЗА ПРЕУСТАНОВЯВАНЕ НА ПОМОЩТА

- (99) На 11 октомври 2004 г. Комисията изпрати на Гърция официално уведомително писмо относно намерението си да приеме решение, с което от Гърция се изисква да преустанови всяка неправомерна помощ, докато се вземе решение за съвместимостта ѝ. С писмото Гърция беше уведомена, че ако в рамките на десет дни от получаване на писмото Комисията не получи удовлетворителна информация, демонстрираща, че Гърция повече не извършва плащания под формата на помощ към ОА, такова разпореждане ще бъде прието. Гърция беше поканена да представи мнение по въпроса.
- (100) На 28 октомври 2004 г. гръцките власти отговориха на това официално уведомително писмо. Гърция изрази мнение, че разпореждане за преустановяване на помощта на този етап би било несъразмерно и неоправдано и също така би изложило на сериозен риск настоящите интензивни усилия на Република Гърция да намери решение на проблемите в предприятията. Във връзка със съществените въпроси, повдигнати в официалното уведомително писмо на Комисията, Гърция посочи, че що се отнася до плащанията на *статосито*, ОА вече не е авиопревозвач и следователно вече не събира този данък, а във връзка със „специалната сметка“ и плащането на 130 312 450 EUR по нея към NOA, че това е действие на благопредпазлив инвеститор или евентуално плащане на помощ за оздравяване. Гръцките власти заявиха, че не виждат необходимост от такова разпореждане на този етап от процедурата по разследване и не откриват съществена промяна в обстоятелствата от момента на откриването на процедурата, нито виждат доказателства за сериозна и непоправима вреда, за да се оправдае приемането на такова разпореждане.

## 4.5. МНЕНИЕ НА ГЪРЦИЯ СЛЕД РЕШЕНИЕТО ПО ДЕЛО C-415/03 ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ СРЕЩУ ГЪРЦИЯ

- (101) Както беше посочено по-горе, след решението на Съда на Европейския съюз от 23 май 2005 г. по дело C-415/03 Комисията се обърна към гръцките власти с искане за информация относно мерките, които трябва да се предприемат от Гърция, за да се гарантира спазване на решението.
- (102) Гръцките власти отговориха с писмо от 2 юни 2005 г. и въпреки че писмото предимно се занимава с въпроса за възстановяване на сумите след решението от 2002 г., то ще бъде разгледано в контекста на настоящата процедура,

доколкото засяга въпроси, свързани с реструктурирането и предложената приватизация, които представляват същността на настоящата процедура по разследване.

- (103) Гръцките власти първо искаха да повдигнат определени въпроси, отнасящи се до възстановяването на суми от страна на ОА. Гърция отбеляза, че въпреки че в точка 33 от решението на Съда на Европейските общности се посочва, че „въпросната операция прехвърли всички активи на компанията Olympic Airways [...] към новата компания Olympic Airlines“, това не е правилно, че няколко важни актива остават в ОА и че тя продължава да извършва дейности на няколко пазара.
- (104) Гърция отбеляза, че дружествата в рамките на OAG са били в процес на приватизация и че подробностите около тази приватизация вече са били съобщени на службите на Комисията. Намерението на гръцките власти е да се съобразят напълно с възстановяването на сумите и щом се продадат активите на NOA, постъпленията от продажбата ще отидат директно в гръцката държава. Ако това е недостатъчно за покриване на сумата за възстановяване, тогава ще бъдат използвани постъпленията от продажбата на ОА, както са депозирани по специалната сметка на името на правителството. При изчерпването на тези средства намерението на гръцките власти е да ликвидира ОА.
- (105) По-нататък Гърция се ангажира, в случай че продажбата на NOA не покрие напълно сумите за възстановяване, тя да гарантира, че нито една обща или специална разпоредба на гръцките закони няма да препази „правоприемащите дружества“ (изрично включващи и NOA) от задължението да възстановят помощите, което се налага с решението на Комисията от декември 2002 г. По отношение по-специално на специалната разпоредба от закон 3185/2003, която предоставя защита срещу кредиторите на NOA по отношение на дълговете на ОА, натрупани преди реструктурирането, в писмото се отбелязва, че „дори и гръцката държава не може да приеме действия срещу Olympic Airlines за дълговете на Olympic Airways“ и че върховенството на общностното право означава, че тази разпоредба не може да се използва във връзка с възстановяването, за да осуети действието на решението на Комисията и правилата на Общността относно държавните помощи.
- (106) Гръцките власти поясниха, че целта на тази разпоредба е да защити NOA по време на реструктурирането, а не да я защити от евентуално задължение за възстановяване на помощите в съответствие с решението от декември 2002 г. Според Гърция бъдещо задължаване на NOA за възстановяване, ако възстановяването не се извърши напълно на нивото на OAG, няма да е възможно, в случай че правоприемащата организация се продаде на разумна пазарна цена по смисъла на Насоките на Комисията относно приватизационните процедури.

## 5. РЕЗУЛТАТИ ОТ ЕКСПЕРТНОТО ПРОУЧВАНЕ, ПОИСКАНО ОТ КОМИСИЯТА

- (107) Преди Комисията да започне да проучва въпросите, повдигнати при откриването на процедурата, и информацията, предоставена от гръцките власти и третите страни, беше необходимо да се проучат настоящото икономическо и финансово състояние на ОА (OAS) и NOA и постигнатият напредък по реструктурирането и приватизацията.
- (108) За тази цел Комисията се възползва от услугите на независими експерти (Moore Stephens), които да изследват реструктурирането, дейностите и приватизацията на различните компании от групата Olympic до този момент и да определят какво се е случило от реструктурирането насам.
- (109) Moore Stephens (наричани по-долу „експертите“) извършиха проучването си в Атина между 9 и 26 май 2005 г. При извършването на това проучване те бяха подпомогани от гръцките власти и техните съветници, а също и от факта, че властите и техните консултанти по приватизацията бяха създали архив, така че потенциалните купувачи, участващи в процеса на приватизация, да могат да правят проучвания.

### 5.1. ЕКСПЕРТНИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТНОСНО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕТО

- (110) Експертите на Комисията проучиха операцията по реструктурирането и начина, по който са били оценени активите и задълженията, които е трябвало да се прехвърлят на NOA, и тези, които да остават у ОА, и посочиха, че определени вписвания не са били в съответствие нито с гръцките, нито с международните общоприети счетоводни принципи (GAAP). Те посочват, че в счетоводния баланс на ОА преди реструктурирането е отчетена сума от 30 млн. евро, определена като „репутация“. Тази сума е оценка на ръководството на търговската марка Olympic, логото Olympic, търговската марка NOA, слоговете и двустранните споразумения. Те изтъкват, че нито гръцките GAAP, нито международните GAAP позволяват вътрешно генерирани дълготрайни нематериални активи да бъдат вписвани в счетоводния баланс.
- (111) Друг възможен повод за опасения се отнася до оценяването на въздухоплавателните средства. Експертите отбелязаха, че по време на разделянето собствените самолети и въздухоплавателни средства в ОА и OAv са преоценени по текущи пазарни цени. Тази дейност е била извършена на 1 октомври 2003 г. от международния авиационен

консултант Airclaims Ltd. и е довела до увеличение с около 43,2 млн. евро над съществуващата вписана стойност.

- (112) Експертите изтъкват, че в първоначалния счетоводния баланс на NOA не се предвижда сума за съмнителни дългове срещу търговски вземания. И макар ръководството на NOA да е уверено, че всички прехвърлени суми по баланса ще бъдат събрани, експертите считат, че е нереалистично да се предположат нулеви несъбираеми вземания. Освен това в баланса от преобразуването на МА е била включена сумата от 825 020 EUR, определена като „съмнителни счетоводни вземания“. Експертите са на мнение, че изглежда неблагоприятно тя да се включва като актив.
- (113) Експертите отбелязаха също, че първоначалният счетоводен баланс на NOA е съдържал актив от 7,9 млн. евро от ОА, изчислен от ръководството, който по-рано е бил дълг на МА. Съответното задължение не е било прехвърлено към NOA поради разпоредбите на Закон 3185/2003, с който се позволява задълженията да бъдат задържани в ОА.
- (114) Експертите посочиха, че в първоначалния счетоводен баланс е бил вписан друг длъжник за сума от 24,4 млн. евро, свързан със сума, дължима от ОА по отношение на очаквани нетни приходи от продажбата на два самолета A300-600, които са притежание и са останали в счетоводния баланс на ОА, но са преотдадени на лизинг на NOA. Според гръцките и международните GAAP не може да се предвижда длъжник, свързан с все още неосъществена продажба на дълготраен актив, който не е притежание на компанията. Тъй като NOA изглежда се е ползвала с разходите и преимуществата от собствеността над тези самолети, те са могли да бъдат прехвърлени на NOA заедно с другия собствен самолет на счетоводната му стойност от 19,2 млн. евро.
- (115) Експертите потвърдиха също, че от счетоводния баланс на NOA са изключени повечето задължения, произтичащи от летателните дейности, които са съществували в ОА и OAv. Експертите изтъкват, че съгласно гръцкото дружествено право всички активи и задължения, свързани с дейности на дружество, които се отделят при реструктуриране на дадено дружество, трябва също да бъдат прехвърлени. И макар неизбежно да има степен на субективност при такава процедура, законодателството не дава възможност на ръководството да действа избирателно по отношение на прехвърляните активи и задължения. При все това в Закон 3185/2003 се съдържат разпоредби, които позволяват на ръководството на OAG да не се съобрази с обичайните правни изисквания и избирателно да изключи задълженията от новосъздадената компания. Възползвайки се от Закон 3185/2003, ръководството е решило да изключи от новосъздадената компания всички задължения, които са били по-стари от един месец.

- (116) Експертите извършиха сравнение на прехвърлените и запазените задължения, като сравниха извадки от първоначалния счетоводен баланс на NOA от 11.12.2003 г. и счетоводните баланси от края на годината на OA и OAv към 31.12.2003 г. (OA и OAv не са изготвили счетоводни баланси към 11.12.2003 г.).

ИЗВАДКИ ОТ СЧЕТО-ВОДНИТЕ БАЛАНСИ	Olympic Airlines 11.12.2003 г.	Olympic Airways 31.12.2003 г.	Olympic Aviation 31.12.2003 г.	
<b>Провизия за прекратяване</b>				
Провизия за пенсии	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Бел. 1
Други	7 616	89 230 530	709 865	Бел. 1
	<b>33 930 085</b>	<b>171 266 193</b>	<b>11 244 400</b>	
<b>Дългосрочен дълг</b>				
Банкови заеми	—	148 036 005	—	Бел. 2/ Бел. 1
Друг дългосрочен дълг	—	1 018 427	—	Бел. 1
	—	<b>149 054 432</b>	—	
<b>Краткосрочни задължения</b>				
Доставчици	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Бел. 1
Краткосрочни задължения към банки	—	14 504 809	—	Бел. 3/ Бел. 1
Авансови плащания към клиенти	824 482	—	392 413	Бел. 1
Дължими данъци и такси (вкл. летищни такси)	4 045 699	373 549 262	719 901	Бел. 1
Социални осигуровки и дължими плащания	2 495 142	147 554 360	—	Бел. 1
Текуща сума по дългосрочен дълг	—	22 986 786	—	Бел. 2/ Бел. 1
Платими дивиденди	514 739	—	—	
Дължими суми към свързани дружества	—	4 745 844	—	Бел. 1
Други кредитори	7 009 156	65 838 943	617 392	Бел. 1
Предварително продадени билети	32 288 005	—	—	
	<b>78 196 245</b>	<b>718 247 742</b>	<b>150 401 072</b>	
<b>Начисления и приходи за бъдещи периоди</b>				
Начислени разходи	—	49 642 845	751 674	Бел. 1
Други начисления и отложени приходи	—	57 328 943	17 664 167	Бел. 1
	—	<b>106 971 788</b>	<b>18 415 841</b>	
<b>ОБЩО ЗАДЪЛЖЕНИЯ</b>	<b>112 126 330</b>	<b>1 145 540 155</b>	<b>180 061 313</b>	

Бел. 1 Запазени задължения съгласно Закон 3185/2003.

Бел. 2 Заем от ABN Amro.

Бел. 3 Заем от Emporiki Bank, уреден с постъпленията от 130 млн. евро от февруари 2004 г.



- (117) По този начин експертите показаха, че на NOA не са били прехвърлени никакви дългосрочни задължения и са прехвърлени по-малко от 10 % от краткосрочните задължения. Общите задължения, прехвърлени на NOA (145 млн. евро), са само 9,9 % от общите задължения на трите компании (1 471 млн. евро). Краткосрочните задължения, прехвърлени на NOA (10 % от общите краткосрочни задължения), са не по-стари от месец.
- (118) Най-големите задължения, останали в OAG, са данъци и задължения по социални осигуровки към държавата, възлизащи на 521 млн. евро. Експертите докладват, че намерението на ръководството на NOA при оставянето на повечето задължения в OAG е да дадат възможност на компанията под новото ѝ име NOA да продължи търговска дейност и да се пристъпи към приватизация. По тази причина те заключават, че ако ръководството на OAG беше прехвърлило всички задължения на обезпечавашите полетите отдели към NOA, новата компания е щяла да се изправи пред същата криза с ликвидността, която е съществувала в OAG, което почти сигурно е щяло да доведе до несъстоятелност и закриване на авиокомпанията. С други думи, не би имало смисъл да се извършва операцията по реструктурирането, ако всички задължения на обезпечавашите полетите отдели на OAG бяха прехвърлени на новата компания заедно с активите.
- (119) По отношение на МА от счетоводния баланс беше изключена данъчна провизия, свързана с констатациите от данъчния одит за периода 1992—1997 г., възлизаща на 9,1 млн. евро. Експертите установиха, че не е имало данъчна провизия за МА за периода 1998—2003 г. Все още не е извършен одит от данъчния отдел. Ръководството не е отделило провизия, защото смята, че няма да има задължения за плащане на данък печалба за периода. МА е била на печалба през 2001, 2002 и 2003 г.
- (120) Експертите стигат до заключението, че активите, които са прехвърлени към NOA, са били със завишена стойност. Експертите извършиха допълнителна оценка на прехвърлените активи и стигнаха до заключението, че оценката, извършена от ръководството на OAG (130 312 459 EUR), която не бе потвърдена от независим одитор, е била значително завишена, с над 90 млн. евро по тяхно мнение. Като използваха счетоводни техники, признати от гръцките и международните GAAP, експертите на Комисията изчислиха повторно счетоводния баланс на NOA, така че той да отразява горепосочените въпроси, доколкото те могат да бъдат количествено измерени, като резултатът е, че стойността на нетните активи, прехвърлени на NOA, се намалява от 130 млн. евро на 38 млн. евро. В това отношение те посочват, че дори да се позволи определена степен на субективност при оценяването, е трудно да се обясни несъответствието между двете стойности и заключават, че за NOA е била определена по-висока от реалната стойност<sup>(11)</sup>.

Елемент	Първоначален БО (EUR)	Корекция (EUR)	Коригиран БО (EUR)	Обяснение
1. Репутация	30 000 000	(30 000 000)	—	Да се махне вътрешно генерирана репутация
2. Собствени въздухопл. средства	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Да се въведе по стойност на вписване
3. Търговски вземания	51 336 137	Оценка на ръководството	Оценка на ръководството	Да се премахнат съмнителни търговски вземания
4. Дължима сума от ОА	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Да се преизчислят дългове на ОА по действителна стойност
5. Вземания (МА)	825 020	(825 020)	—	Да се премахнат съмнителни вземания (МА)
6а. Друг длъжник	24 674 196	(24 674 196)	—	Да се премахнат длъжници, свързани с бъдеща продажба на самолети
6б. Собствени въздухопл. средства	—	19 175 961	19 175 961	Да се включи продажба на самолети по счетоводна стойност
7. Дължими суми > 1 месец	—	Оценка на ръководството	Оценка на ръководството	Да се включат дълж.суми > 1 месец
8. Данъчна провизия 1992—1997	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Да се включи данъчна провизия (МА) 1992—1997 г.
9. Данъчна провизия 1998—2003	—	Оценка на ръководството	Оценка на ръководството	Да се включи данъчна провизия (МА) 1998—2003 г.
Общо		(91 533 982)		

<sup>(11)</sup> Експертите отбелязват, че извършената от тях дейност не е одит на първоначалния балансов отчет и че извършените корекции не включват задължително всички корекции, които е трябвало да се направят, ако беше извършен одит.

- (121) Експертите докладват, че първоначалният счетоводен баланс и счетоводният баланс от преобразуването на компонентите на NOA са били съставени от счетоводителите на компанията Deloitte & Touche по информация, получена от ръководството, но не са били подложени на одит или оценени по друг независим начин. Според обичайното дружествено право в Гърция трябва да се получи становището на независими одитори, в което се потвърждава писмено, че стойностите в счетоводните баланси от преобразуването са правилно извлечени от основните счетоводни отчети на компанията. Въпреки това Закон 3185/2003 позволява на NOA да избегне тази операция и изисква от одиторите само да изготвят счетоводните баланси, без да изразяват мнение по тях.
- (122) Експертите не могат да заключат дали Deloitte & Touche са изготвили счетоводните баланси, или те са били изготвени от ръководството. Докладът на Deloitte & Touche относно работата им е описателен доклад, описващ съставянето на счетоводните баланси, в който те подчертават, че „от наша страна не е извършен одит или друга независима оценка“ и че счетоводните баланси от преобразуването остават „напълно, изцяло и изключително отговорност“ на ръководството.
- (123) По тази причина експертите заключават, че в допълнение към въпросите относно точното осчетоводяване, изложени в предишната констатация, налице е и цялостна липса на сигурност относно данните в първоначалния счетоводен баланс поради липса на одит или друг независим контрол върху процедурата. В подкрепа на това заключение експертите се позовават на одиторските доклади на финансовите отчети на NOA за годината, завършваща на 31 декември 2003 г., две седмици и половина след първоначалния счетоводен баланс, където одиторът изразява особено мнение по отношение на началното салдо на компанията. Одиторите твърдят, че по отношение на репутацията, оценяваните дългосрочни активи и прехвърлените длъжности и кредитори от съставните компании към NOA те не са в състояние да потвърдят стойността на позициите и по тази причина не изразяват мнение по тях.
- (124) В Закон 3185/2003 се предвижда авансовите парични средства от гръцката държава да покрият финансовите задължения на OA и OAv в течение на процедурата по преобразуване и ликвидация, като тази сума се основава на номиналната стойност на акциите на NOA. Експертите заключават, че е било в интерес на OAG [...] (\*) да се увеличи до максимум началният акционерен капитал на NOA чрез увеличаване до максимум на стойността на прехвърлените активи и свеждане до минимум на стойността на прехвърлените задължения. Стойността на прехвърлените нетни активи и съответно номиналната стойност на акционерния капитал на NOA е била 130 млн. евро. Гръцкото правителство е платило тази сума на OA съгласно Закон 3185/2003.
- (125) Заключение, до което стигнаха експертите, е, че ако бяха използвани признатите счетоводни практики, гръцкото правителство е щяло да плати много по-ниска вноска на OA съгласно Закон 3185/2003. Като се вземе под внимание ситуацията с ликвидността на OA и NOA към момента на реструктурирането, такова намаляване на паричната наличност от страна на правителството е щяло да има значителни последици за способността на OA и NOA да продължат търговската си дейност.
- (126) Освен това те заключават, че окончателният резултат от разделянето, приватизацията и процеса на продажба на активи е, че OAG ще остане без търговска дейност, минимални активи и дългове, възлизачи на стотици милиони евро. Разпоредбите за неплатежоспособност съгласно гръцкото законодателство вероятно ще бъдат приложени към OA и OAv и те ще бъдат ликвидирани. Кредиторите, основно гръцката държава, ще понесат разходите.

## 5.2. ЕКСПЕРТНО ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО OA (OAS) СЛЕД ПРЕСТРУКТУРИРАНЕТО

- (127) Експертите проучиха състоянието на OA (OAS) след решението от 11 декември 2003 г. Дружеството е продължило да генерира загуби и тези загуби са стопили собствените средства на компанията и сериозно са затруднили възможностите ѝ да получава заеми.

### 5.2.1. ПОЛОЖЕНИЕТО НА OA (OAS) ВЪВ ВРЪЗКА С ДАНЪЦИ И СОЦИАЛНИ ОСИГУРОВКИ

- (128) Експертите установиха, че в счетоводния баланс на OA са налице сериозни данъчни и социалноосигурителни задължения. Те са се увеличавали с всяка следваща година, тъй като плащанията към данъчните власти не са покривали годишните задължения. Данъчното задължение се отнася предимно до данъка върху заплатите на служителите няколко години назад и също така включва задължения по летишни такси, ДДС и данък печалба. При прехвърлянето на обезпечавашите полетите отдели в NOA на новото дружество са прехвърлени данъчни и социалноосигурителни задължения, не по-стари от един месец. Социалноосигурителните задължения са свързани най-вече с основния пенсионен фонд на компанията. През 2003 и 2004 г. задълженията са нараснали с общо 137 млн. евро. В този период компанията е извършила плащания на стойност 7,7 млн. евро във връзка със споразумение за уреждане на сметки за годините преди 2003 г.

(\*) В обхвата на задължението за служебна тайна.

(Млн. евро)

	2002 г. (*)	2003 г. (*)	2004 г. (**)
Данъци	219	374	431
Социални осигуровки	54	148	196
Общо	273	522	627

(\*) Данни от одитираните финансови отчети (коригирани)

(\*\*) Предварителни, неодитирани данни от счетоводните отчети на ОА Бележа: Данните за 2005 г. не са налични, тъй като счетоводните отчети на ОА не са актуализирани след 31.12.2004 г.

(129) Експертите отбелязват, че в счетоводния баланс на ОА за 2003 г. се посочва, че „счетоводните книги и отчети на компанията до голяма степен не са следвали разпоредбите на данъчното законодателство“. Освен това в доклада се посочва, че „данъчният одит за 1998 и 1999 г. е установил, че счетоводните книги и отчети са незадоволителни“ и също така че „като се има предвид, че компанията не е била одитирана от данъчните органи за периода 2000—2003 г. включително, данъчните ѝ задължения за периода 1998—2003 г. включително не са окончателни“.

(130) Експертите заключават, че за период от няколко години назад ОА не е плащала напълно данъчните и социално-осигурителните си задължения. Те посочват, че цялото задължение към края на 2002 г. вече е било голямо, 273 млн. евро, и е продължило да нараства значително в периода след това. Експертите изтъкват, че предполагаемите задължения към края на 2004 г., 627 млн. евро, представляват над 75 % от общия оборот на NOA и OAG за 2003 г. Те добавят, че непълното погасяване на данъчните задължения от страна на ОА е представлявало преимущество под формата на паричен поток за ОА както преди, така и след реструктурирането.

#### 5.2.2. СУМАТА ОТ 130 312 459 EUR, ПРЕХВЪРЛЕНА НА ОА (OAS)

(131) Гръцкото правителство извърши парични трансфери към OAG на обща стойност 130 312 459 EUR на седем транша между 24 декември 2003 г. и 13 май 2004 г. Те бяха проучени от експертите, за да се установи как са били платени и за какво са били използвани впоследствие.

(132) Тези средства са платени съгласно разпоредбите на Закон 3185/2003 и се базират на номиналната стойност на акционерния капитал на новосъздадената NOA. Според закона сумата е била „за плащане на обезщетения на служители при прекъсване на трудови взаимоотношения и останалите разходи за пенсиониране, според каквито и да било клаузи, както и за покриване на финансовите задължения на Olympic Airways и Olympic Aviation в хода на процедурата по реструктуриране и ликвидация“.

(133) Експертите установиха, че трансферите са извършвани в моменти, когато банковата сметка на ОА е била с изчерпани средства. Наблюдава се модел, при който трансферите от правителството са били постепенно използвани в рамките на няколко седмици, тъй като паричните постъпления от други източници са били по-малки от изходящите парични плащания. В момента, когато средствата по банковата сметка са били близо до изчерпване, е бил извършван нов трансфер и процесът се е повтарял.

Дата на трансфера	EUR
24 декември 2003 г.	32 960 288
14 януари 2004 г.	10 091 143
30 януари 2004 г.	35 356 335
13 февруари 2004 г.	10 000 000
8 април 2004 г.	8 000 000
22 април 2004 г.	12 000 000
13 май 2004 г.	21 904 693
Общо	130 312 459

(134) Използвайки този график на плащанията и информацията, предоставена от ръководството на ОА, [...] експертите установиха, че изглежда управлението на ОА е интерпретирало въпроса за пенсионирането и другите разходи по реструктурирането във възможно най-широк смисъл, така че да обхване всеки вид похарчени от ОА средства през периода между разслояването на ОА и завършването на приватизацията. Не беше лесно да се потвърди анализът на причините, поради които ОА е използвало парите, тъй като средствата от „специалната сметка“ са били смесени заедно с всички други средства, получавани по основната сметка на компанията, но ръководството на ОА посочи пред експертите на Комисията, че средствата са изразходвани, както следва:

Разходна категория	EUR
Лизинг на въздухоплавателни средства	51 012 257
Плащания по пенсии	29 953 077
Заплати	34 407 994
Изплащане на заем — Emporiki Bank	14 939 131
Общо	130 312 459

### 5.2.3. ИЗПЛАЩАНЕ ОТ ГРЪЦКАТА ДЪРЖАВА НА ЧАСТ ОТ ДЪЛГА НА ОА КЪМ ABN AMRO BANK

- (135) На 9 февруари 2001 г. ОА сключи споразумение с ABN Amro Bank за заем в размер на 182 198 160 EUR, за да финансира прехвърлянето на дейността на ОА на новото летище Athens International Airport.
- (136) Заемът е трябвало да се изплати на шестнадесет шестмесечни вноски на стойност 11 387 385 EUR плюс лихвите между 9 август 2003 г. и 9 февруари 2011 г. и е бил обезпечен с правителствена гаранция, даваща право на ABN Amro да изиска изпълнение на задълженията на ОА по плащанията директно от правителството.
- (137) Съгласно условията на прехвърлянето на дейностите по полетите към Olympic Airlines на 11 декември 2003 г., заемът остава като задължение на Olympic Airways. Към 31 декември 2003 г. ОА е платила една редовна вноска по заема и задължението в счетоводния баланс на ОА е било 170 810 775 EUR.
- (138) При прегледа на счетоводните отчети на ОА експертите на Комисията установиха, че ABN Amro са прибегнали към правителствената гаранция по отношение на втората, третата и четвъртата вноска по заема. В резултат на това гръцката държава е платила следните вноски от името на ОА:

Дата на плащане	Платена сума (EUR)
10 май 2004 г.	12 390 090 (*)
8 октомври 2004 г.	12 288 017 (*)
9 март 2005 г.	12 267 250 (*)
Общо	36 945 357

(\*) Главница плюс лихви.

- (139) Експертите също така установиха, че гръцкото правителство е поискало данъчните власти на Гърция да възстановят парите от ОА. Данъчните власти са изпратили дебитни известия на ОА с искане за изплащане на парите. Сумата е отбелязана в счетоводните книги на ОА като задължение към данъчните власти, но все още не е изплатена.

### 5.2.4. ПЛАЩАНИЯ ПО ФИНАНСОВ ЛИЗИНГ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА (A340)

- (140) При прегледа на сметките на ОА експертите на Комисията установиха, че на 24 септември 2004 г. гръцката държава е извършила лизингови плащания на обща стойност 11 774 684 EUR като гарант по две споразумения за финансов лизинг с Credit Lyonnais за два самолета A340. Плащанията са свързани с шестмесечната вноска от 29 юли 2004 г., дължима съгласно лизинговите договори за въздухоплавателните средства.
- (141) Експертите установиха, че правителството е поискало данъчните власти на Гърция да възстановят сумата от ОА. Данъчните власти са изпратили дебитни известия на ОА с искане за изплащане на парите. Сумата е отбелязана в счетоводните книги на ОА като задължение към данъчните власти, но все още не е изплатена.

### 5.2.5. ПРЯКО ФИНАНСИРАНЕ НА ОА ОТ СТРАНА НА ПРАВИТЕЛСТВОТО

- (142) Експертите на Комисията също така установиха, че на 9 август 2004 г. гръцкото правителство е извършило парично плащане към ОА на стойност 8,2 млн. евро. Тази сума е била платена от правителството като аванс към ОА за средства, които ОА е платила по доверителна сметка като гаранция за плащания по финансов лизинг за въздухоплавателни средства към Credit Lyonnais във връзка с два самолета A340. Credit Lyonnais се е съгласила да позволи парите да бъдат освободени от доверителната сметка през декември 2004 г., когато е завършен трансферът (новация) на договорите за лизинг на въздухоплавателни средства от ОА към правителството. Новацията на договорите към държавата беше извършена през декември 2004 г.

- (143) Експертите също така установиха, че когато ОА е възстановила средствата от доверителната сметка през декември 2004 г., тя не е възстановила авансовото плащане от правителството. На 23 март 2005 г. правителството е изпратило искане до ОА за възстановяване на сумата с лихвите. Към датата на последния им доклад до Комисията (14 юни 2005 г.) експертите потвърдиха, че ОА не е изплатила сумата на държавата.

### 5.2.6. ДРУГИ РАЗХОДИ

- (144) При прегледа на счетоводните книги на ОА експертите установиха, че кредитното салдо към 31 декември 2004 г. е съдържало сума в размер на 8 млн. евро, дължима към гръцката държавна Национална телекомуникационна организация (ОТЕ). Главната счетоводна книга на ОА показва, че ОА не е плащала на ОТЕ през 2003 и 2004 г. във връзка с услуги на определени локации. Сума в размер на 4,5 млн. евро от салдото се отнася за периоди преди 2003 г.

### 5.3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ НА ЕКСПЕРТИТЕ ОТНОСНО ОА СЛЕД ПРЕСТРУКТУРИРАНЕТО

#### 5.3.1. РЕЗУЛТАТИ НА ОА ПРЕЗ 2004 Г.

(145) Експертите установиха, че ОА е изпитала затруднения през търговската година 2004, които са довели до оперативна загуба от 94,5 млн. евро при оборот от 616,7 млн. евро и нетна загуба за годината преди облагане с данъци в размер на 87,1 млн. евро. Дори на ниво брутна оперативна печалба (оборота без преките разходи за услуги) компанията е постигнала печалба от едва 4 млн. евро. Те отбелязват също, че в извънредните позиции на резултата за 2003 г. е включена провизия в размер на 13,0 млн. евро, от които 12,6 млн. евро са били вписани като приход през 2004 г. По тази причина е по-уместно загубата за 2004 г. да се разглежда като 99,7 млн. евро, а не като 87,1 млн. евро.

(146) Експертите отбелязват, че нетните активи на компанията (24,3 млн. евро) намаляват на 18,6 % от акционерния капитал (130,4 млн. евро) към края на 2004 г. Освен това, ако репутацията на стойност 18 млн. евро се отпише, нетните активи биха намалели на 4,8 % от акционерния капитал. Съгласно гръцкия корпоративен Закон 2190, когато нетната стойност на компания падне под 50 % от акционерния капитал, трябва да се свика събрание на акционерите и да се приеме план за действие за възстановяване на баланса на компанията и следователно да се защитят кредиторите, но това не е било извършено в настоящия случай. Съгласно същия закон, ако нетната стойност на компанията падне под 10 % от акционерния капитал, Министерството на търговията на Гърция може да отнеме търговския лиценз на компанията. Експертите отбелязват, че това все пак е крайна мярка и рядко се случва на практика.

(147) Основните причини, изтъкнати от ръководството на NOA за този резултат, бяха:

— отрицателна реакция на туристическия пазар към реструктурирането на групата, довело до по-малко резервации за празничния период Коледа 2003—Нова година 2004 г.;

— стачки на летателния кабинен екипаж между декември 2003 г. и февруари 2004 г., довели до отменени полети, по-малко резервации и увеличаване на разходите за периода;

— допълнителни разходи, свързани с реструктурирането, включително нуждата да се наемат значително повече пилоти от очакваното, както и по-високи разходи по лизинг и повече „мокри“ лизинг от очакваното.

(148) Тъй като NOA не е разполагала с парични резерви за финансиране на тези загуби, експертите заключиха, че единствените ѝ варианти са били да получи заем или да договори удължаване на кредитните срокове от достав-

чиците си. Експертите на Комисията извършиха анализ на паричния поток на компанията през 2004 г. и демонстрираха, че тя е следвала втория метод, като дължимите суми към кредиторите са се увеличили с [...] млн. евро през годината. Сред най-значителните увеличения по сметките с доставчиците може да се отбележи следното: сума в размер на [...] млн. евро, дължима на AIA (през 2003 г. тя е била [...] млн. евро). През април 2005 г. NOA е сключила споразумение с AIA за изплащането на [...] млн. евро от [...] млн. евро неизплатен дълг към тази дата. Условията на споразумението са за фиксирани месечни плащания, които трябва да се извършват между 30 април 2005 г. и 30 ноември 2005 г. Друг значителен елемент от дълга на NOA към 31 декември 2004 г. е вътрешнокорпоративен баланс към OAv в размер на [...] млн. евро; тази сума е нараснала от [...] млн. евро към 31 декември 2003 г.

(149) Във връзка с дейностите на NOA през 2005 г. експертите отбелязват, че за периодите след 31 декември 2004 г. не са налични финансови отчети, но от други финансови документи и обсъждания с ръководството те заключават, че NOA е понесла още загуби в първото тримесечие на 2005 г. Както и в предишни години, това е довело да свиване на паричния поток и е принудило ръководството да търси краткосрочни финансови решения. Допълнителен положителен финансов поток е създаден чрез забавяне на плащанията на такси към международното летище в Атина, като е предоставена гаранция под формата на ипотека на въздухоплавателни средства в размер на 36 млн. евро.

(150) Експертите заключават, че дейността на NOA е силно циклична, както се вижда от отрицателния паричен поток от октомври до март, което се компенсира с положителен паричен поток от април до септември. Този цикъл се повтаря всяка година. Входящите нетни потоци през летните месеци не компенсират напълно отрицателните изходящи нетни потоци през зимните месеци, така че като цяло има нужда от допълнителни ресурси. Експертите посочват, че не е ясно кога компанията ще отчете година с положителен паричен поток в сравнение с предходна година, но ръководството се надява това да стане най-рано през 2006 г. и най-късно през 2007 г. с нов собственик.

#### 5.3.2. ДАНЫЦИ (ДАНЪК ВЪРХУ ДОХОДИТЕ, КОРПОРАТИВЕН ДАНЪК, СОЦИАЛНИ ОСИГУРОВКИ И ДДС)

(151) Експертите на Комисията прегледаха сметките, счетоводните книги и отчети на NOA във връзка с подоходния данък за служителите, социалноосигурителните вноски и ДДС за периода от декември 2003 г. до май 2005 г. Те отбелязват, че съгласно условията на прехвърлянето на обезпечавашите полетите отдели към NOA на новата компания са прехвърлени само данъчни и социалноосигурителни задължения, не по-стари от месец, по отношение на служителите на ОА.

- (152) Експертите също така установиха, че общата сума за данъци и социални осигуровки, която NOA дължи на гръцката държава, е нараснала с 20,2 млн. евро от декември 2003 г. до декември 2004 г. Това е само част от 94,4 млн. евро, които NOA дължи.
- (153) Що се отнася до социалноосигурителните вноски (ИКА), социалноосигурителните вноски от работниците и работодателя са осчетоводявани и плащани на държавата навременно до октомври 2004 г. Между октомври 2004 г. и февруари 2005 г. не са извършвани плащания. През март 2005 г. компанията е сключила

споразумение за уреждане на сметки с данъчните власти, съгласно което е трябвало да изплати оставащия дълг в размер на [...] млн. евро на 18 месечни вноски с начало март 2005 г., което на практика е преобразувало кредитното салдо в осемнадесетмесечен заем. От март 2005 г. насам компанията спазва това споразумение заедно с текущите си месечни задължения.

- (154) По отношение на ДДС експертите установиха, че NOA правилно е отчитала и плащала ДДС по време на разглеждания период.

### 5.3.3. ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

Вид въздухоплавателно средство	Брой	[...]	Брой места	Собственост
Airbus A340-313	4	[...]	295	На лизинг
Airbus A300-65	3	[...]	269	На лизинг
Boeing 737-400	14	[...]	150	7 собствени/7 на лизинг
Boeing 737-300	2	[...]	136	На лизинг
Boeing 717-200	3	[...]	100	На лизинг
ATR-72-320	7	[...]	68	Собствени
ATR-42-320	6	[...]	50	4 собствени/2 на лизинг
DHC-8	4	[...]	37	На лизинг
Общо	43			

- (155) Експертите докладват, че NOA е започнала дейност с авиационен парк от 43 въздухоплавателни средства, 18 собствени и 25 на лизинг. От началото на създаването си до днес собствените въздухоплавателни средства на NOA са останали същите, а взетите на лизинг въздухоплавателни средства на NOA са намалели с три. Два самолета Airbus A300-600, притежавани от ОА и отдадени на лизинг на NOA, бяха продадени през февруари 2005 г., а лизингът на един Boeing 737-300 не беше подновен след изтичането му през март 2005 г.

#### 5.3.3.1. Оперативен лизинг

- (156) ОА наема на сублизинг въздухоплавателни средства от ОАv (OAS) и, в случая на четири финансови лизинга, директно от гръцкото правителство (вж. раздел 5.3.3.2). Понастоящем по действащи лизинги са наети осемнадесет въздухоплавателни средства или директно от лизингодателите, или на сублизинг от ОА или ОАv (OAS). С изтичането на лизинговите договори между лизингодателите и ОА и ОАv (OAS) NOA сключва нови лизингови договори директно с лизингодателите.
- (157) Експертите установиха, че в случаите, в които въздухоплавателните средства са наети на сублизинг от ОА или

ОАv (OAS), разноските по сублизинга са по-ниски от лизинговите задължения на първичния лизингополучател. Когато попитаха ръководството на NOA защо това е така и как може да се обоснове, са получили отговор, че сублизингите са по пазарни цени. Според ръководството на NOA ОА (OAS) има изгода, понеже има лизингополучател за въздухоплавателните си средства. Освен това NOA твърди, че е можела да отдаде въздухоплавателни средства на лизинг на друго място, ако ОА не беше предложила пазарни цени. NOA има изгода от възможността да вземе на лизинг въздухоплавателни средства при пазарни според нея цени, а не на някогашните по-високи цени, получени при първоначалните договори.

- (158) Експертите извършиха сравнение между цените на основния лизинг и сублизинга и установиха, че за годината, изтичаща на 31 декември 2004 г., общите разноски по сублизинга от ОА към NOA са били 29,7 млн. евро в сравнение с общите лизингови разходи, платени от ОА за същите въздухоплавателни средства за същия период в размер на 67,3 млн. евро. В резултат на това лизинговите разходи, понесени от ОА, са 37,6 млн. евро (55 % от общите лизингови разходи).

## 5.3.3.2. Финансови лизинги

- (159) По отношение на 4 самолета Airbus A340-300, чийто лизинг е гарантиран от Гърция, експертите докладват, че след първоначалното разделяне тези въздухоплавателни средства първоначално са дадени на сублизинг от ОА на NOA. Въпреки това, поради усещането за несигурност за бъдещето на ОА и NOA по времето на разделянето, съответните финансови институции (лизингодателите) са наложили по-тежки условия относно плащането и гаранциите по лизингите. С оглед да облекчи тези условия както за ОА, така и за себе си като държавен гарант, гръцкото правителство е взело решение да се „постави на мястото“ на ОА и основните лизингови договори за четирите въздухоплавателни средства са били прехвърлени („новирани“) от ОА на гръцкото правителство, два през декември 2004 г. и два през април 2005 г. Експертите докладват, че гръцкият парламент е трябвало да приеме нов закон, за да може да се направи това законно (член 53 от Закон 3283/2004).

Воздухоплавателни средства	Per. №	Цена по основния лизинг ОА/HR — лизингодател	Цена по сублизинга ОА-NOA	Цена по сублизинга HR-NOA (след новацията)
AIRBUS A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Дата на лизингово споразумение		8.10.1999 г.	27.5.2004 г.	27.4.2004 г.
AIRBUS A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Дата на лизингово споразумение		8.10.1999 г.	27.5.2004 г.	25.4.2004 г.
AIRBUS A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Дата на лизингово споразумение		8.10.1999 г.	12.12.2003 г.	17.12.2004 г.
AIRBUS A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Дата на лизингово споразумение		8.10.1999 г.	12.12.2003 г.	17.12.2004 г.

Бележка 1: Плащанията по основния лизинг са с половин година просрочие.

Бележка 2: Плащанията по сублизинга са предплатени с един месец.

Бележка 3: Всички плащания в таблицата са месечни. Плащанията по основния лизинг се основават на годишните плащания за 2004 г., разделени на 12.

Бележка 4: Всички суми са без лихви.

- (160) Експертите направиха сравнение и между цените по основния лизинг и сублизинга на тези четири въздухоплавателни средства. Те установиха, че плащанията по основния лизинг, извършвани от държавата, са приблизително 750 000 EUR на месец, докато разходите при сублизинга варират от приблизително 400 000 EUR до 500 000 EUR на месец. На практика гръцката държава ежесечно губи между 250 000 EUR и 350 000 EUR за всяко от тези четири въздухоплавателни средства.

- (161) Експертите също така посочиха, че между декември 2004 г. и края на март 2005 г. NOA не е извършвала никакви плащания на правителството за двата A340, наети на сублизинг от правителството. В края на март 2005 г. задълженията на NOA към правителството по отношение на тези два сублизинга са били 5,1 млн. евро. NOA плати сумата, заедно с разходите по лизинга за април, през април 2005 г.

## 5.3.4. СПАТОСИМО

- (162) Експертите докладват, че между започването на дейността на NOA през декември 2003 г. и 31 декември 2004 г. летищните такси, които NOA е събирала от клиентите си, възлизат на [...] млн. евро, а сумата, платена на данъчните власти, възлиза на [...] млн. евро. През март 2004 г. и от юни до септември 2004 г. плащанията към данъчните власти са извършвани навреме (до 20-о число на месеца, следващ месеца на събирането им). За месеците между декември 2003 г. и март 2005 г. плащанията са извършвани с между един и пет месеца закъснение. Балансът към 31 декември 2004 г. в размер на [...] млн. евро представлява постъпленията за около 3 месеца. Към 31 март 2005 г. размерът на дължимите летищни такси е [...] млн. евро, което представлява приблизително постъпленията за около два месеца и половина.

### 5.3.5. ТАКСИ, ПЛАЩАНИ ОТ ОА НА ОАS ЗА НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ И ТЕХНИЧЕСКА ПОДДРЪЖКА

- (163) Тъй като NOA включва само обезпечавашите полетите отдели на ОА и ОАv, тя не може сама да извършва спомагателните функции, които са от съществено значение за функционирането на една авиокомпания (поддръжка на линии, презареждане с гориво, наземно обслужване и т.н.) и трябва да плаща за извършването им. Комисията възложи на външните си експерти да проверят твърдението на гръцките власти, че в това отношение NOA е плащала за тези услуги по пазарни цени и че договорите са били сключени съгласно принципа за разделяне на счетоводството.
- (164) Експертите докладваха, че между NOA и ОАS са сключени поредица от седем договора (включително с ОАv и с Olympic Catering S.A.) за редица услуги, включително наземно обслужване, техническа поддръжка, обслужване на товари и пощенски пратки, управление на складове, счетоводно обслужване и консултации, обучение на човешки ресурси и общи услуги по програмиране на маршрутите на полетите, информационни технологии и телекомуникационни услуги, както и кетъринг. Експертите установиха, че през 2004 г. компаниите в рамките на ОАG са представили на NOA услуги на стойност приблизително [...] млн. евро. Основните договори за услуги между NOA и ОАG са за услуги по наземно обслужване и поддръжка. NOA използва ОАG за [...] % от услугите по наземно обслужване и за цялата поддръжка. Договорените суми за 2004 г. въз основа на дейността по редовни полети са били [...] млн. евро за наземно обслужване и [...] млн. евро за поддръжка.
- (165) Експертите на Комисията проучиха цените, които ОАG е искала от NOA и от други авиолинии. Въпреки че бяха отбелязани по-ниски цени за услуги по наземно обслужване, ръководството на NOA отдава това на търговски причини, тъй като NOA е най-големият клиент и получава отстъпки за обем. По отношение на кетъринга NOA изглежда плаща по пазарни цени за услугите, които получава, а във връзка с услугите по техническа поддръжка ОА таксува NOA по различна схема в сравнение с останалите клиенти, така че не е възможно да се направи значимо сравнение. Ръководството на NOA заяви, че по негово мнение цените за всички услуги, предоставяни от ОА, са били договоряни при съблюдаване на принципа на разделяне на счетоводството и представляват справедлива пазарна стойност.

### 5.3.6. ТАКСИ НА АIА

- (166) АIА е компания с 55 % държавно участие, която отговаря за строежа, обслужването и развитието на международното летище в Атина. Въпреки че мажоритарният собственик е държавата, компанията функционира като

компания от частния сектор съгласно споразумението за развитие на летището и не е предмет на разпоредбите на законите за дружествата, контролирани от гръцката държава.

- (167) АIА беше/е най-големият кредитор на ОА/NOA с годишни такси от приблизително 60 млн. евро. Тъй като разходите, свързани с АIА, съставляват толкова важен компонент от разходната база на NOA, за експертите на Комисията беше важно да проучат отношенията между NOA и АIА, за да определят дали авиокомпанията се е възползвала от благоприятни условия, които може да представляват непряка държавна помощ. Експертите успяха да установят, че задължения и плащанията на NOA към АIА за периода от началото на дейността ѝ до 19 май 2005 г. са били:

[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]

- (168) Експертите докладват, че АIА налага такси на авиокомпания за редица услуги, които летището предоставя, включително такси за приземяване и паркиране на въздухоплавателни средства, сигурност и инфраструктура за наземно обслужване. Таксите се налагат по стандартни ставки, които са изложени в документа на АIА *Насоки за клиенти относно реда и условията за ползване и списък на транспортните такси* от юни 2003 г. Стандартните условия за плащане са 20 календарни дни. Лихвата за закъснение при плащания е 3 % над EURIBOR.
- (169) Експертите на Комисията установиха, че в края на 2004 г. NOA е сключила споразумение за „финансово уреждане на сметките“ с АIА, предоставящо възможност на NOA да урежда фактурите от АIА в рамките на период от 45 дни, а не на 20-те дни, които се прилагат при обичайните условия за плащане на АIА. Удължените срокове за плащане са се прилагали от 1 юли 2004 г. до 28 февруари 2005 г. Като условие за получаване на тези удължени срокове NOA е трябвало да учреди ипотека в полза на АIА за две [...] въздухоплавателни средства за максимална сума до [...] млн. евро като гаранция. Задълженията към 31 декември 2004 г. представляваха приблизително таксите за 4 месеца, а към май 2005 г. представляваха таксите за приблизително 5 месеца, което очевидно надвишава срока от 45 дни, залегнал в споразумението за финансово уреждане на сметките.



- (170) На 22 април 2005 г. NOA е сключило допълнително споразумение с AIA за изплащането на [...] млн. евро от [...] млн. евро дълг, който е съществувал към тази дата, като в тази сума е била включена допълнителна гаранция от [...] млн. евро. Условието на това споразумение са включвали изплащането на плаващи месечни вноски между 30 април 2005 г. и 30 ноември 2005 г. Общо [...] млн. евро от [...] млн. евро е трябвало да се изплатят от приходи от ПЗОУ. Предоставена е гаранция в размер на [...] млн. евро под формата на преференциални ипотечи за две [...] въздухоплавателни средства и четири двигателя.
- (171) Въз основа на горепосочената информация експертите са на мнение, че позволяването на дружеството да натрупа кредитно салдо от [...] млн. евро за зимния сезон, което впоследствие се преобразува в осеммесечен краткосрочен заем с период на плащане през летния сезон, в действителност предоставя на NOA сезонно финансиране с работен капитал. Това финансиране, заедно със продължителното толериране на закъснения при плащанията, предполага, че NOA е била третирана от AIA по начин, който не е бил възможен за други авиокомпани.

## 6. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

### 6.1. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ ЗА ОЦЕНКАТА

- (172) По силата на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар.
- (173) Понятието държавна помощ включва всяко пряко или непряко предоставено предимство, което се финансира с ресурси на държавата или се предоставя от самата нея или от междинно звено, действашо в съответствие с предоставените му правомощия.
- (174) Настоящото решение се отнася единствено до помощта, предоставена след решението от 2002 г. То не покрива евентуален елемент на държавна помощ по отношение на каквито и да било бъдещи трансакции или трансакции, свързани с акциите на която и да е от заинтересованите компании.
- (175) В член 228 от Договора за ЕО се предвижда, че ако Съдът на Европейския съюз установи, че държава-членка не е изпълнила свое задължение, което произтича от Договора за ЕО, тази държава е длъжна да предприеме необходимите мерки с оглед изпълнението на решението на Съда. В настоящия случай помощта е била определена

като неправомерна и несъвместима с общия пазар с решението от 2002 г. В решението си от 12 май 2005 г. по дело C-415/03 *Котисията/Гърция* Съдът на Европейския съюз постанови, че държавата-членка не е предприела необходимите мерки.

- (176) В член 228, параграф 2 се предвижда, че ако Комисията счита, че въпросната държава-членка не е взела необходимите мерки, тя, след като даде на тази държава възможност да представи своите съображения (с официално уведомително писмо), приема мотивирано становище, което посочва точките, по които съответната държава-членка не се е съобразила с решението на Съда.

### 6.2. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (177) Комисията извърши шателен и задълбочен анализ на мненията, получени в хода на откриването на процедурата, и на съображенията на Гърция и експертното проучване на реструктурирането на ОА, както и на поведението на ОА и NOA след реструктурирането. В това отношение тя взе решение да извърши оценката си за наличието на помощ по четири основни позиции, а именно: i) самото реструктуриране, ii) дали NOA е получила друга държавна помощ след 2003 г., iii) предоставянето на 130 млн. евро на ОА и iv) дали ОА е получила друга държавна помощ.
- i) Какво беше естеството на реструктурирането на ОАГ, извършено през декември 2003 г.?
- (178) Намерението на гръцките власти при изготвянето и въвеждането на Закон 3185/2003 изглежда е било да се даде възможност на обезпечавашите полетите отдели на ОАГ, под новото си име NOA, да продължат търговската си дейност и да пристъпят към приватизация. По тази причина Комисията трябва да проучи отношенията между ОА и NOA. NOA беше основана от обезпечавашите полетите отдели в рамките на ОА и продължава основната летателна дейност на ОА, като първоначално придоби всички въздухоплавателни средства на ОА и понастоящем оперира с 40 въздухоплавателни средства в сравнение с 43, с които преди това е летяла ОА, със същите екипажи и по същите линии. Що се отнася до линиите, NOA е придобила мрежата от линии, договорите за ПЗОУ и правата по извършването на двупосочни полети по въздушни линии до държави извън ЕС, които преди това са били извършвани от ОА, като „правоприемник“. Както бе отбелязано по-горе, NOA беше създадена съгласно разпоредбите на Закон 3185/2003, който е специално изготвен за ОА/NOA и представлява изключение от обичайно приложимите разпоредби на гръцкото дружествено право.

- (179) В настоящия случай разделянето е довело до изваждането от вече сериозно задължяната ОА (за която по-рано Комисията е установила, че е получила неправомерна и несъвместима държавна помощ) на носещите приходи отдели, които обезпечават полетите, като същевременно много малко от съответните задължения са били прехвърлени. Целият дългосрочен дълг е оставен в предшестващите компании, а от данъчните, социалноосигурителните и други задължения към гръцката държава от страна на ОАГ към NOA са били прехвърлени само задълженията, не по-стари от един месец. В допълнение към данъчните задължения, които се дължат пряко към гръцката държава, към датата на разделянето задълженията на ОА към AIA са били приблизително 93 млн. евро; нито една част от тях не е прехвърлена към NOA съгласно условията за разделянето, а са останали в ОА.
- (180) Комисията също така заключава, че с продължаването на процеса на приватизация, предвиден от Закон 3185/2003, вече сериозно задължяната ОАГ ще остане без търговски дейности, с минимални активи и дългове, възлизащи на стотици милиони евро. По тази причина ще е още по-малко вероятно тя да изплати несъвместимата държавна помощ, както се изисква от решението от 2002 г. В съответствие с това намерението на гръцките власти е разпоредбите за неплатежоспособност да бъдат приложени спрямо ОА и ОАv и дружествата да бъдат ликвидирани. Кредиторите, основно гръцката държава, ще понесат разходите. Комисията отбелязва, че тъй като Гърция е 100 % собственик както на ОА, така и на NOA, създаването на NOA е не толкова реструктуриране, колкото изкуствено реорганизиране в рамките на групата. Този възглед се подкрепя и от проучването на разпоредбите на Закон 3185/2003, чрез който NOA получава „защита“ срещу обичайно приложимите разпоредби на гръцкия граждански и търговски кодекс по отношение на задълженията, сключени от ОА преди отделянето на обезпечавашите полетите отдели. Това предполага, че при отсъствието на този конкретен закон прилагането на обичайните разпоредби на гръцкото национално право би довело също до заключение за „приемствеността“ между тези две компании.
- (181) В допълнение Комисията отбелязва, че класифицирането на NOA като правопреемник на ОА е било изрично потвърдено от Гърция в писмото ѝ до Комисията от 2 юни 2005 г., в което тя посочва NOA като „правопреемник“ на ОА за целите на възстановяването.
- (182) В решението си по дело С-415/03 *Комисията/Гърция* Съдът на Европейските общности също взе под внимание прехвърлянето на активите към NOA, което е съществен аспект на реструктурирането. Съдът заключи<sup>(12)</sup>, че прехвърлянето на „активите на компанията Olympic Airways, освободени от всички дългове, към новата компания Olympic Airlines... е било реструктурирано по такъв начин, че да направи невъзможно според националното право възстановяването на дълговете на предходната компания Olympic Airways от новата компания Olympic Airlines“. Съдът допълни, че „това действие е създавало прека за ефективното изпълнение на Решение 2003/372/ЕО (решението от 2002 г.) и за възстановяването на потоцта, посредством която гръцката държава е оказала подкрепа на търговските дейности на компанията. Целта на това решение, което цели да възстанови принципа на ненарушаване на конкуренцията в сферата на гражданското въздухоплаване, е била сериозно компрометирана“. Поради тази причина Съдът на Европейския съюз заключи, че същността на реструктурирането е била изкуствено да изолира обезпечавашите полетите отдели на ОА от случилото се преди това.
- (183) Следователно е очевидно, че реструктурирането на ОА през 2003 г., чрез което беше създадена NOA, макар и да е довело до създаването на отделно юридическо дружество, е извършено така, че да се избегне възстановяването, произтичащо от решението от 2002 г., и че NOA е правопреемник на ОА най-малкото за целите на възстановяването на държавната помощ отпреди разделянето.
- ii) Получила ли е NOA държавна помощ след създаването си?
- (184) Експертите заключиха, че след създаването си NOA е губила средства от създаването си. Във връзка с въпросите, повдигнати при откриването на процедурата, експертите на Комисията установиха, че по отношение на плащането на *спатосило* NOA е извършвала всички необходими плащания от основаването си насам; по въпроса за услугите по наземно обслужване и поддръжка, предоставяни от ОА на NOA, Комисията не разполага с достатъчно информация, за да изрази становище за това дали те съдържат елемент на държавна помощ. По отношение на данъчните и социалноосигурителни задължения на NOA експертите установиха, че с изключение на някои забавени плащания (които са довели до глоби) NOA е изпълнявала задълженията си.
- (185) Следователно по отношение на задълженията във връзка със *спатосило* и данъчните и социалноосигурителни задължения Комисията стига до заключението, че NOA не е получила държавна помощ от създаването си. Въпреки това при прегледа на счетоводните книги на компанията експертите установиха, че NOA се е ползвала от благоприятни условия от страна на доставчиците си в две отношения.

<sup>(12)</sup> Параграф 33.

- (186) При лизинговите договори за въздухоплавателни средства NOA взема на сублизинг въздухоплавателни средства от OA, OAv и, в случая на четирите финансови лизинга, пряко от гръцката държава. Като демонстрираха експертите на Комисията, във всички случаи цените на сублизинга са по-ниски от цените според основните лизингови договори с лизингодателите. В случая с 4-те финансови лизинга гръцката държава ежесечно понася загуба от между 250 000 EUR и 350 000 EUR за всяко въздухоплавателно средство. В случая с въздухоплавателните средства, които NOA е взела на сублизинг от OA, разликата между плащанията на NOA и тези на OA означава, че през 2004 г. OA е загубила 37,6 млн. евро (или 55 % от разходите по лизингите).
- (187) При проучването на отношенията между NOA и AIA експертите на Комисията стигнаха до заключението, че позволяването дружеството да натрупа кредитно салдо в размер на [...] млн. евро за зимния сезон, което впоследствие е преобразувано в осеммесечен краткосрочен заем с период на плащане през летния сезон, в действителност предоставя на NOA сезонно финансиране с работен капитал. Това финансиране, заедно с продължителното толериране на закъснения при плащанията, предполага, че NOA е била третирана от AIA по начин, който не би бил достъпен за други авиокомпани.
- (188) При проучването на това благоприятно третиране Комисията може първо да заключи, че решението на гръцките власти да отдадат на сублизинг въздухоплавателни средства на NOA и по този начин да поемат ежесечна загуба от между 250 000 EUR и 350 000 EUR за всяко въздухоплавателно средство очевидно представлява прехвърляне на държавни ресурси от държавата към NOA. Тази мярка намалява разходите, които NOA би трябвало да плати в противен случай. Мярката е специфична, тъй като е насочена единствено към NOA, и нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, защото NOA извършва дейност в напълно либерализиран пазар на въздушния транспорт.
- (189) Установена съдебна практика е, че не следва да се прави разлика между случаи, в които помощта е предоставена директно от държавата, и случаи, в които тя се предоставя от публични или частни органи, които държавата създава или натоварва с предоставянето на помощта<sup>(13)</sup>. При все това за категоризирането на преимуществата като държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО те трябва, първо, да бъдат предоставени пряко или непряко от държавни ресурси<sup>(14)</sup> и, второ, да могат да бъдат вменени на държавата<sup>(15)</sup>.
- (190) Поради това във връзка с действията, предприети от OA и AIA, Комисията трябва да прецени дали тези действия могат да се вменят на държавата. Както се посочва в съображение 192, възможността за вменяване на държавата на мярка, предприета от публично предприятие, може да се извлече логически от набор от показатели, произтичащи от обстоятелствата по случая и контекста, в който са предприети мерките.
- (191) Във връзка с решението на OA да отдаде на сублизинг въздухоплавателните си средства на NOA на цени, значително по-ниски от тези в основните лизингови договори, и по този начин да загуби 37,6 млн. евро Комисията отбелязва, че държавата притежава 100 % от акциите както в OA, така и в NOA. Освен това цялото ръководство и управителните съвети на двете компании са били назначени от държавата. При тези обстоятелства следва да се заключи, че OA и NOA са били (и все още са) под контрола на държавата. Гърция е можела пряко и непряко (като най-големия кредитор на OA) да упражнява доминиращо влияние върху двете дружества. Само по себе си решението на OA да отдаде на сублизинг въздухоплавателни средства на NOA не е било действие на независимо дружество.
- (192) По отношение на AIA, независимо от настояването на Гърция, че държавата няма влияние върху търговското поведение на AIA, Комисията отбелязва, че държавата притежава 55 % от акционерния капитал на AIA и назначава четирима от деветимата му директори. При установяването на възможността за вменяване Съдът на Европейския съюз<sup>(16)</sup> е посочил други критерии, които могат да се използват при определянето дали мярка, предприета от публично предприятие, може да се вмени на държавата. Те включват интегрирането на въпросното предприятие в структурите на публичната администрация, характера на дейността му и упражняването на последната на пазара при нормални условия на конкуренция с частни оператори, правният статут на дружеството (в смисъл на това дали подлежи на публичното право или на обичайното дружествено право), интензивността на надзора, упражняван от публичните органи над ръководството на предприятието, или който и да е друг показател, че в съответния случай при приемане на мярката има участие на публични органи или липса на вероятност те да не са участвали, като се имат предвид обхватът на мярката, съдържанието ѝ или условията, които тя съдържа. В настоящия случай, въпреки че мажоритарният дял в AIA е собственост на държавата, тя функционира като частно дружество, независимо от гръцката държава в ежедневните си търговски дейности (само четирима от деветимата ѝ директори се назначават от държавата), и като се има предвид, че всички дългове от страна на OA/NOA към AIA се изплащат с лихви и са обезпечени с ипотечи върху въздухоплавателни средства, Комисията не може да заключи еднозначно, че действията на AIA могат да се вменят на държавата.

<sup>(13)</sup> Дело 78/76 *Steinike & Weinlig/Германия* (1977 г.), ECR 595, параграф 21.

<sup>(14)</sup> Съединени дела C-72/91 и C-73/91 *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer* (1993 г.), ECR I-887, параграф 19.

<sup>(15)</sup> Съединени дела 67/85, 68/85 и 70/85 *Van der Kooy и други/Комисията* (1988 г.) ECR 219, параграф 35.

<sup>(16)</sup> Дело C-482/99 *Комисия/Франция (Stardust)* (2002 г.), ECR I-4397, параграф 56.

(193) В съответствие с това и поради причините, изложени по-горе, Комисията констатира, че лизинговите споразумения между ОА и NOA нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията, тъй като са специфични от гледна точка на това, че благоприятстват едно предприятие, като го освобождават от задължения, които то би трябвало да понесе в противен случай. Комисията също така отбелязва, че съответните мерки засягат търговията между държавите-членки и нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията на пазара, тъй като засягат авиокомпания от Общността (както е изложено в параграф 193). Поради това Комисията заключава, че лизинговите договори, с които NOA взема на сублизинг въздухоплавателни средства от ОА или от държавата, представляват държавна помощ за NOA за целите на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

iii) Какъв е бил статутът на паричното „предплащане“ от специалната сметка, предвидена съгласно Закон 3185/2003, как са изплатени и изразходвани средствата? Кой е имал полза от паричните плащания?

(194) При проучването на това плащане Комисията може първо да стигне до заключението, че това плащане е прехвърляне на държавни средства (тъй като парите идват директно от държавния бюджет и са изрично предоставени съгласно разпоредбите на член 27 от Закон 3185/2003) и е индивидуална мярка, тъй като е насочена изключително към ОА.

(195) Гръцките власти твърдят, че предоставянето на 130 312 459 EUR на ОА е било действие на предпазлив инвеститор. Според приложимото общностно право поведението на публичния инвеститор трябва да се сравни с това на един предполагаем частен инвеститор, който се ръководи от възможностите за дългосрочна печалба<sup>(17)</sup>. Едно необходимо увеличаване на капитала, за да се гарантира оцеляването на компанията, която изпитва временни затруднения, но която след предприемането на подходящи мерки за реструктуриране е в състояние да се превърне отново в печеливша, не е непременно помощ, ако един частен инвеститор би стигнал до същото заключение. Съдът на Европейския съюз също така посочи, че няма наличие на помощ, ако увеличението на капитала е извършено при условия, които биха били приемливи за частен инвеститор, който извършва дейност при нормални пазарни условия<sup>(18)</sup>.

(196) В настоящата ситуация, към момента на предоставяне на сумата от 130 312 459 EUR на ОА, ОА вече е била в много затруднено финансово положение. Комисията вече е

била установила (вж. решението от 2002 г.), че компанията е получила неправомерна и несъвместима държавна помощ и в решението на Комисията е било разпоредено възстановяване на тази помощ. Освен това ОА наскоро е била лишена от отделите, които обезпечават полетите, и е била натоварена с повечето от задълженията, които обикновено биха останали в тези отдели. Към края на 2003 г. ОА е дължала на гръцката държава общо 522 млн. евро като неплатени данъчни и социалноосигурителни задължения. Като се има предвид финансовото ѝ състояние, Комисията трябва да заключи, че в тази ситуация ОА очевидно не би била в състояние да получи подобни авансови парични средства от частен инвеститор. Това би било още по-малко вероятно, когато „инвеститорът“ в този случай е и най-големият кредитор на ОА и почти няма реални шансове да си възстанови сумите, които ОА вече му дължи. Такъв кредитор не би допуснал ситуация, при която дълговете продължават да нарастват, докато активите, които могат да се използват за удовлетворяване на тези дългове, изчезват<sup>(19)</sup>. Напротив, един частен кредитор би предприел всички законови стъпки, за да получи плащане по просрочените задължения или за да задейства гаранциите си. Поради това Комисията не може да се съгласи с твърдението на Гърция, че изплащането на въпросната авансова сума към ОА е било акт на предпазлив инвеститор.

(197) Следователно Комисията трябва да проучи дали сумата от 130 312 459 EUR може да се разглежда като форма на компенсация от страна на държавата за ОА за активите, които са били взети от ОА и са преминали във владение на държавата в NOA, каквото беше първоначалното твърдение на Гърция. С оглед да се оцени валидността на този аргумент Комисията трябва да оцени стойността на активите, взети от ОА и прехвърлени на NOA. Според оценката, извършена от ръководството на ОА, активите, прехвърлени към NOA, възлизаха на 130 312 459 EUR. Ако това е така, в прехвърлянето на тази сума към ОА не би имало елемент на държавна помощ, тъй като няма да има създадено преимущество за ОА.

(198) В това отношение Комисията счита за важно, че самите одитори на Olympic (Deloitte & Touche) отбелязват в годишния отчет към 31 декември 2003 г. особеното си мнение по отношение на оценката на активите, запазени в ОА и прехвърлени между ОА и NOA. Одиторите посочиха, че по отношение на оценката на репутацията, оценените дългосрочни активи и прехвърлените кредити и дългове, прехвърлени от съставните компании към NOA, те не са в състояние да потвърдят стойността на тези позиции и по тази причина не изразяват мнение относно тях.

<sup>(17)</sup> Дело C-305/89 *Италия/Комисията (Alfa Romeo)* (1991 г.), ECR I-1603, параграф 20.

<sup>(18)</sup> Вж. съединени дела C296/82 и C-318/82 *Leeuwarder Papierwarenfabriek* (1985 г.), ECR 3727.

<sup>(19)</sup> Мнение на генерален адвокат Mischo, дело C-480/98, *Magefesa* (2000 г.), ECR I-8717, точки 32—43.

- (199) В изследването си, изготвено от името на Комисията, експертите на Комисията убедително доказаха, че е имало завишаване на стойността на активите, прехвърлени на NOA. За тази цел и по инструкция на Комисията експертите сами извършиха оценка на прехвърлените активи, като използваха счетоводни техники и стандарти, приети както в Гърция, така и в международен план. Те стигнаха до заключението, че стойността на нетните активи, прехвърлени на NOA, не е от порядъка на 130 млн. евро, а по-скоро следва да се оцени на приблизително 38 млн. евро. Комисията внимателно проучи данните и методологията, използвана от експертите, и е съгласна с анализа на експертите в това отношение. Поради това Комисията заключава, че стойността на прехвърлените активи е завишена с приблизително 91,5 млн. евро.
- (200) По тази причина, макар да е необходим цялостен одит на всички активи и пасиви, за да се стигне до съвсем точно оценяване на въпросните суми, Комисията може да счете, че те са от порядъка на 91,5 млн. евро.
- (201) След тази констатация Комисията отбелязва, че надценяването на активите е специфично, тъй като то изрично предоставя пари директно на ОА и създава преимущество за компанията, защото те следва да се използват за плащане на „обезщетения на служители при прекъсване на трудови взаимоотношения и останалите разходи за пенсиониране, според каквито и да било клаузи, както и за покриване на финансовите задължения на Olymric Airways и Olymric Aviation в хода на процедурата за реструктуриране и ликвидация“<sup>(20)</sup>, за да може компанията по всякакъв начин да „покрие финансовите си задължения“. Комисията отбелязва между другото, че тази разпоредба е била тълкувана доста свободно и че въпросната сума е използвана за покриването на общите оперативни разходи на ОА (над 51 млн. евро от преведената сума са използвани за плащания по лизингови договори за въздухоплавателни средства).
- (202) Комисията също така заключава, че това нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и оказва влияние върху търговията между държавите-членки, тъй като засяга компания, която се конкурира с други компании от Общността, по-специално след влизане в сила на Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността<sup>(21)</sup>, според която в сферата на наземното обслужване има свободна конкуренция на летища с годишен праг на пътничопотока от 2 млн. пътници или 50 000 тона товари. Поради това Комисията трябва да заключи, че сумата, с която е била завишена стойността на активите, прехвърлени към NOA, и която е платена на ОА, съставлява предоставяне на държавна помощ на ОА по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.
- iv) Получила ли е ОА (OAS) държавна помощ след декември 2002 г.?
- (203) Както демонстрираха експертите на Комисията, след датата на последното решение на Комисията относно ОА (12 декември 2002 г.) и след разделянето си от NOA ОА е получила авансови парични средства от държавата и данъчните и социалноосигурителни й задължения към държавата са се увеличили.
- (204) По отношение на изплащането на заема към ABN Amro в размер на 36 945 357 EUR, плащанията по финансовия лизинг за самолетите А340 в размер на 11 774 684 EUR и прякото парично финансиране на стойност 8,2 млн. евро към ОА, очевидно е, че тези случаи включват пряко прехвърляне на държавни ресурси към ОА от страна на държавата. Ясно е също, че поради причините, изяснени в съображение 7 от настоящото решение, тези мерки представляват нови неправомерни мерки за помощ, доколкото не са били просто изпълнение на гаранциите, предоставени преди това от гръцката държава. Както вече беше разяснено при разглеждането на „авансовата сума“, изплатена на ОА, дори ако държавата въведе тези суми в регистрите на данъчните власти като дължими от ОА и те бъдат записани в счетоводните отчети на ОА, държавата има малки или никакви реални шансове да гарантира изплащането на тези суми и поради това не може да се счете, че е действала по разумен или търговски начин при извършването на тези плащания.
- (205) Трудната и влошаваща се ситуация на ОА (OAS) по отношение на данъците и социалните осигуровки е описана по-горе. Данъчните и социалноосигурителните задължения на ОА към края на 2002 г. вече са били големи — 273 млн. евро. Те продължават значително да нарастват в периода след това. Задълженията към края на 2004 г. се оценяват на 627 млн. евро, което означава, че за периода, обхванат от настоящото решение, задълженията на ОА към държавата са нараснали с 354 млн. евро.
- (206) Във връзка с нарастващите данъчни задължения на ОА именно самата държава чрез данъчната администрация толерира постоянното отлагане на плащания и неплащане на различни данъци и такси, дължими от ОА. По отношение на социалноосигурителните вноски натовареният със събирането им (КА) орган е публичен орган, установен в съответствие с гръцкото право<sup>(22)</sup>, който носи отговорност за управлението на социалноосигурителната система и събирането на задължителните социалноосигурителни вноски под надзора на държавата. Той има право<sup>(23)</sup>, но не и задължение да сключва споразумения за уреждане на просрочени плащания и дългове. Поради това непрекъснато нарастващата данъчна задължителност на ОА към държавата очевидно може да се вмени на държавата.

<sup>(20)</sup> Член 27, параграф 5, буква б) от Закон 3185/2003.

<sup>(21)</sup> ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36.

<sup>(22)</sup> Закон 1846/1951, член 11.

<sup>(23)</sup> Закон 2676/1999.

- (207) След това Комисията трябва да разгледа дали този толеранс включва прехвърляне на държавни ресурси. Като се има предвид, че държавната помощ включва не само положителни преимущества, но и мерки, смекчаващи нормалните разходи, то бездействието на Гърция по отношение на принудителното изпълнение на задълженията очевидно включва такова прехвърляне.
- (208) След като установи, че е било извършено прехвърляне на ресурси, което може да се вмени на държавата, Комисията трябва да определи дали тази помощ нарушава конкуренцията. Комисията установи, че и при предоставянето на пряка помощ, и при бездействието по отношение на събирането на неизплатените дългове от страна на държавата ОА получава значително търговско преимущество спрямо конкурентите си. Държавата не действа по рационален и пазарен начин по отношение на ОА. В съответствие с това е налице нарушаване на конкуренцията в рамките на либерализиран сектор на вътрешния пазар, както е определено в параграф 209. Поради това Комисията трябва да заключи, че и толерансът на държавата относно неплатените и нарастващи данъчни и социалноосигурителни задължения на ОА, и плащанията, поети от страна на държавата вместо от ОА, представляват държавна помощ за ОА по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

### 6.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

#### и) Съвместимост на помощта, предоставена на NOA

- (209) След като стигна до заключението, че NOA е получила държавна помощ след създаването си, Комисията трябва да проучи мерките в полза на NOA в контекста на член 87, параграфи 2 и 3 от Договора за ЕО, в които се предвиждат изключения от общото правило за несъвместимост, заложено в член 87, параграф 1.
- (210) Изключенията в член 87, параграф 2 от Договора за ЕО са неприложими в настоящия случай, защото мярката няма социален характер и не е предоставена на отделни потребители, нито е предназначена за компенсиране на вреди, причинени от природни бедствия или други форсмажорни обстоятелства, нито е предоставена на икономиката в определени региони на Федерална република Германия, които са засегнати от разделението на Германия.
- (211) Други изключения от общата забрана за предоставяне на държавна помощ са заложи в член 87, параграф 3. Изключенията в член 87, параграф 3, букви б) и г) са неприложими в настоящия случай, защото помощта не е предназначена да насърчава провеждането на важен проект от общоевропейски интерес, да компенсира сериозни затруднения в икономиката на държава-членка или да насърчава културата или съхранението на културното наследство.
- (212) Член 87, параграф 3, букви а) и в) от Договора за ЕО съдържат дерогация по отношение на помощи за насърчаване на икономическото развитие на региони, където жизненото равнище е необичайно ниско или където има високо равнище на непълна заетост. Гърция е регион, който напълно попада в обхвата на член 87, параграф 3, буква а).
- (213) По отношение на целите на регионалната помощ във връзка с въздухоплавателните услуги Комисията счита, че обичайно те се постигат по-лесно чрез възлагането на ЗПОУ. В случая с Гърция те са възложени от държавата на компании, извършващи услуги между континентална Гърция и островите, както и между островите и в някои случаи (така наречените линии със слаба гъстота на пътниците) те могат да бъдат възложени от държавата на доставчик, който получава компенсация за предоставянето на услугите. Комисията счита, че като цяло компенсацията за ЗПОУ е необходима целева подкрепа и при условие че операторът е избран въз основа на прозрачна и недискриминационна процедура и не получава прекомерна компенсация, такава държавна подкрепа обикновено не дава повод за опасения за несъвместима държавна помощ. Такъв е случаят по отношение на договорите, изпълнявани от ОАв. Съгласно условията на реструктурирането тези линии понастоящем се изпълняват от NOA като „правоприемна“ компания. По отношение на начина, по който договорите за обществени услуги са прехвърлени от ОАв към NOA и като се има предвид ограничената информация, с която разполага, Комисията не може да изключи възможността процедурите, предвидени в Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността<sup>(24)</sup>, да не са спазени по отношение на ЗПОУ. Във всеки случай по отношение на сумите, предоставени на NOA от основаването ѝ насам, Гърция не може да се възползва от дерогацията, предвидена в член 87, параграф 3, буква а).
- (214) По отношение на дерогацията, предвидена в член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО по отношение на помощи за улесняване развитието на някои икономически дейности, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията ще трябва да проучи дали това условие е приложимо в настоящата ситуация. При извършването на това проучване Комисията трябва да вземе предвид приложимите насоки относно държавна помощ в сектора на въздушния транспорт<sup>(25)</sup>, както и Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение<sup>(26)</sup>.

<sup>(24)</sup> ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8.

<sup>(25)</sup> „Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО, както и на член 61 от Споразумението за ЕИП по отношение на държавните помощи в сектора на въздушния транспорт“ (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

<sup>(26)</sup> ОВ С 288, 9.10.1999 г., стр. 2.

- (215) По отношение на помощта, предоставена на NOA посредством намаляване на разходите по лизинговите договори за въздухоплавателните средства, Комисията се позовава още веднъж на насоките за държавните помощи в сектора на въздушния транспорт. В параграф 14 от насоките се предвижда, че пряката помощ за покриване на оперативни загуби като цяло не е съвместима с общия пазар и не може да бъде обект от дерогацията от общата забрана за предоставяне на държавна помощ. По-нататък в насоките се посочва, че прякото оперативно субсидиране на въздушни линии може да се приеме само в случай на ЗПОУ и на помощ със социален характер, предоставена на отделни потребители.
- (216) В настоящия случай помощта, предоставена на NOA, било пряко от гръцката държава чрез лизинговите договори или непряко чрез ОА, не попада в нито една от категориите за приемливо оперативно субсидиране на въздушни линии. Съгласно установената съдебна практика<sup>(27)</sup> по отношение на държавната помощ нова държавна помощ не може да се обяви за съвместима с общия пазар, ако помощ, която преди това е обявена за неправомерна, не бъде възстановена, тъй като общият ефект от всички помощи ще наруши значително конкуренцията на общия пазар. Тъй като поради горепосочените причини NOA е правоприменник на обезпечаващите полетите отдели на ОА и по тази причина е правоприменник за целите на възстановяването, нова помощ за NOA не може да бъде съвместима, докато първата помощ не бъде възстановена. В допълнение, предоставянето на помощ е нарушение на предишните ангажменти, поети от Гърция, да не предоставя повече помощ (член 1, буква д) от решението от 1994 г.) на ОА и следователно на дружествата правоприменници.
- (217) Въпреки че гръцките власти не са твърдяли, че получените от NOA суми след създаването ѝ произтичат от реструктурирането и въпреки че Комисията заключи, че NOA е правоприменник на ОА поне за целите на възстановяването на държавната помощ преди разделянето, за пълнота Комисията ще проучи помощта, отпусната на NOA и в контекста на Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г. В параграф 7 от тези насоки се предвижда, че новосъздадени предприятия нямат право да получават помощ за оздравяване и реструктуриране, дори и когато първоначалното им финансово състояние е несигурно, поради което помощта не се обхваща от тези насоки.
- (218) В съответствие с това помощта, предоставена на NOA след създаването ѝ, не изпълнява условията за дерогация, предвидена в член 87, параграф 3, буква в). Комисията счита, че Гърция неправомерно е предоставила нова помощ, за която не е отправено уведомление, по отношение на NOA посредством сключване на преференциални лизингови договори с NOA.
- ii) а) Съвместимост на помощта, предоставена на ОА
- (219) След като заключи, че сумата, с която е била завишена стойността на активите на NOA и която след това е била платена от гръцката държава на ОА, представлява държавна помощ, Комисията трябва да проучи мярката в контекста на член 87, параграфи 2 и 3 от Договора за ЕО, в които се предвиждат дерогации от общите правила за несъвместимост, заложиени в член 87, параграф 1.
- (220) Изключенията в член 87, параграф 2 от Договора за ЕО са неприложими в настоящия случай, тъй като мярката за помощ няма социален характер, не е предоставена на отделни потребители и не е предназначена за компенсиране на вреди, причинени от природни бедствия или други форсмажорни обстоятелства, нито е предоставена на икономиката в определени региони на Федерална република Германия, които са засегнати от разделението на Германия.
- (221) Други изключения от общата забрана за предоставяне на държавна помощ са заложиени в член 87, параграф 3. Изключенията в член 87, параграф 3, букви б) и г) са неприложими в настоящия случай, защото помощта не е предназначена да насърчава провеждането на важен проект от общоевропейски интерес, да компенсира сериозни затруднения в икономиката на държава-членка или да насърчава културата или съхранението на културното наследство.
- (222) Член 87, параграф 3, букви а) и в) от Договора за ЕО съдържат дерогации по отношение на помощ за насърчване на икономическото развитие на региони, където жизненото равнище е необичайно ниско или където има високо равнище на непълна заетост. Въпреки че Гърция е регион, който напълно попада в обхвата на член 87, параграф 3, буква а), тази разпоредба е неприложима поради причините, изложени в съображение 211.
- (223) По отношение на дерогацията, предвидена в член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО по отношение на помощ за улесняване на развитието на определени икономически дейности, когато такава помощ не засяга по неблагоприятен начин условията на търговия да се степен, която противоречи на общия интерес, гръцките власти поискаха от Комисията, в случай че тя заключи, че авансовото плащане не е действие на инвеститор в условията на пазарна икономика и следователно трябва да се разглежда като държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, да проучи мярката с оглед евентуално обявяване за помощ за оздравяване.

<sup>(27)</sup> Дело C-355/95 *Textilwerke Deggenndorf GmbH (TWD)/Комисия* (1995 г.), ECR II-2265.

## б) Възможна помощ за оздравяване

(224) В това отношение, тъй като въпросната сума е изплатена между декември 2003 г. и май 2004 г., приложимата рамка на Общността относно вземането на решение за съвместимостта са Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г. Съгласно параграф 104 от Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 2004 г.<sup>(28)</sup> насоките от 1999 г. са приложими по отношение на мерки, при които помощта е била предоставена преди 10 октомври 2004 г.

## в) Приложимост на Насоките на общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г.

(225) В параграф 4 от Насоките от 1999 г. се посочва, че няма общностно определение на предприятие в затруднено положение и се допълва, че „Комисията разглежда дадено предприятие като намиращо се в затруднение, когато то е неспособно, било чрез свои собствени ресурси или чрез средства, които може да получи от своите собственици/акционери или кредитори, да покрие загуби, които без външна интервенция от страна на публични институции в краткосрочен или средносрочен план почти със сигурност ще го принудят да преустанови дейността си“.

(226) По-надолу в насоките се пояснява, че „по принцип едно предприятие, независимо от големината си, се разглежда като намиращо се в затруднение за целите на тези насоки при следните обстоятелства: а) в случай на дружество с ограничена отговорност, на което повече от половината от капитала се е стопила и повече от една четвърт от капитала е загубена през предходните 12 месеца“.

(227) В параграф 6 е посочено също така, че „обикновено признаците за предприятие в затруднение са растящи загуби, намаляващ оборот, нарастващи складови наличности, излишен капацитет, намаляващи парични потоци, растящи дългове, нарастващи лихви и спадаща или нулева нетна стойност на активите“.

(228) Комисията отбелязва, че ОА е хронично задлъжняло предприятие, което вече е загубило значителна част от разрешения си капитал. Комисията отбелязва, че данъчният и социалноосигурителният дълг на ОА към гръцката държава се е увеличил от 273 млн. евро в края на 2002 г. на 522 млн. евро в края на 2003 г., когато беше изплатено „предплащането“. Както беше посочено, дружеството не е могло да осигури никакъв източник на търговско финансиране и има малко реални шансове да успее да върне дълговете си към държавата. Поради това Комисията може да заключи, че ОА е дружество в затруднено положение по смисъла на

Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г.

## г) Условия за разрешаване на помощ за оздравяване

(229) В Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г. се предвиждат пет кумулативни условия, при които може да се предостави помощ за оздравяване. Комисията трябва да провери дали всички тези условия са спазени в настоящия случай.

(230) Първо, „помощта за оздравяване следва да се състои от финансова помощ под формата на гаранции за заем или заем. И в двата случая помощта следва да се предоставя при лихвен процент, който е поне сравним с този, прилаган при заем за стабилни предприятия, и в частност — с референтните ставки, приети от Комисията, всички заем следва да бъдат изплатени и гаранциите преустановени не по-късно от 6 месеца след плащането на първия транш на предприятието“.

(231) В настоящия случай помощта за оздравяване е под формата на безвъзмездна помощ (описана по-горе като „предплащане“) в размер на 130 312 450 EUR, очевидно предоставена от Гърция на ОА и ОАv, за да подпомогне реструктурирането на тези две компании след отделянето на летателните дейности от двете и създаването на NOA. В този случай не трябва да се начислява лихва върху заема за ОА и ОАv и намерението е сумата от 130 312 450 EUR да бъде изплатена обратно на държавата директно от постъпленията от приватизацията на NOA, компания, за която Гърция настоява, че е извън структурата на OAG. Ако продажбата на NOA не генерира достатъчно средства за изплащане на „предплащането“, тогава ще се продадат други активи на ОА, за да се покрие недостигът. При тези обстоятелства не е възможно да се заключи дали първото условие от Насоките на общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г. е спазено.

(232) Второ, помощта трябва да бъде „свързана със заем, който следва да бъдат изплатени не по-късно от 12 месеца след плащането на първия транш към предприятието“. В настоящия случай, както беше посочено по-горе, въпросната сума не може да бъде уместно описана като заем към ОА и ОАv, тъй като изплащането зависи от продажбата на друго дружество. Сумата от 130 312 450 EUR е изплатена на траншове в зависимост от нуждите на ОА и ОАv за периода от 24 декември 2003 г. до 13 май 2004 г. До настоящия момент, повече от година по-късно, не е направено никакво изплащане на тази сума, поради което второто условие не е изпълнено. Като се има предвид, че въпросната мярка не удовлетворява първите две условия, по-нататъшно изследване на другите три условия е излишно.

<sup>(28)</sup> ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2.



(233) В настоящия случай Комисията отбелязва, че предоставената сума на ОА през 2003 г. също е нарушение на предишните ангажименти, поети от Гърция, да не предоставя повече помощ на ОА (член 1, буква д) от решението от 1994 г.). Комисията счита, че въпросните мерки не отговарят на необходимите условия, за да бъдат разглеждани като помощ за оздравяване съгласно Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение.

(234) Комисията също така трябва да вземе предвид сумите в размер на почти 57 млн. евро, предоставени от гръцката държава на ОА, и толерантното отношение от страна на държавата към ОА, чиито данъчни и социалноосигурителни задължения нарастват от 273 млн. евро в края на 2002 г., когато се извършва реструктурирането, на 627 млн. евро в края на 2004 г., което Комисията по-горе установи, че представлява предоставяне на държавна помощ. Като се има предвид, че изключенията, предвидени в член 87, параграф 2 и член 87, параграф 3, букви а), б) и г), са неприложими за ОА (вж. съображения 219—221), Комисията трябва да оцени дали дерогацията, предвидена в член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО, е приложима в настоящия случай.

(235) Както беше посочено по-горе, всяка нова помощ към ОА е нарушение на поети предишни ангажименти да не се предоставя повече помощ (член 1, буква е) от решението от 1994 г.). По-същественото е, че предоставянето на нова неправомерна помощ трябва да се разгледа, като се има предвид, че ОА вече е получила помощ в миналото, така че настоящата ситуация е очевидно нарушение на принципа на еднократната помощ (one-time-last-time), съдържащ се в Насоките за държавните помощи в сектора на въздушния транспорт и Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение. В допълнение Комисията отбелязва съдебната практика на Съда<sup>(29)</sup>, според която нова помощ не може да бъде съвместима с общия пазар, при условие че е налице предишна помощ, определена като неправомерна, която все още не е възстановена. От горепосоченото следва, че предоставените нови помощи не отговарят на условията за дерогация, предвидена в член 87, параграф 3, буква в).

(236) Съответно Комисията заключава, че чрез завишаването на стойността на активите, прехвърлени към NOA, Гърция е предоставила неправомерна и несъвместима държавна помощ на ОА чрез размера на тази завишена оценка. Комисията установи също, че отпуснатите суми на ОА в размер на почти 57 млн. евро и търпимостта на гръцката държава към забавянето и неплащането на данъчните и социалноосигурителните задължения на ОА представляват неправомерна и несъвместима държавна помощ.

## 7. ОПРАВДАНИ ПРАВНИ ОЧАКВАНИЯ И ДЪРЖАВНИ ГАРАНЦИИ

(237) Във връзка с четирите финансови лизинга по отношение на самолетите А340/300, а също и на заема от ABN Amro, няколко плащания, които са извършени от Гърция, държавните гаранции по тези заеми, предоставени на ОА, предхождат решението от 2002 г. Гърция твърди, че тъй като решението от 2002 г. не изисква изрично прекъсване или прекратяване на гаранциите, предоставяни от гръцката държава на ОА след 1998 г., това предполага, че Комисията е приела продължаването им и всички плащания по тях. Комисията не може да приеме това твърдение по следните причини.

(238) Комисията е на мнение, че диспозитивът на решението от 2002 г. е достатъчно ясен и недвусмислен: „Член 1. Помощта за реструктуриране, предоставена от Република Гърция на Оуптрик Airways, под формата на:...б) нови гаранции по заеми в размер на 378 милиона USD за заеми, които трябва да се сключат преди 31 март 2001 г., за закупуването на нови машини и за инвестициите, необходими за претестването на Оуптрик Airways в новото летище в Spata;... се приела за несъвместима с общия пазар по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора...“ и че то не би следвало да е породило объркване относно несъвместимостта на тези гаранции.

Във връзка със задължението за възстановяване в решението от 2002 г. се прави разграничение между периодите 1994—1998 г. и 1998—2002 г. Съгласно член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999<sup>(30)</sup> и във връзка с периода 1994—1998 г. Комисията реши, че не е необходимо възстановяване на помощта, отпуснатата преди 14 август 1998 г. Въпреки това въпросните гаранции бяха предоставени от държавата много след тази дата (през октомври 1999 г. за четирите самолета и през февруари 2001 г. за заема от ABN Amro).

(239) Във всеки случай Комисията припомня, че за да не представлява самото изпълнение на предварително предоставена държавна гаранция отпускане на нова помощ, въпросните мерки трябва напълно да отговарят на условията на първоначалната гаранция (като установяване на получателя, срокове, покритата сума, необходимост от предходна декларация за несъстоятелност и т.н.). Ако държава-членка извърши плащане по гарантиран заем съгласно условия, различни от тези, договорени на първоначалния етап на предоставянето, тогава Комисията разглежда това плащане като нова помощ, за която трябва да бъде изпратено уведомление съгласно член 88, параграф 3<sup>(31)</sup>.

(240) Изглежда че плащанията, извършени наскоро от гръцкото правителство по отношение на горепосочените заеми, не биха могли да отговорят на условията, предвидени в първоначалните гаранции, както са описани от гръцките власти по онова време. Например:

<sup>(30)</sup> „Комисията не изисква възстановяване на помощта, ако това противоречи на общ принцип на правото на Общността.“

<sup>(31)</sup> Вж.: Известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ С 71, 11.3.2000 г., стр. 14).

<sup>(29)</sup> Дело C-355/95 *Deggendorf*, по-горе.

- Що се отнася до заема от ABN Amro, правителството директно е платило вноските (около 36 млн. евро) вместо дружеството, без предходно просрочие на плащане и без декларация за фалит или несъстоятелност. Фактът, че правителството впоследствие е изискало компанията да върне сумата, показва, че плащането не е било просто изпълнение на предварително предоставена гаранция.
  - Същите съображения се отнасят до заемите във връзка с плащанията по финансовия лизинг на самолетите и до директното парично финансиране в размер на около 11 и 8 млн. евро.
  - Освен това в случая, свързан с четирите самолета, договорите за заем бяха официално изменени (новация), за да може държавата да замени дружеството като получател на заемите. Тези много съществени промени предхождат въпросните плащания.
  - Що се отнася до авансовото плащане на 8 млн. евро с оглед на изменението на два от лизинговите договори, това очевидно е била мярка, непредвидена в първоначалната гаранция.
- (241) Доколкото има промени и за тях не е изпратено уведомление до Комисията, нито са били одобрени от Комисията, тези плащания очевидно представляват неправомерна помощ. Все пак през периода на изпълнение на настоящото решение Комисията изразява готовност да проучи всеки допълнителен факт, който гръцките власти могат да представят относно плащането на около 36 млн. евро вноски по заема от ABN Amro и/или плащания от около 11 млн. по вноските по лизинговите договори, свързани с придобиването на четири самолета, и съвместимостта на част или на всички тези плащания с условията на първоначалните гаранции,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

1. Приемането от страна на Olympic Airways и Гърция на плащания по сублизинг от Olympic Airlines за въздухоплавателни средства, които са по-ниски от сумите, платими по основните лизингови договори, което води до загуби за Olympic Airways от порядъка на 37 млн. евро през 2004 г. и за държавата до май 2005 г. от порядъка на 2,75 млн. евро, представлява неправомерна помощ към Olympic Airlines, която е несъвместима с Договора за ЕО.
2. Гърция е предоставила неправомерна и несъвместима държавна помощ на Olympic Airways в размер на сумата, с която е завишила стойността на активите на Olympic Airlines към момента на създаване на Olympic Airlines; тази сума е условно оценена от Комисията на приблизително 91,5 млн. евро

3. Предоставянето на суми от гръцката държава на Olympic Airways, общо възлизащи на приблизително 8 млн. евро, и допълнителното плащане от страна на гръцката държава на вноски по определени банкови заеми и финансови лизинги вместо Olympic Airways, доколкото горното не представлява изпълнение на гаранциите, посочени в член 1, буква б) от Решение 2003/372/ЕО, и съответните условия, между май 2004 г. и март 2005 г. представлява неправомерна държавна помощ в полза на Olympic Airways, която е несъвместима с Договора за ЕО.

4. Продължителното отлагане от страна на гръцката държава на събирането на данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airways към държавата, възлизащи на около 354 млн. евро между декември 2002 г. и декември 2004 г., представлява неправомерна държавна помощ в полза на Olympic Airways, която е несъвместима с Договора за ЕО.

#### Член 2

1. Гърция възстановява от получателите ѝ помощта, посочена в член 1.
2. Възстановяването се извършва без забавяне и в съответствие с процедурите на националното законодателство, при условие че те позволяват незабавното и ефективно изпълнение на решението. Помощта, която следва да се възстанови, включва лихви от датата, на която помощта е била предоставена на получателя, до датата на възстановяването ѝ. Лихвите се изчисляват въз основа на референтния курс, използван за изчисляване на еквивалента на субсидия за регионална помощ.

#### Член 3

Гърция незабавно прекратява всякакви по-нататъшни плащания на помощи към Olympic Airways и Olympic Airlines.

#### Член 4

Гърция уведомява Комисията в срок два месеца от нотификацията на настоящото решение относно мерките, предприети за спазването на членове 2 и 3.

#### Член 5

Адресат на настоящото решение е Република Гърция.

Съставено в Брюксел на 14 септември 2005 година.

За Комисията  
Jacques BARROT  
Заместник-председател

**РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА****от 28 октомври 2009 година****относно държавна помощ С 16/08 (ex NN 105/05 и NN 35/07), отпусната от Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия — Субсидии за CalMac и NorthLink за морски транспортни услуги в Шотландия**

(нотифицирано под номер С(2009) 8117)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2011/98/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят коментарите си в съответствие с посочените по-горе разпоредби <sup>(1)</sup> и като взе предвид техните коментари,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА**

- (1) С писмо от 19 декември 2003 г. Обединеното кралство уведоми Комисията за мерките, които шотландската изпълнителна власт (Scottish Executive) възнамерява да вземе с оглед приваждане на шотландските фериботни услуги „в съответствие с [нейното] разбиране на европейските правила във връзка с морските държавни помощи“.
- (2) С писма от 19 април 2004 г. и 30 юни 2004 г. Обединеното кралство уведоми Комисията за намерението на шотландската изпълнителна власт да проведе два публични търга за предоставяне на транспортни услуги за северните и западните острови.
- (3) След това Комисията получи няколко официални жалби и неофициални коментари от заинтересовани страни по отношение на твърдения за несъвместима държавна помощ, предоставена на предприятията, които извършват тези транспортни услуги <sup>(2)</sup>.
- (4) В резултат на тези жалби Комисията изпрати на Обединеното кралство няколко искания за допълнителна информация съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 (сега член 88) от Договора за ЕО <sup>(3)</sup> (наричан по-долу „Процедурният регламент“), на които бяха дадени отговори.

<sup>(1)</sup> ОВ С 126, 23.5.2008 г., стр. 16.

<sup>(2)</sup> Което доведе до образуването на две дела с референтни номера NN 105/05 и NN 35/07.

<sup>(3)</sup> ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

- (5) На 16 април 2008 г. Комисията взе решение да започне официална процедура по разследване във връзка с мерките за държавни помощи, свързани с NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited и CalMac Ferries Limited <sup>(4)</sup>.
- (6) На 16 юли 2008 г. Обединеното кралство изпрати своите наблюдения в отговор на решението за започване на официална процедура по разследване. С писма от 22 декември 2008 г. и 2 февруари 2009 г. Обединеното кралство предостави допълнителна информация.
- (7) След публикуване на решението за започване на официална процедура по разследване Комисията получи коментари от няколко заинтересовани страни. Обединеното кралство беше приканено да отговори на тези коментари.
- (8) На 11, 12 и 13 декември 2008 г. Комисията се срещна с представители на няколко заинтересовани страни: NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, Съвета на окръг Orkney, Съвета на Argyll и Bute, Съвета на Inverclyde, шотландски министри, шотландската изпълнителна власт и група за партньорски натиск.
- (9) Въз основа на допълнителната информация, получена по време на официалната процедура по разследване, Комисията стигна до заключението, че част от схемата представлява съществуваща помощ. Следователно Комисията взе решение, успоредно с официалната процедура по разследване, да започне процедурата на сътрудничество, предвидена в член 17 от Процедурния регламент.
- (10) На 17 март 2009 г. Комисията се срещна с представители на Обединеното кралство. На тази среща, в съответствие с член 17 от Процедурния регламент, Комисията уведоми държавата-членка, че счита част от схемата за съществуваща помощ и изрази своето предварително мнение, че някои аспекти от схемата вече не са съвместими с общия пазар. На органите на държавата-членка беше дадена възможност да представят своите коментари по това предварително мнение както на срещата, така и по-късно, в писмен вид.
- (11) На 23 март 2009 г. Комисията поиска допълнителна информация от Обединеното кралство. Тази информация беше предоставена на 15 май 2009 г. и на 3 юли 2009 г.

<sup>(4)</sup> Вж. бележка под линия 1.

## 2. ОПИСАНИЕ

- (12) Случаят касае предоставянето на редовни фериботни транспортни услуги между континенталната част на Шотландия и островите покрай западните и северните брегове на Шотландия. Понастоящем тези услуги се предоставят главно въз основа на договори за обществени услуги <sup>(5)</sup>, а операторите се възползват от компенсация за тяхното изпълнение.
- (13) Маршрутите в района на западните и северните острови се разглеждат отделно в останалата част от настоящото решение, тъй като правните уредби, уреждащи обществените услуги, предоставяни в района на западните и северните острови, са различни и бенефициерите са отделни юридически лица.

### 2.1. ЗАПАДНИ ОСТРОВИ

#### 2.1.1. МОРСКИ МАРШРУТИ

- (14) Съществуващите фериботни маршрути в района на западните шотландски острови са представени на карта 1.

Карта 1

#### Морски маршрути в Западна Шотландия



<sup>(5)</sup> С изключение на маршрута Gourock—Dunoon.

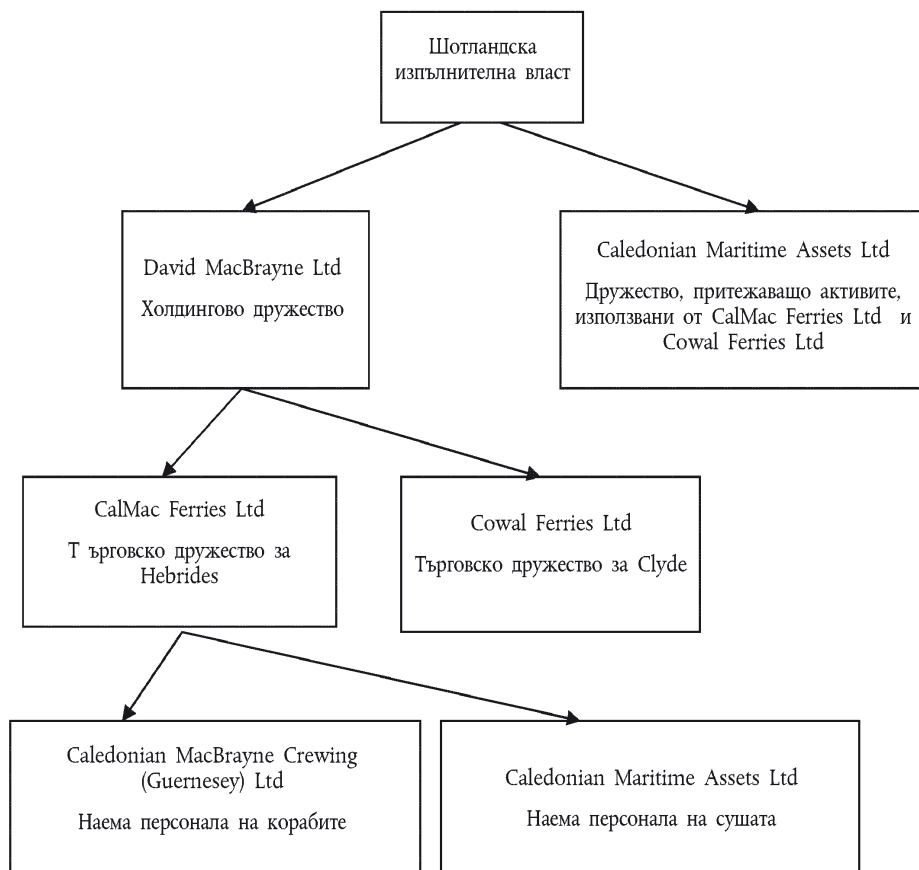
## 2.1.2. ОПЕРАТОРИ

2.1.2.1. *CalMac Ferries Ltd.*

- (15) През 50-те години на миналия век пътническите, пощенските и товарните крайбрежни транспортни услуги в района на западните острови <sup>(6)</sup> бяха доминирани от две дружества — публична собственост: Caledonian Steam Packet Company Ltd. и David MacBrayne Ltd.
- (16) През 1973 г. Caledonian Steam Packet Company Ltd. се сля с част от David MacBrayne Ltd., като по този начин беше образувано Caledonian MacBrayne Ltd. Новото дружество пое отговорност за по-голямата част от редовните транспортни услуги в района на Firth of Clyde, западната планинска част и западните острови.
- (17) Преди 2006 г. Caledonian MacBrayne Ltd. изцяло беше собственост на държавата, на отговорност на държавния секретар за Шотландия, а след децентрализацията през 1999 г. — на шотландската изпълнителна власт.
- (18) През октомври 2006 г. Caledonian MacBrayne Ltd. беше реструктурирано, като функцията на собственик на корабите и бреговите активи беше отделена от функцията на фериботен оператор. Новата структура е представена на диаграма 1

Диаграма 1

## Настояща структура на собствеността



- (19) Дейностите по предоставяне на фериботните услуги бяха прехвърлени на две нови дружества — CalMac Ferries Ltd и Cowal Ferries Ltd, които бяха създадени като две дъщерни дружества, изцяло притежавани от David MacBrayne Ltd. Последното дружество преди това не упражняваше дейност и беше изцяло собственост на шотландската изпълнителна власт.

<sup>(6)</sup> Вътрешните и външните Hebrides и островите на Firth of Clyde.

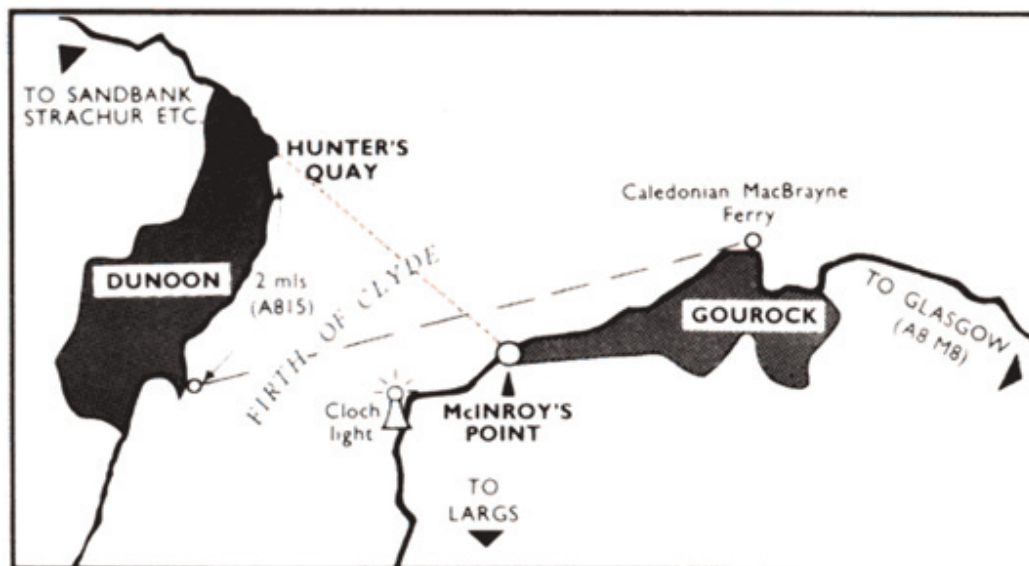
- (20) CalMac Ferries Ltd. пое услугите до Hebrides, заедно с две изцяло притежавани дъщерни дружества — Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. и Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd., които наемат съответно персонала на корабите и на сушата.
- (21) Cowal Ferries Ltd. пое услугите в района на Clyde.
- (22) Успоредно с това Caledonian Maritime Assets Ltd. (наричано по-долу „СМАЛ“) запази собствеността си върху корабите и кейовете, използвани за извършване на фериботните услуги в района на Clyde и Hebrides.
- (23) Съгласно новите разпоредби СМАЛ отдава под наем корабите и кейовете на CalMac Ferries Ltd. и Cowal Ferries Ltd. СМАЛ също така притежава и управлява пристанищните съоръжения в почти половината от 50-те местоназначения, обслужвани от CalMac Ferries Ltd. и Cowal Ferries Ltd. СМАЛ е изцяло и пряко притежавано от шотландската изпълнителна власт.
- (24) CalMac Ferries Ltd. понастоящем ползва под наем флота от 29 кораба от СМАЛ, за да предоставя услуги за пътници, превозни средства и товари до островите край западните брегове на Шотландия и по устието на Clyde. Други два кораба се използват съгласно отделни договори за наем.
- (25) Cowal Ferries Ltd също наема своите три кораба от СМАЛ.
- (26) Като се има предвид, че различните дружества, посочени по-горе, принадлежат на една и съща група и с оглед опростяване, в останалата част от настоящото решение терминът „CalMac“ ще се използва за общо означаване на дружествата, притежавани от David MacBrayne Ltd., а през периода преди реструктурирането — на Caledonian MacBrayne Ltd., Caledonian Steam Packet Company Ltd. и David MacBrayne Ltd.
- (27) Понастоящем мрежата, обслужвана от CalMac, се състои от 26 маршрута. Що се отнася само до CalMac Ferries Ltd., през годината, приключила на 31 март 2006 г., то е превозило 5,3 милиона пътници, 1,1 милиона автомобили, 94 000 търговски превозни средства и 14 000 автобуса по тези маршрути.

#### 2.1.2.2. Western Ferries Ltd.

- (28) На практика CalMac няма конкуренция по маршрутите, които обслужва. Единственият му конкурент — Western Ferries Ltd. обслужва само устието на Clyde между Gourock, намиращ се в Upper Firth of Clyde, и Dunoon, намиращ се на полуостров Cowal в Шотландия, както е показано на карта 2.

Карта 2

#### Морски маршрути по устието на Clyde



- (29) Western Ferries започва да обслужва маршрута Gourock—Dunoon през 1973 г. Понастоящем то разполага с четири кораба за превозни средства/пътници, които изпълняват дневно по няколко курса, и е с дял от около 88 % от автомобилния трафик, 86 % от трафика на товари и 68 % от трафика на пътници (7).

(7) Данни, предоставени от Western Ferries Ltd.

## 2.1.3. ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ

- (30) Общата правна уредба, която предвижда финансово подпомагане за извършването на фериботни транспортни услуги в Шотландия е Highlands and Islands Shipping Services Act (Закон за транспортни услуги в района на планинската част и островите) от 1960 г. <sup>(8)</sup>, изменен от раздел 70 от Transport (Scotland) Act (Закон за транспорта на Шотландия) от 2001 г. <sup>(9)</sup> и от раздел 45 от Transport (Scotland) Act (Закон за транспорта на Шотландия) от 2005 г. <sup>(10)</sup>. Тази правна уредба е допълнена от „ангажменти“ на държавния секретар със съгласието на CalMac <sup>(11)</sup>.
- (31) Правната уредба е много обща. В нея е посочено само, че шотландските органи могат авансово да отпускат средства чрез безвъзмездна финансова помощ или заем на лица за цели, свързани с транспорта. Тя не уточнява подробно условията за отпускането на тези средства. Ангажментът от 1995 г. предвижда безвъзмездни финансови помощи и заеми за CalMac за извършване на морски транспортни услуги с оглед поддържане или подобряване на икономическите или социалните условия в планинската част и островите. Приходните безвъзмездни финансови помощи са предназначени да покриват оперативни дефицити, докато капиталовите безвъзмездни финансови помощи и заемите са предназначени за инвестиционни цели, като придобиване на кораби и строителни работи по кейове и пристанища.
- (32) Всички параметри на обществените услуги, като маршрутите с право на подпомагане, регулярност, честоти, капацитет, цени на билети и размери на субсидиите, бяха определяни от шотландските органи и съобщавани на CalMac посредством годишни писма.
- (33) Последният ангажмент от 1995 г. изтече през октомври 2006 г. с реструктурирането на CalMac. Оттогава не са подписвани други ангажменти до септември 2007 г., когато влезе в сила настоящият договор за обществени услуги от 2007 г.
- (34) От септември 2007 г. CalMac предоставя фериботни транспортни услуги съгласно договора за обществени услуги от 2007 г., след като неговата оферта печели публична тръжна процедура <sup>(12)</sup> (V-Ships е единственият

друг участник в процедурата, който по-късно се оттегля от процеса). Договорът за обществени услуги от 2007 г. обхваща всички маршрути, обслужвани до тогава от CalMac, с изключение на Gourock—Dunoon, и подробно определя задълженията за обществени услуги, които трябва да се спазват. Услугите включват превоз на пътници, автомобили и товари. Корабите, използвани за предоставяне на услугите, са наети от SMAL — дружеството, създадено през октомври 2006 г., чиято единствена дейност е притежаване и отдаване под наем на корабите.

- (35) През 2005—2006 г. беше обявен публичен търг за маршрута Gourock—Dunoon за оператори, които да предоставят неограничена и несубсидирана услуга. В началната фаза интерес проявиха три дружества (Western Ferries, CalMac и V-Ships), но в крайна сметка нито едно дружество не представи оферта.
- (36) До влизането в сила на договора за обществени услуги от 2007 г. компенсацията за обслужването на маршрута Gourock—Dunoon не беше разграничена от компенсацията, заплащана за другите маршрути, тъй като плащането беше едно — обща сума без разпределение по отделните маршрути. След влизането в сила на договора за обществени услуги от 2007 г. субсидията за маршрута Gourock—Dunoon се заплаща отделно на CalMac.
- (37) Задълженията за обществени услуги по този маршрут и съответната компенсация се отнасят само за превоз на пътници, а търговските превозни средства са изключени. CalMac обаче може да предоставя транспортни услуги за търговски превозни средства при напълно търговски условия.
- (38) Тъй като маршрутът Gourock—Dunoon беше изключен от договора за обществени услуги от 2007 г., правното основание за компенсацията, свързана с този маршрут, остава Highlands and Islands Shipping Services Act от 1960 г., изменен от раздел 70 от Transport (Scotland) Act от 2001 г. и от раздел 45 от Transport (Scotland) Act от 2005 г.
- (39) През годините се наблюдава значителна последователност в маршрутите, обслужвани от CalMac в района на западните острови. Въпреки това по решение на шотландските органи са въведени някои промени, като спирането на един маршрут след откриване на мост, нови услуги по съществуващи маршрути и увеличени честоти. Като цяло капацитетът е повишен чрез замяната на старите кораби с нови, които по принцип предлагат по-голям капацитет от заменяните стари кораби <sup>(13)</sup>. Тарифите като цяло са повишили в съответствие с инфлацията <sup>(14)</sup>.
- (40) Във връзка с тези задължения за обществени услуги CalMac е получило до момента следните плащания от шотландските органи:

<sup>(8)</sup> Текстът на този закон е на разположение на следния интернет адрес: [http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga\\_19600031\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1)

<sup>(9)</sup> Текстът на този закон е на разположение на следния интернет адрес: [http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp\\_20010002\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1)

<sup>(10)</sup> Текстът на този закон е на разположение на следния интернет адрес: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>

<sup>(11)</sup> Тези „ангажменти“ представляват обещания от държавния секретар да финансира фериботните услуги със съгласието на Министерството на финансите и на CalMac. През 1961 г., 1973 г., 1975 г. и 1995 г. бяха подписани няколко ангажмента, всеки от които отразява поранни структури на дружеството, натоварени с отговорността за услуги, които по-късно са сформирали основата на договора за фериботни услуги в района на Clyde и Hebrides от 2007 г. Текстът на ангажмента от 1995 г. е на разположение на следния интернет адрес: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

<sup>(12)</sup> Текстът на поканата за представяне на оферти е на публично разположение на следния интернет адрес: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>.

<sup>(13)</sup> От 1995 г. насам към флотата са добавени единадесет кораба.

<sup>(14)</sup> От 1995 г. насам тарифите са се повишавали в диапазона от 2 % до 5 % годишно.

Таблица 1

## Публични средства, предоставени на CalMac от 1995 г. насам

(в милиони GBP)

	Безвъзмездни финансови помощи за покриване на дефицита	Капиталови безвъзмездни финансови помощи/заеми <sup>(1)</sup>	Общо
1995/1996 г.	8,3	8,5	16,8
1996/1997 г.	11,7	2,3	14,0
1997/1998 г.	10,5	9,9	20,4
1998/1999 г.	14,4	11,9	26,4
1999/2000 г.	15,0	9,7	24,7
2000/2001 г.	19,0	6,5	25,5
2001/2002 г.	20,4	1,8	22,2
2002/2003 г.	18,9	7,7	26,6
2003/2004 г.	25,9	2,8	28,7
2004/2005 г.	25,1	8,8	33,9
2005/2006 г.	31,4	6,2	37,6
2006/2007 г.	34,2	9,9	44,1
2007/2008 г.	40,5	4,9	45,3

<sup>(1)</sup> Заемите са представени с приспадане на погасяванията. До 2002 г. новите кораби са финансирани чрез комбинация от безвъзмездна финансова помощ (75 %) и заеми (25 %). След 2002 г. всички кораби са финансирани единствено чрез заеми.

- (41) По отношение на маршрута Gourock—Dunoon Обединеното кралство е предоставило финансова информация, която показва нетния оборот от дейностите, свързани с обществените услуги (главно пътнически транспорт), и от търговските дейности (главно услуга за превозни средства), осъществявани от CalMac от финансовата 2002/2003 година насам:

Таблица 2

## Отчет за приходите и разходите на CalMac по отношение на дейности, свързани с обществени услуги, и търговски дейности по маршрута Gourock—Dunoon от 2002/2003 г. насам

(в милиони GBP)

	Дейности, свързани с обществени услуги			Търговски дейности			Общо
	Приходи	Разходи	Печалба/загуба	Приходи	Разходи	Печалба/загуба	Печалба/загуба
2002/2003 г.	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004 г.	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005 г.	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006 г.	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007 г.	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008 г.	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Сумите, посочени в таблица 2, са резултат от аналитични счетоводни изчисления въз основа на законоустановените отчети. Търговските приходи представляват главно приходи от превозни средства и приходи от съответните пътници <sup>(15)</sup>. Приходите от обществени услуги идват главно от пътници-пешеходци. Що се отнася до разходите, общите разходи, като разходи за персонал, за кораби и терминали, свързани със смесени кораби за пътници и превозни средства, са разделени според средното използване на капацитета на корабите за превозни средства и за пътници пешеходци.

<sup>(15)</sup> Приема се, че във всяка кола пътуват средно двама човека. Броят на „автомобилните“ пътници като част от общия брой на пътниците се прилага по отношение на общите приходи от пътници, за да се изчислят приходите от пътници за търговски дейности спрямо тези от дейностите за обществени услуги.



- (43) Одиторът на дружеството (KPMG LLP) е приложил съгласувани процедури по отношение на методиката, счетоводните данни и съдържанието на отчета. Не са констатирани съществени разлики между сумите, отчетени в таблица 2 по-горе, и основните счетоводни книги и записи на CalMac.

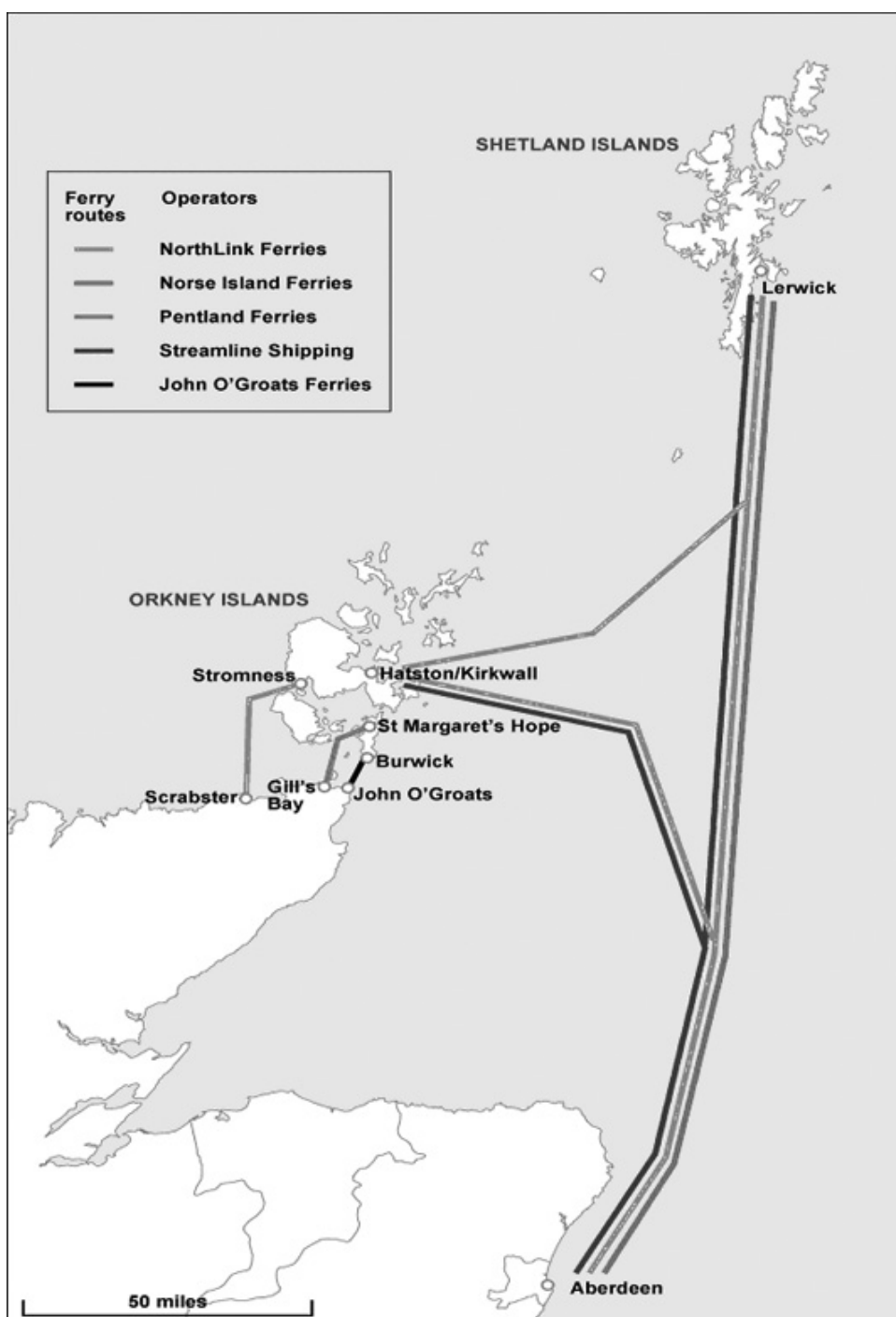
## 2.2. СЕВЕРНИ ОСТРОВИ

### 2.2.1. МОРСКИ МАРШРУТИ

- (44) Съществуващите фериботни маршрути в района на северните шотландски острови (архипелазите Orkney и Shetland) са посочени на карта 3.

Карта 3

### Морски маршрути в Северна Шотландия



## 2.2.2. ОПЕРАТОРИ

2.2.2.1. *NorthLink*

- (45) NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (по-долу „NorthLink 1“) е създадено през 2000 г. като съвместно предприятие между Royal Bank of Scotland, една от водещите банки в Обединеното кралство, и CalMac, като всяка от страните притежава по 50 %.
- (46) Между 2002 г. и 2006 г. NorthLink 1 е обслужвало два маршрута по договор за обществени услуги: един триъгълен маршрут между Aberdeen (континенталната част на Шотландия), Kirkwall (Orkney) и Lerwick (Shetland) и един по-кратък маршрут между Scrabster (континентална част на Шотландия) и Stromness (Orkney) през Pentland Firth.
- (47) Общият годишен морски трафик на пътници по тези два маршрута е около 300 000.
- (48) През 2006 г. беше създадено ново дружество — NorthLink Ferries Ltd. (по-долу „NorthLink 2“) като изцяло притежавано дъщерно дружество на CalMac (самото то изцяло притежавано от шотландското правителство). През 2006 г. NorthLink 2 пое обслужването на двата маршрута до северните острови и по-голямата част от активите и персонала на NorthLink 1. То работи съгласно договор за обществени услуги, подписан на 6 юли 2006 г. и действащ до 2012 г.
- (49) NorthLink 2 понастоящем обслужва два комбинирани кораба за пътници, автомобили и товари и два кораба за товари и живи животни.
- (50) NorthLink 1 все още съществува, но като цяло то е дружество, което не осъществява дейност, без редовни дейности и с малко активи.

2.2.2.2. *P&O Ferries*

- (51) Между 1997 г. и 2002 г. P&O Ferries е обслужвало двата маршрута, които по-късно са обслужвани от NorthLink 1 и 2 по договор за обществени услуги. P&O Ferries вече не обслужва тези маршрути.

2.2.2.3. *Pentland Ferries*

- (52) От 2001 г. Pentland Ferries обслужва ежедневна услуга по маршрута между Gills Bay в континенталната част на Шотландия и St. Margaret's Hope в Orkney. Pentland Ferries предлага две услуги за пътници, превозни средства и товари и понастоящем осъществява около 80 % от превозите на живи животни и опасни стоки между континенталната част на Шотландия и островите Orkney.

2.2.2.4. *Streamline Shipping*

- (53) От 1984 г. Streamline Shipping осъществява услуга за контейнерен превоз на всеки две седмици между

Aberdeen и Lerwick, като използва наети товарни кораби с вертикално претоварване или свой собствен контейнерен кораб. През 1987 г. дружеството започва да предоставя също така и услуги по превоз на контейнери от Aberdeen до Kirkwall в Orkney, като използва наети товарни кораби с вертикално претоварване (по-долу „ло-ло“ кораби).

- (54) В средата на 2008 г. шотландската изпълнителна власт възложи на Streamline Shipping договор за товарен превоз до северните острови.

2.2.2.5. *John O'Groats Ferries*

- (55) От 1971 г. John O'Groats Ferries осъществява туристическа пътническа фериботна услуга от John O'Groats в континенталната част на Шотландия до Burwick в Orkney. John O'Groats Ferries осъществява своята услуга само от май до края на септември.

2.2.2.6. *Norse Islands Ferries*

- (56) Между септември 2002 г. и юни 2003 г. Norse Islands Ferries е обслужвало един, а понякога и два, кораба само за товари между континенталната част на Шотландия и островите Shetland. Norse Islands Ferries вече не обслужва този маршрут.

## 2.2.3. ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ

- (57) Два маршрута до северни острови са били предмет на задължения за обществени услуги: триъгълният маршрут между Aberdeen (континенталната част на Шотландия), Kirkwall (Orkney) и Lerwick (Shetland) и по-краткият маршрут между Scrabster (континентална част на Шотландия) и Stromness (Orkney).
- (58) Тези маршрути са били предмет на три публични търга, довели до три договора за обществени услуги между шотландските органи и трима оператора: P&O Ferries от 1997 г. до 2002 г., NorthLink 1 от 2002 г. до 2006 г. и NorthLink 2 от 2006 г. до 2012 г. В първите два търга задълженията за обществени услуги са обхващали само пътнически трафик (товарният превоз не е бил субсидиран, но не е бил и забранен). Договорът от 2006 г. до 2012 г. обаче включва също така задължение за обществени услуги за товарен превоз в установени граници.

2.2.3.1. *Договорът за обществени услуги от 1997 г. с P&O Ferries*

- (59) Шотландските органи обявиха открита тръжна процедура през юни 1995 г. за маршрутите Aberdeen—Kirkwall—Lerwick и Scrabster—Stromness. Те взеха решение да не позволяват на CalMac да участва в търга.

- (60) В резултат на търга шотландската изпълнителна власт избра P&O Ferries. Съгласно договора за обществени услуги на P&O Ferries е трябвало да се изплаща годишна безвъзмездна финансова помощ, предмет на „клаузи за възстановяване на средства“, целящи ограничаване на потенциалните ползи, ако печалбите на дружеството надвишат прогнозите. P&O Ferries е получило 55 милиона GBP от шотландските органи за периода от 1997 г. до 2002 г. <sup>(16)</sup> за изпълнението на договора.
- (61) Съгласно договора за обществени услуги субсидията е била ограничена до пътници, придружавани автомобили и свързани превозни средства, като каравани и мотоциклети.
- 2.2.3.2. Договорът за обществени услуги от 2000 г. с NorthLink 1**
- (62) През 1998 г. шотландската изпълнителна власт обяви нов тържен процес за договор за обществени услуги по маршрутите Aberdeen—Kirkwall—Lerwick и Scrabster—Stromness за периода 2002—2007 г.
- (63) Макар спецификациите на услугата в публичния търг да посочваха, че операторите ще трябва да осигурят капацитет за превоз на товари, се очакваше този елемент от услугата да се извършва на търговска база, т.е. без субсидия. Участниците в търга е трябвало да определят точното ниво на товарните услуги, които ще предоставят, въпреки че капацитетът е трябвало да бъде достатъчен, за да бъдат гарантирани поне нивата, осигурявани от P&O Ferries в този момент, включително разумно увеличение за очаквания ръст на търсенето.
- (64) В публичния търг бяха определени маршрутната конфигурация и минималният брой изисквани плавания, но от участниците в търга бе поискано да представят подробни разписания. Изиска се ценовият план на спечелилия участник в търга да бъде съгласуван с шотландската изпълнителна власт и максималните тарифи да бъдат публикувани. Очакваше се първоначалните тарифи да не бъдат определени на ниво, което да е значително по-високо от преобладаващите ставки.
- (65) През ноември 1998 г. тринадесет транспортни оператори изразиха интерес към публичния търг. В предварителния подбор бяха избрани шест фериботни оператори и в крайна сметка трима представиха оферти през юни 1999 г.: SERCO Denholm, P&O Ferries и NorthLink 1.
- (66) Шотландската изпълнителна власт изключи офертата на SERCO Denholm, защото тя беше най-висока, а също така и защото счете за неприемливо искането на участника да му бъде разрешено да продаде своите кораби или да прехвърли текущите лизингови договори на шотландската изпълнителна власт в края на договора.
- (67) През септември 2000 г. шотландската изпълнителна власт избра NorthLink 1 като предпочетен участник в търга. Офертата на NorthLink 1 за основната субсидия от 45,7 милиона GBP за петгодишен договор беше с 14 милиона GBP по-ниска от офертата на P&O. Предвижданите разходи на NorthLink 1 бяха по-високи от тези на P&O Ferries, но то очакваше да реализира около 8 милиона GBP повече приходи от пътници и 13 милиона GBP повече приходи от товари, защото залагаше на по-висок ръст на трафика. NorthLink 1 също така беше готово да приеме по-малка печалба от договора отколкото P&O Ferries.
- (68) Договорът между NorthLink 1 и шотландската изпълнителна власт беше подписан през декември 2000 г. След възлагането на договора NorthLink 1 поръча три нови ферибота за пътници/превозни средства и придоби специализиран товарен кораб втора употреба.
- (69) Първоначално се е очаквало, че новият оператор ще има време да поръча и да изгради нови кораби, които да са готови за влизане в експлоатация през април 2002 г. NorthLink 1 обаче беше в състояние да започне работа едва на 1 октомври 2002 г. Поради това закъснение шотландската изпълнителна власт удължи с шест месеца договора за обществени услуги с P&O Ferries.
- (70) Преценките за бъдещите приходи и разходи на NorthLink 1, залегнали в основата на неговата оферта, се оказаха твърде оптимистични. P&O Ferries е било единственият оператор, предлагаш услуга с хоризонтално претоварване (по-долу „ро-ро“) за пътници, автомобили и товари между континенталната част на Шотландия и северните острови между 1997 г. и 2002 г. NorthLink 1 е приело също така в своите преценки, че ще се ползва с монопол върху ро-ро трафика.
- (71) Това допускане обаче не се е осъществило. През пролетта на 2001 г. един нов оператор — Pentland Ferries, започва да предоставя услуги от континенталната част на Шотландия до Orkney и постепенно заема значителен дял от превоза на пътници, автомобили и товари за Orkney.
- (72) Консорциум от трима автомобилни превозвачи <sup>(17)</sup> обяви през юли 2002 г., че ще образува ново фериботно дружество — Norse Island Ferries, като реакция срещу цените за превоз, обявени от NorthLink 1 през 2001 г., считани от тях за твърде високи в сравнение с цените, които преди това са предлагани от P&O Ferries. В началото на септември 2002 г. Norse Island Ferries започва да предлага ежедневна ро-ро товарна услуга между Shetland и континенталната част на Шотландия и през първите месеци от своята работа поема голяма част от превоза на товари.

<sup>(16)</sup> Източник: Доклад на Сметната палата на Шотландия (Audit Scotland) от декември 2005 г. относно договора за фериботни услуги на NorthLink. Докладът е на разположение на следния интернет адрес: [http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr\\_051222\\_northlink\\_ferry.pdf](http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf).

<sup>(17)</sup> Тези трима автомобилни превозвачи обработваха около 80 % от товарите, превозвани между островите Shetland и континенталната част на Шотландия, като използваха фериботните услуги на P&O Ferries.

- (73) След обявяването от Pentland Ferries на новата услуга за превоз на товари през 2001 г. NorthLink 1 поиска обсъждане с шотландската изпълнителна власт относно въздействието на тази нова конкуренция върху неговото финансово състояние. NorthLink 1 предостави на шотландската изпълнителна власт своя бизнес модел, за да ѝ даде възможност да провери въздействието на конкуренцията върху жизнеспособността на дружеството. Въз основа на този модел NorthLink 1 първоначално е предвиждало обща възвръщаемост от 14,9 милиона GBP за срока на договора. Променените обстоятелства превърнаха тази цифра в прогнозна загуба от 16,4 милиона GBP. Това предизвика сериозни опасения за платежоспособността на изпълнителя и неговата способност да изпълни договора. Според Обединеното кралство основният фактор за това беше конкуренцията от страна на Norse Island Ferries, тъй като на нея се дължаха над 25,5 милиона GBP от отрицателния оборот в размер на 31,3 милиона GBP по книгите на дружеството.
- (74) Конкуренцията от страна на Norse Islands Ferries на пазара на товарни превози за Shetland приключи в началото на юни 2003 г. след решението на последното да преустанови дейността си. Това разкри пред NorthLink 1 перспектива да стане отново жизнеспособно. Поради това шотландската изпълнителна власт взе решение да продължи да финансира NorthLink 1 в съответствие с условията на договора за обществени услуги, тъй като считаше, че преустановяването на дейността на Norse Islands Ferries ще бъде достатъчно, за да се позволи договърът да остане в сила за пълния си срок.
- (75) През лятото на 2003 г. обаче, само няколко месеца след започване на дейността, NorthLink 1 уведоми шотландската изпълнителна власт, че то вече не е в състояние действително да изпълнява своите договорни задължения през останалата част от срока на договора за обществени услуги, т.е. до края на септември 2007 г.
- (76) Шотландската изпълнителна власт направи преглед на финансовото състояние на дружеството със съдействието на независими счетоводители и стигна до заключението, че NorthLink 1 е близо до неплатежоспособност.
- (77) Според шотландската изпълнителна власт, ако на NorthLink 1 не бъдат изплатени допълнителни субсидии, съществува риск да бъдат прекъснати услугите по осигуряване на единствената връзка с изолирани райони, в случай че срещу дружеството бъде заведено някакво официално производство по несъстоятелност (което е могло да бъде направено от редица кредитори). Дългосрочното бъдеще на изпълнението на задълженията за обществени услуги би зависило от готовността на назначения синдик да управлява дружеството. Синдикът не би бил обвързан от никакви договорни задължения на дружеството и следователно не би бил задължен да предоставя субсидираната услуга.
- (78) На 8 април 2004 г. шотландската изпълнителна власт, след осъществяване на контакти със службите на Комисията, обяви своето намерение да обяви повторен търг за услугите и публикува обявление за поръчка в *Официален вестник на Европейския съюз* във връзка с този търг. Успоредно с тази нова тръжна процедура, която по-долу ще бъде описана по-подробно, шотландската изпълнителна власт предприе редица мерки, за да гарантира междувременно продължаване на услугата по осигуряване на единствената връзка с изолираните райони.
- 2.2.3.3. Протоколът за изменение с NorthLink 1 от 2004 г.**
- (79) На 29 септември 2004 г. шотландската изпълнителна власт подписа ревизирани договорености за финансиране с NorthLink 1 под формата на Протокол за изменение (наричан по-долу „протоколът“) на договора за обществени услуги. Този протокол предвиждаше система за финансиране на дефицита, която да гарантира, че NorthLink 1 ще може да продължи да предоставя услугите до предаване на договора и по стандарта, посочен в неговите спецификации. Протоколът предвиждаше също така някои активи, наети или притежавани от NorthLink 1, да може да бъдат предоставени на разположение във връзка със следващия публичен търг, въз основа на субективна преценка и на очаквана пазарна стойност, на участниците в търга, които пожелаят да ги използват за предоставяне на услугите в рамките на бъдещия договор. С оглед поддържане на бюджетния контрол през този период протоколът предвиждаше мерки за контрол на възможността на NorthLink 1 да надвишава условията на одобрения бюджет без одобрението на шотландската изпълнителна власт.
- (80) Освен това протоколът предвиждаше ограничени „стимулиращи плащания“ от около 1,5 до 2 милиона GBP годишно, при условие че са постигнати или преизпълнени редица завишени цели по отношение на осъществяването на услугите, разходите и приходите. Първата част от стимулиращото плащане се изплаща при пълното изпълнение на набор от цели за точност, надеждност и други цели по осъществяването на услугите. Тази част е била предназначена да замени и подобри системата на санкции за неизпълнение, включена в първоначалното споразумение. Втората част се изплаща при постигане на по-големи икономии на разходи или печалби в сравнение с еталонния бюджет, който независимите счетоводители на шотландската изпълнителна власт са одобрили.
- (81) През август 2005 г. генералният одитор на Шотландия поиска от Шотландската сметна палата да направи проверка на новия договор за обществени услуги, възложен на NorthLink 1. Шотландската сметна палата е законоустановен орган, създаден през април 2000 г. съгласно Public Finance and Accountability (Scotland) Act (Шотландския закон за публични финанси и счетоводство) от 2000 г.<sup>(18)</sup> с цел предоставяне на услуги за генералния одитор. Тяхната мисия е да гарантират, че шотландската изпълнителна власт е отговорна за точното, ефективно и ефикасно използване на публични средства.

<sup>(18)</sup> Текстът на този закон е на разположение на следния интернет адрес: [http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp\\_20000001\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1).

- (82) Според доклада, публикуван от Шотландската сметна палата<sup>(19)</sup> през декември 2005 г., NorthLink 1 е получило от шотландската изпълнителна власт 71 милиона GBP през първите три години от договора за обществени услуги, обхващащи периода от октомври 2002 г. до края на септември 2005 г., докато предвидената в договора компенсация е ограничена до 50,3 милиона GBP. Докладът представя следната разбивка на получените 71 милиона GBP:
- а) 33,6 милиона GBP — основна компенсация по първоначалния договор;
- б) 16,7 милиона GBP — други плащания, предвидени по условията на първоначалния договор;
- в) 18,2 милиона GBP — допълнително финансиране с цел поддържане на предоставянето на услугите; и
- г) 2,5 милиона GBP — еднократно плащане по някои лизингови договори, сключени от NorthLink 1.
- (83) Въз основа на информацията, предоставена от органите на Обединеното кралство, шотландската изпълнителна власт е предоставила допълнителна безвъзмездна финансова помощ в размер на 21,6 милиона GBP на NorthLink 1 между септември 2005 г. и предаването на договора на неговия правопреемник на 6 юли 2006 г.
- (84) Обединеното кралство е предоставило финансова информация, която показва нетния оборот от дейностите, свързани с обществени услуги (главно пътнически превози), и от търговските дейности (главно товарен превоз), осъществени от NorthLink 1 от финансовата 2002/2003 година до финансовата 2005/2006 година:

Таблица 3

**Отчет за приходите и разходите на NorthLink 1 от дейности, свързани с обществени услуги, и от търговски дейности от 2002/2003 г. до 2005/2006 г.**

(в милиони GBP)

	Дейности, свързани с обществени услуги			Търговски дейности			Общо
	Приходи	Разходи	Печалба/загуба	Приходи	Разходи	Печалба/загуба	
2002/2003 г.	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004 г.	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005 г.	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 г. (1)	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

(1) През деветмесечния период до 6 юли 2006 г.

- (85) Сумите, посочени в таблица 3, са резултат от аналитични счетоводни изчисления въз основа на законоустановените отчети. Търговските приходи съответстват на прихода от превоз на товари и живи животни<sup>(20)</sup>. Приходите от предоставяне на обществени услуги обхващат финансирането от правителството и приходите от продажба на билети. Що се отнася до разходите, общите разходи, като пристанищни такси, разходи за терминали и административни разходи, са разделени според съответната тежест на обществените услуги и търговските дейности в тези разходи.
- таблица 3 по-горе и основните счетоводни книги и записи на NorthLink 1.
- 2.2.3.4. Договорът за обществени услуги с NorthLink 2 от 2006 г.**
- (87) През март 2004 г. Обединеното кралство уведоми Комисията за намерението на шотландската изпълнителна власт възможно най-бързо да проведе повторен търг за възлагане на договор за обществени услуги.
- (86) Одиторът на дружеството (KPMG LLP) е приложил съгласувани процедури по отношение на методиката, счетоводните данни и съдържанието на отчета. Не са констатирани съществени разлики между докладваните суми в
- (88) На 8 април 2004 г. шотландската изпълнителна власт публично обяви своето намерение да проведе повторен търг за възлагане на услугите и публикува обявление за обществена поръчка в Официален вестник на Европейския съюз във връзка с провеждането на търг за възлагане на услугата. На 27 май 2004 г. тя публикува във връзка с търга проект на спецификация на услугите като част от процедура за консултиране.

(19) Вж. бележка под линия 16.

(20) Превозът на живи животни и товари попада извън обхвата на договора за обществени услуги.

- (89) За разлика от търга през 2000 г. новата покана за участие в търг <sup>(21)</sup> въведе задължения за обществени услуги за товарни превози. Спечелилият участник в търга трябваше да предоставя цялостна ро-ро товарна услуга, обхващаща живи животни и опасни товари, както и допълнителни товарни плавания, изисквани през седмицата по маршрута от Kirkwall до Aberdeen. Тарифните нива от 2005 г. бяха основа за 2006 г., като се допускаше индексация на база на индекса на потребителските цени. Тарифните нива за общи товари трябваше да бъдат понижени по маршрутите Aberdeen/Kirkwall/Lerwick във всяка посока — с около 19 % по маршрута от Kirkwall до Aberdeen и с 25 % по маршрута до островите Shetland.
- (90) NorthLink 1 притежаваше активи, необходими за изпълнението на договора, като информационна техника, резервни части и оборудване за корабите, пристанищни съоръжения, офис оборудване, различни материални запаси и ремаркета за живи животни. То имаше и текущи лизингови договори за товарен кораб, теглещи превозни средства и система за таксуване. Тези активи и договорни споразумения бяха предоставени на всички участници в търга въз основа на оценка за тяхната пазарна стойност.
- (91) На 19 юли 2005 г. шотландската изпълнителна власт покани трите подбрани дружества да представят оферти. В резултат на това бяха представени две оферти на 30 ноември 2005 г., а третото дружество се оттегли от процедурата през октомври 2005 г. На 9 март 2006 г. шотландската изпълнителна власт обявя избора на предпочетен участник в търга — CalMac.
- (92) Създадено беше ново дружество — NorthLink 2 — като изцяло притежавано дъщерно дружество на CalMac (самото то изцяло притежавано от шотландските власти) за изпълнение на договора за обществени услуги, възложен на CalMac, който беше подписан на 6 юли 2006 г. Договорът за обществени услуги обхваща

периода от 2006 г. до 2012 г. NorthLink 2 пое обслужването на двата маршрута до северните острови и по-голямата част от активите и персонала на NorthLink 1.

- (93) Според Обединеното кралство всички активи на NorthLink 1, които NorthLink 2 е пожелало, са били закупени от последното по действителни или очаквани пазарни цени.
- (94) Във връзка с договора за обществени услуги от 2006 г. NorthLink 2 е получило следните плащания от шотландските власти:

Таблица 4

**Публични средства, предоставени безвъзмездно на NorthLink 2 от 2006 г. насам**

(в милиони GBP)

	Безвъзмездни финансови помощи за покриване на дефицита	Капиталови безвъзмездни финансови помощи	Общо
2006/2007 г. <sup>(1)</sup>	21,8	1,3	23,1
2007/2008 г. <sup>(2)</sup>	28,0	2,0	30,0

<sup>(1)</sup> Данните се отнасят за периода от 6 юли 2006 г. (датата, на която

договорът за обществени услуги е влязъл в сила) до 31 март 2007 г.

<sup>(2)</sup> Данните се отнасят за периода от 1 април 2007 г. до 31 март 2008 г.

- (95) NorthLink 2 не е осъществявало никакви дейности извън обхвата на договора за обществени услуги от 2006 г. (който включва превозване на живи животни и товари). Следователно всички негови дейности се считат за задължения за обществени услуги. Обединеното кралство е предоставило финансова информация, показваща нетния оборот от дейностите, извършвани от NorthLink 2 от 2006/2007 г. насам по договора. За илюстрация е предоставена условна разбивка на тези резултати между товари и пътници (и придружавани автомобили):

Таблица 5

**Отчет за приходите и разходите на NorthLink 2 от дейностите, свързани с обществени услуги, през 2006/2007 г. и 2007/2008 г. <sup>(22)</sup>**

(в милиони GBP)

	Пътници и придружавани автомобили			Товари			Общо
	Приходи	Разходи	Печалба/загуба	Приходи	Разходи	Печалба/загуба	Печалба/загуба
2006/2007 г.	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008 г.	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Сумите, посочени в таблица 5, са резултат от аналитични счетоводни изчисления въз основа на законоустановените отчети.
- (97) Одиторът на дружеството (KPMG LLP) е приложил съгласувани процедури по отношение на методиката, счетоводните данни и съдържанието на отчета. Не са констатирани съществени разлики между сумите, докладвани в таблица 5 по-горе, и основните счетоводни книги и записи на NorthLink 2.

<sup>(21)</sup> Обобщение на поканата за участие в търг от 2006 г. е на разположение на следния адрес на уебсайта на шотландската изпълнителна власт: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

<sup>(22)</sup> Данните се отнасят за години от договора, приключили на 30 юни. Законоустановените финансови години приключват на 31 март.

## 2.2.4. ТАКСИ ЗА ПРЕВОЗ

- (98) Таблица 6 представя таксите за товарен превоз от 1 януари 2000 г. насам, събирани от оператора на договора за обществени услуги (ро-ро товарна услуга) и от Streamline Shipping (ло-ло товарна услуга).

Таблица 6

**Сравнение на таксите в GBP за превоз на товари на линеен метър между оператора на договора за обществени услуги и Streamline Shipping<sup>(23)</sup>**

(в GBP)

Година	Оператор на договор за обществени услуги		Streamline Shipping <sup>(1)</sup>	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 г. (цени на P&O Ferries)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 г. (ориентировъчни цени на NorthLink 1)	44,00	36,00		
2002/2003 г. (цени на NorthLink 1)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 г. (цени на NorthLink 1)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 г. (цени на NorthLink 1)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 г. (цени на NorthLink 1)	40,60	29,00	40,43	32,07
Юли 2006 г. (цени на NorthLink 2)	30,60	23,50	40,43	32,07

(<sup>1</sup>) Тъй като цените за ло-ло операции обикновено не се изразяват на линеен метър, Streamline Shipping е преизчислило своите цени на база линеен метър за целите на съпоставката.

- (99) Streamline Shipping твърди, въз основа на публикуваните данни, че NorthLink 1 и NorthLink 2 са понижили цените за товарни превози до равнище, което е непосилно за Streamline Shipping, а това е станало възможно единствено поради субсидиите, получени от оператора на обществените услуги за пътнически трафик.

- (100) Обединеното кралство отбелязва, че е възможно сравнението, посочено в таблица 6, да е подвеждащо, тъй като Streamline Shipping не таксува на база линеен метър<sup>(24)</sup>. Твърди се, че ро-ро и ло-ло услугите представляват различни сегменти от пазара на товарните превози до северните острови, въпреки че може да има някои припокривания при използване на двете услуги. Ло-ло операциите са по-малко зависими от времето, тъй като има само два курса седмично, а товарите обикновено са с по-ниска стойност. Следователно Обединеното кралство твърди, че всяко сравнение между двете услуги е изкуствено и че е трудно да се направят изводи от такова сравнение.

- (101) NorthLink 1 посочи през декември 2001 г. — преди подписване на договора за обществени услуги — че ще взема такса от 44 GBP и 36 GBP на линеен метър за ремаркета съответно до Shetland и до Orkney. Тези цени бяха обосновани с факта, че NorthLink 1 трябваше да взема цена, която е както търговски устойчива, така и приемлива за пазара. Посочено беше освен това, че тези цени ще бъдат фиксирани за

период от пет години. NorthLink 1 заяви, че не би могло да „издържи в ситуация, в която ние [NorthLink 1] превозваме ремаркета безплатно или срещу много ниски суми“. Същевременно NorthLink 1 подчерта, че неговата дейност, свързана с товарни превози, не се субсидира.

- (102) Според Streamline Shipping NorthLink 1 е отговорило на конкуренцията в лицето на Streamline Shipping и Norse Island Ferries, като е въвело през 2002 г., в самото начало на своя договор, значителни намаления (на 36 GBP и 25,50 GBP на линеен метър за ремаркета съответно до Shetland и до Orkney) на таксите, определени преди това от NorthLink 1 като търговски устойчиви. Streamline Shipping и Norse Island Ferries подозират, че NorthLink 1 е предоставяло своите услуги за товарен превоз на цени под себестойността.

- (103) През декември 2003 г. NorthLink 1 въведе специални занижени тарифи:

- а) специална цена за празни ремаркета;
- б) специална фиксирана цена от 200 GBP за неспешни стоки, които пътуват между Aberdeen и Kirkwall (т.нар. „Sunday Special“); и

- в) схема за отстъпки за търговския ро-ро трафик, предвиждаща намаления до 10 % от цената, определяни според размера на допустимите линейни метри товари, превозени за един месец.

(<sup>23</sup>) Източник: Streamline Shipping.

(<sup>24</sup>) Ло-ло услугата обикновено включва групиране и консолидиране на отделни товари, включително насипни товари или палети, които често се претоварват в контейнер и се натоварват на товарен кораб.

- (104) Търговският натиск, упражняван върху Streamline Shipping, допълнително се е увеличил, както се твърди, откакто NorthLink 2 започва изпълнението на третия договор за обществени услуги през юли 2006 г. Според Streamline Shipping тогавашният министър на транспорта, когато е възложил на NorthLink 2 новия договор за обществени услуги, е обявил, че тарифите за превоз на товари от Aberdeen до Shetland ще бъдат намалени с 25 %, а до Orkney — с 19 %. Според Streamline Shipping това е станало възможно единствено благодарение на повишената годишна субсидия за NorthLink 2.
- (105) Стандартните тарифи, прилагани от NorthLink 2, през юли 2006 г. са били 30,60 GBP на линеен метър за Shetland и 23,50 GBP на линеен метър за Orkney, според Streamline Shipping. Тези цени следва да бъдат сравнени с прилаганите от Streamline Shipping такси от 40,43 GBP на линеен метър за Shetland и 32,07 GBP на линеен метър за Orkney. Освен това, както се твърди, отстъпките за празни ремаркета и „Sunday Special“ са запазени, като NorthLink 2 е предлагало намаления на цените до 73 %.
- (106) Streamline Shipping твърди, че докато в миналото то се е стремело да се конкурира чрез намаляване на цените, то тази стратегия вече не е възможна поради мащаба на намаленията, които NorthLink 2 може да си позволи да дава на клиентите. По преценка на Streamline Shipping, за да покрие своите разходи, то трябва да прилага тарифи, еквивалентни на 36,67 GBP на линеен метър. Тази тарифа е по-висока от тарифите, които понастоящем се предлагат от NorthLink 2.
- (107) Pentland Ferries твърди, че NorthLink 2 прилага схема на отстъпки за местните жители на Orkney, наречена „friends and family“ („приятели и семейство“), която оказва пагубно влияние върху конкурентната услуга, предлагана от Pentland Ferries, особено след въвеждането в експлоатация на новия катамаран на Pentland Ferries — Pentalina през март 2009 г. Твърди се именно, че през 2008/2009 г. NorthLink е предоставяло тази отстъпка на много голям брой „friends and family“, като по този начин фактически е понижило цените за превоз на пътници като цяло и е ошетило конкурентната услуга, предлагана от Pentland Ferries.
- (108) Схемата за отстъпки се състои в посочване от жителите на острова на до 6 домакинства, които живеят извън Shetland и Orkney, като „friends and family“, за да могат да получат 30 % отстъпка при пътуване с NorthLink <sup>(25)</sup>.
- (109) Органите на Обединеното кралство обясниха, че тази схема за отстъпки, която се предлага само през ниския и преходния сезон, е облагодетелствала само 4 952 пътници през 2008 г. Тъй като NorthLink 2 е превозило 295 913 пътници през 2008 г., схемата за отстъпки представлява само 1,6 % от превозените пътници от NorthLink 2. Общият приход от тази схема (за всички правоимащи пътници и автомобили) през 2008 г. възлиза на около 95 000 GBP, което, в сравнение с общите приходи на NorthLink 2 от около 20 милиона GBP от такси за превоз за 2008 г., е по-малко от 0,5 % от общите приходи. Органите на Обединеното кралство твърдят, че тази дребномашабна схема за отстъпки е малко вероятно да окаже съществено въздействие върху търговските интереси на Pentland Ferries.
- (110) Публикуваните пътнически тарифи на NorthLink 2 (Scrabster — Stromness) и на Pentland Ferries (Gill's Bay — St Margaret's Hope) понастоящем са следните <sup>(26)</sup>:

Таблица 7

**Сравнение по публикуваните цени на пътнически билети между оператора по договора за обществени услуги и Pentland Ferries**

(в GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Нисък <sup>(1)</sup>	Преходен <sup>(2)</sup>	Висок <sup>(3)</sup>	до 31.3.2009 г.	1.4.2009—31.10.2009 г.
<b>ПЪТНИЦИ</b>					
Еднопосочен за възрастни	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Еднопосочен за деца (5—15 год.)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Бебета (0—4 год.) <sup>(4)</sup>	БЕЗПЛАТНО				
<b>ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА</b>					
Автомобили и каравани (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Мотоциклети	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

<sup>(1)</sup> Нисък сезон: януари, февруари, март, ноември, декември (с изключение на 19 декември — 8 януари).<sup>(2)</sup> Преходен сезон: април, май, юни, септември, октомври, 19 декември — 8 януари.<sup>(3)</sup> Висок сезон: юли, август.<sup>(4)</sup> Pentland Ferries не таксува деца до 5-годишна възраст.<sup>(25)</sup> Източник: уебсайт на NorthLink ([www.northlinkferries.co.uk](http://www.northlinkferries.co.uk)).<sup>(26)</sup> Източник: съответните уебсайтове ([www.northlinkferries.co.uk](http://www.northlinkferries.co.uk) и [www.pentlandferries.co.uk](http://www.pentlandferries.co.uk)).



(111) Една заинтересована страна твърди също така, че NorthLink 2 предлага настаняване Bed & Breakfast („Легло и закуска“) в Orkney (когато корабът не пътува през нощта) като търговска дейност на цени под себестойността и че това засяга доставчиците на хотелската услуга Bed & Breakfast.

### 2.3. ОСНОВАНИЯ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

#### 2.3.1. ЗАПАДНИ ОСТРОВИ

##### 2.3.1.1. *Наличие на държавна помощ*

(112) По отношение на плащанията на държавна помощ, извършени за CalMac до подписването на договора от 2007 г., в решението за започване на официална процедура по разследване Комисията изрази съмнения дали тези плащания са отговаряли на критериите, определени в делото Altmark<sup>(27)</sup>, и следователно не се включват в определението за държавна помощ в съответствие с член 87, параграф 1 от Договора.

(113) Комисията се съмняваше именно дали наложените на CalMac задължения за обществени услуги са били ясно определени, дали параметрите, въз основа на които е изчислявана компенсацията, са били установени по обективен и прозрачен начин преди възлагане на задълженията за предоставяне на обществени услуги, дали е налице свръхкомпенсиране на разходите, направени от CalMac при изпълнението на задълженията за обществени услуги, дали равнището на необходимата компенсация е било определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично и добре управлявано предприятие би направило при изпълнението на тези задължения, като се вземат предвид съответните постъпления и една разумна печалба.

(114) Комисията стигна до предварителното заключение, че съответните плащания към CalMac до преди подписването на договора от 2007 г. биха могли да бъдат свързани с предимство и следователно — да представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

(115) Що се отнася до договора за обществени услуги с CalMac от 2007 г., Комисията не разполагаше с достатъчна информация за предварителни заключения за наличието на държавна помощ и поиска от органите на Обединеното кралство да представят изискваната информация.

(116) Комисията отбеляза, че някои заинтересовани страни са на мнение, че групирането на всички маршрути, с

изключение на маршрута между Gourock и Dunoon, ненужно и значително е ограничило конкуренцията по време на търга, тъй като, според твърденията, единствено CalMac е могло да предложи оферта, която покрива цялата група. Комисията повдигна така също въпроса дали условието на търга, че успешният участник е трябвало да наеме корабите на SMAL, може да е представлявало предимство за CalMac.

(117) Ако случаят е бил такъв, Комисията би счела, че договорът не е възложен чрез една наистина открита и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка. Това е могло да доведе до ситуация, в която шотландските органи са платили висока компенсация за съответните изисквания за обществена услуга отколкото биха платили в противен случай и следователно — до наличието на държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора.

##### 2.3.1.2. *Съвместимост с общия пазар*

(118) В решението за откриване на процедурата Комисията е счела, че член 86, параграф 2 от Договора е подходящото правно основание за оценка на съвместимостта на мярката с общия пазар<sup>(28)</sup>.

(119) Комисията изрази съмнения по отношение на изпълнението на условията на своето Решение относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (по-долу „Решението за УОИИ“) <sup>(29)</sup>.

(120) Член 86, параграф 2 от Договора предвижда, че за да са съвместими, субсидираните услуги трябва да отговарят на действителни и законни услуги от общ икономически интерес (по-долу „УОИИ“), трябва да бъдат подходящо възложени на бенефициера, а компенсацията не трябва да преизвиква прекомерно въздействие върху конкуренцията и търговията.

(121) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази предварителна позиция, че услугите, с които е натоварено CalMac, са законни УОИИ, но поради липса на доказателства тя не е била в състояние да прецени дали актът на възлагане е бил подходящ и дали предоставената помощ на CalMac е била пропорционална на своята цел и следователно — да прецени дали възможната държавна помощ е била съвместима с общия пазар.

<sup>(27)</sup> Решение на Съда на Европейските общности от 24 юли 2003 г. по дело C-280/00, *Altmark Trans & Regierungspräsidium Magdeburg*, (2003 г.), Recueil, стр. I-7747, (ОВ С 226, 20.9.2003 г., стр. 1).

<sup>(28)</sup> Вж. бележка под линия 1.

<sup>(29)</sup> Решение на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавна помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

## 2.3.2. СЕВЕРНИ ОСТРОВИ

2.3.2.1. *Наличие на държавна помощ*

- (122) Комисията изрази предварителната позиция, че финансирането на NorthLink 1 по протокола е малко вероятно да изпълни четвъртия критерий от делото Altmark, който изисква нивото на компенсацията да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично и добре управлявано предприятие би направило при изпълнението на задължения за обществени услуги. Следователно има вероятност въпросните плащания да представляват държавна помощ според член 87, параграф 1 от Договора.
- (123) По отношение на NorthLink 2 Комисията поиска разяснения относно прехвърлянето на активите от NorthLink 1 и относно съответствието на договора от 2006 г. с четирите условия от делото Altmark. Следователно наличието на държавна помощ не беше изключено.

2.3.2.2. *Съвместимост с общия пазар*

- (124) В своето решение за започване на официална процедура по разследване Комисията не е могла да установи база за съвместимост на възможната държавна помощ за NorthLink 2 чрез евентуално прехвърляне на активи от NorthLink 1 под пазарната цена.
- (125) По отношение на възможната държавна помощ, предоставена на NorthLink 1 по договора от 2000 г. и протокола, и на NorthLink 2 — по договора от 2006 г., предоставените услуги от тези дружества могат да бъдат счети за законни УОИИ, а действията по възлагане могат да се считат за целесъобразни. Обратно, поради липса на достатъчни доказателства, съмнително е дали възможната държавна помощ, предоставена на NorthLink 1 и 2, е била пропорционална на декларираната ѝ цел.

## 3. КОМЕНТАРИ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (126) По време на срока, предвиден в член 6, параграф 1 от Процедурния регламент, Комисията получи коментари от няколко заинтересовани страни. В съответствие с член 6, параграф 2 от Процедурния регламент на органите на Обединеното кралство беше дадена възможност да отговорят на получените от заинтересованите страни коментари в рамките на този срок. Своите становища представиха следните заинтересовани страни: Европейската федерация на транспортните работници, г-н James Knight от TSL contractors Limited, Western Ferries, г-н John Rose, Streamline Shipping, проф. д-р Alfred J. Baird от Napier University, Pedersen Consulting, г-н James Knight и г-н Andy Knight (от името на Isle of Mull Ferry Company Limited), McGill's Bus Service Limited и две други страни, които пожелаха самоличността им и съдържанието на техните коментари да останат поверителни.
- (127) Коментарите на Streamline Shipping са сходни с тези, изразени в тяхната жалба от юли 2004 г. Те считат, че финансовата криза на NorthLink 1 е пряк резултат от стратегията на това предприятие да наруши конку-

ренцията първоначално в лицето на Norse Island Ferries и впоследствие — Streamline Shipping, като силно понижи тарифите за превоз на товари до безпрецедентни нива. Именно тази стратегия е накарала правителството да влива в него повече средства, отколкото е необходимо за изпълнение на задълженията за обществени услуги. Те цитират доклада на генералния одитор от декември 2005 г., в който се заявява, че „равнището на тарифите за превоз на товари и произтичащата от това конкуренция в лицето на Norse Island Ferries е един от ключовите фактори, допринесли за финансовите проблеми на NorthLink 1“ и че „докато наемането на допълнителния (товарен) кораб е било предвидено да гарантира подходящ капацитет за покриване на търсенето, това е създавало ситуация, в която товарният капацитет в действителност е надвишил търсенето. Допълнителните разходи, свързани с експлоатацията на друг кораб, са надвишили генерирувания допълнителен доход и са увеличили проблемите с паричния поток“.

- (128) Що се отнася до NorthLink 2, Streamline Shipping твърди, че неговите кораби не се използват в достатъчна степен. Твърди се, че обявеното намаление на пазарните цени на NorthLink 2 с 25 % до Shetland и с 19 % до Orkney спрямо цените, прилагани от NorthLink 1, е засегнало тежко Streamline Shipping.
- (129) Western Ferries повтори своите опасения относно субсидиите, платени на CalMac за обслужването на маршрута Gourock—Dunoon. Western Ferries счита, че от търговска гледна точка този маршрут е рентабилен, както е доказано чрез собственото му изгодно обслужване. То също счита, че условията Altmark не са изпълнени, тъй като равнището на субсидията е по-високо от това, което би било необходимо за услуга само за пътници, използваща кораб само за пътници (пресметнат излишък от 1,3 милиона GBP). Твърди се така също, че помощта се използва за субсидиране на услугата за превозни средства, например като се поддържат цените за транспортиране на превозни средства без промяна на фона на по-високите цени на горивото (CalMac повиши цените през 2009 г. само с 3,8 %, т.е. с 1 % по-малко от инфлацията). Освен това, за разлика от мрежите на NorthLink и CalMac, за този маршрут не е провеждан търг и следователно не отговаря на изискванията на ЕС. Western Ferries счита също така, че неотдавнашният търг за мрежата на CalMac е бил с твърде много предписания, а групирането на всички маршрути е необосновано. При такива условия само CalMac е могло да представи оферта.
- (130) Що се отнася до финансовата прозрачност на CalMac, твърди се, че отчетеният разход за маршрута Gourock—Dunoon (4,2 милиона GBP на година до март 2008 г.) занижава действителните пълни разходи по услугата, тъй като не са отчетени пенсионните задължения, свързани със съответния екипаж, липсва прозрачност в таксите между дружествата за споделяне на функциите на централен офис, а обявените дневни разходи за наем за обслужващия кораб са значително по-малки от действителните. Няма доказателства, че шотландското правителство активно е наблюдавало възможното кръстосано субсидиране на бизнеса с превозни средства.

- (131) Western Ferries счита, че, за разлика от ситуацията с NorthLink, вече съществува достатъчно пазарно предлагане за пътници, автомобили и товари. Няма причина в бъдеще да се субсидира транспортът на превозни средства поради съществуващата услуга на Western Ferries.
- (132) Европейската федерация на транспортните работници изрази разочарованието си, че има нужда отново да се преразглеждат услугите за осигуряване на единствена връзка до изолирани райони, предлагани от CalMac и NorthLink. Тя подчертава необходимостта от стабилна обществена услуга, която е законно определена в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (по-долу „Регламентът за морския каботаж“) <sup>(30)</sup>.
- (133) Една заинтересована страна изрази опасения относно зависимостта от държавен доставчик, чието монополно положение е наложено чрез насочването на държавна помощ. Тази страна счита, че тържният процес за маршрутите, обслужвани от CalMac, е бил тясно определен и не може да се счита за открит търг. Заинтересованата страна апелира за разгрупиране на маршрутите, които са предмет на търга.
- (134) Г-н James Knight счита, че CalMac не предоставя добро съотношение качество/цена и че ефективни частни доставчици следва да поемат услугите, които понастоящем се предоставят от CalMac. Той представя възможни алтернативни планове за намаляване на необходимите субсидии за обслужване на маршрутите и за повишаване на стимулите за нововъведения и рентабилност.
- (135) Друга заинтересована страна счита, че ограничението за честота, наложено на CalMac от органите на Обединеното кралство по маршрута Gourock—Dunoon, в действителност представлява държавна помощ за Western Ferries, сериозно нарушава конкуренцията и засилва доминиращото положение на Western Ferries. От друга страна, тя счита, че държавната помощ, предоставена на CalMac, се явява в замяна на законно възложена обществена услуга.
- (136) Г-н John Rose счита, че тържната процедура за договорите на NorthLink 1 и NorthLink 2 не отговаря на правилата на ЕС. Той твърди също така, че маршрутът Gourock—Dunoon не може да се счита за услуга по осигуряване на единствена връзка с изолиран район, тъй като вече съществува сухопътна алтернатива и частно фериботно дружество вече предоставя по-добра услуга без субсидии.
- (137) Професор Alfred Baird представи проучвания, които показват, че ефективността на работата на NorthLink може да се повиши, като се оптимизира състава на флота, че повишаващата се роля на държавата на шотландския фериботен пазар противоречи на политиката на ЕС и тенденциите и че като цяло не е нито необходимо, нито желателно, държавата да предоставя морски транспортни услуги.
- (138) McGill's Bus Service счита, че не е необходимо да се субсидира услугата за пътници пешеходци между Gourock и Dunoon, тъй като то вече предоставя същата услуга на търговска база.
- (139) Pedersen Consulting твърди, че да се отговори на изискванията на тържния процес за западните острови е било така сложно и скъпо, че единствено CalMac е било в състояние да се справи. Що се отнася до маршрута Gourock—Dunoon, Pedersen Consulting счита, че няма смисъл да се поддържа субсидирана услуга за транспорт на превозни средства, тъй като Western Ferries вече извършва рентабилно почти 90 % от целия трафик на превозни средства. Може да има смисъл обаче от пряка пътническа връзка с крайната гара в Gourock като услуга на обществения транспорт. По отношение на NorthLink се твърди, че тържната процедура е била напълно неподходяща и е довела до неефективна услуга, докато Pentland Ferries вече предоставя несубсидирана и доходна услуга. Маршрутът Stromness—Scrabster практически би могъл лесно да се замени, като по този начин се спестят пари на данъкоплатците.

#### 4. КОМЕНТАРИ ОТ ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА И ОТНОСНО КОМЕНТАРИТЕ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (140) В своето решение за откриване на официална процедура по разследване Комисията изрази съмнения дали условията, че успешният участник в публичния търг, довел до договора за обществена услуга от 2007 г. между органите на Обединеното кралство и CalMac, е трябвало да наема корабите на SMAL, е представлявало предимство за CalMac.
- (141) Органите на Обединеното кралство вярват, че в това условие няма предимство за CalMac или SMAL. Напротив, те считат, че наличието на напълно съответстваща флота, способна да изпълнява изискванията на маршрутите при започването на договора е било предимство за останалите участници, намалило е бариерите за евентуални допълнителни участници и е създавало условия на равнопоставеност в тържния процес.
- (142) Органите от Обединеното кралство се позоваха на Съобщението на Комисията за тълкуване на Регламента относно морския каботаж <sup>(31)</sup> (раздел 5.3.2.1), в което се заявява, че „когато самите органи на държавите-членки притежават кораби или по друг начин разполагат с такива, те могат да бъдат предоставени на разположение на всички потенциални оператори на услуги при едни и същи недискриминационни условия“. Органите на Обединеното кралство считат, че би било почти невъзможно един оператор да се снабди навреме с нова флота от съответстващи кораби, които да обслужват всички маршрути и да поддържат връзките с отдалечените островни общности, за началото на срока на договора.

<sup>(31)</sup> Съобщение за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки, COM(2003) 595 окончателен (не е публикувано в Официален вестник).

<sup>(30)</sup> ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7.

- (143) В своето решение за откриване на официална процедура по разследване Комисията постави под въпрос също така дали групирането на всички маршрути до западните острови в публичния търг през 2006 г., с изключение на Gourock—Dunoon, ненужно и значително е ограничило конкуренцията по време на търга, както се твърди от някои заинтересовани страни.
- (144) Органите на Обединеното кралство считат, че възлагането чрез търг на тези маршрути като обособена група е било обосновано поради редица причини: по този начин се увеличава до максимум съотношението цена/качество за шотландската изпълнителна власт; улеснява се осигуряването на спасителни кораби в случай на проблем в мрежата; избягва се подбирането на най-изгодните маршрути; улеснява се управлението, подобряват се безопасността и поддръжката на флотата и се избягват допълнителният административен товар и разходите за провеждане на множество търгове.
- (145) Съгласно Съобщението на Комисията за тълкуване на Регламента за морския каботаж (раздел 5.5.3) „държавите-членки често желаят да обединят маршрути за обществени услуги до и от различни острови в една обособена група, за да се реализират икономии от мащаб и да се привлекат оператори. Групите като такива не противоречат на правото на Общността, при условие че групирането не води до дискриминация. Най-подходящият размер на групите следва да бъде определен, като се вземе предвид най-доброто взаимодействие при удовлетворяване на съществените транспортни нужди.“
- (146) В решението за откриване на официална процедура по разследване, Комисията повдига така също и въпроса дали прехвърлянето на определени активи<sup>(32)</sup> в размер на 1,55 милиона GBP от NorthLink 1 на NorthLink 2 е осъществено под пазарната стойност и по този начин вероятно представлява държавна помощ за NorthLink 2.
- (147) Органите на Обединеното кралство заявиха, че възможността за закупуване на активи от NorthLink 1 вече е била предвидена в документа за публичния търг и че следователно всички участници са имали еднакъв достъп до тези активи при еднакви условия. По време на тържния процес на двамата подбрани участници е предоставена информация за цените на активите за продажба. Въпреки това не е имало задължение за закупуване на активите, тъй като участниците е можело да предпочетат въвеждането на свои собствени решения.
- (148) На всички участници е било разрешено да направят оглед на корабите, съоръженията и другите активи. Стойността на по-важните активи (кораб, влекачи и марката NorthLink в размер на 1,3 милиона GBP) е била определена от независими оценители. Останалите активи в размер на 0,25 милиона GBP са били оценени въз основа на пазарни преценки.
- (149) По отношение на възможното прилагане на Решението за УОИИ<sup>(33)</sup> органите на Обединеното кралство са счели, че по-голямата част от маршрутите в района на Clyde и Hebrides и в мрежата на NorthLink попада в обхвата на Решението за УОИИ. Само четири от маршрутите, обслужвани от CalMac и NorthLink, не отговарят на праговите критерии, като те следва директно да бъдат оценявани според член 86, параграф 2 от Договора за ЕО.
- (150) Органите на Обединеното кралство са счели, че договорите за обществени услуги с CalMac и NorthLink представляват подходящи актове на възлагане, като подробно описват естеството и продължителността на задълженията за обществени услуги, предприятията и съответните територии, естеството на евентуалните изключителни или специални права, предоставени на предприятията, параметрите за изчисляване, контрол и преразглеждане на компенсацията и мерките за недопускане и възстановяване на евентуална свръхкомпенсация.
- (151) Освен това CalMac и NorthLink са задължени да водят на отделни сметки дейностите, свързани с УОИИ и несвързани с УОИИ, тъй като само разходите за дейности, свързани с УОИИ, могат да бъдат предмет на компенсиране (всички променливи разходи, направени при предоставяне на УОИИ, съответния дял от фиксиранияте разходи, общи за дейности, свързани с УОИИ и несвързани с УОИИ, и разумна печалба), като са въведени и подходящи процедури за отчитане и мониторинг.
- (152) По отношение на маршрута Gourock—Dunoon органите на Обединеното кралство признават, че може да е съмнително дали услугата, предоставяна от CalMac, представлява законна УОИИ, тъй като оператор от частния сектор обслужва съседен маршрут без субсидия. Те считат обаче, че услугата на Western Ferries се разглежда от много местни хора като допълнителна и полезна, но не и като ефективен заместител на услугата на CalMac от градски център до градски център.
- (153) Органите на Обединеното кралство уведомиха Комисията, че след неуспешната тържна процедура, проведена през 2006 г. за маршрута Gourock—Dunoon, те възнамеряват да обявят нов, открит, прозрачен и недискриминационен публичен търг за договор за обществени услуги за този маршрут със следните характеристики:
- а) договорът за обществена услуга ще обхваща фериботна услуга от градски център до градски център под формата на 6-годишен договор за обществени услуги;
  - б) търгът предвижда получаването на субсидия за обслужването на този маршрут (за разлика от предходния търг);

<sup>(32)</sup> Един кораб, влекачи, корабни резервни части, пристанишни съоръжения, информационна техника, търговска марка NorthLink и др.

<sup>(33)</sup> Вж. бележка под линия 29.

- в) сегашните ограничения в разписанието ще бъдат премахнати;
- г) субсидията ще обхваща само пътническия трафик;
- д) победителят в търга ще има право да предоставя неограничена търговска услуга по транспорт на превозни средства, предмет на подходящи счетоводни мерки и одит с цел предотвратяване на кръстосано субсидиране от пътническата услуга към търговската услуга по транспорт на превозни средства;
- е) спечелилият участник ще има право да въведе свои собствени решения по отношение на корабите, като замени старите кораби, които понастоящем обслужват маршрута.
- (154) Органите на Обединеното кралство възнамеряват да осигурят корабите за заменяне чрез SMAL, което след това ще ги отдаде под наем на оператора, на когото е възложен договърът за обществена услуга. Органите на Обединеното кралство считат, че тази УОИИ е обоснована по няколко причини, свързани с честотата, удобството на услугата, общото време на пътуване, съчетаването с други видове транспорт и, наред с другите, надеждността на услугата.

## 5. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

### 5.1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

#### 5.1.1. КРИТЕРИИ СЪГЛАСНО ЧЛЕН 87, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДОГОВОРА

- (155) Съгласно член 87, параграф 1 от Договора „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (156) Критериите, определени в член 87, параграф 1 от Договора, са кумулативни. Следователно, с цел определяне дали гореописаните плащания към CalMac, NorthLink 1 и NorthLink 2 представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, трябва да бъде установено дали финансовата помощ:
- е свързана със загуба на държавни ресурси, която може да се отдаде на държавата,
  - предоставя селективно предимство на определени предприятия или производството на определени стоки,
  - нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, и
  - засяга търговията между държавите-членки.
- (157) Различните гореописани плащания са предоставяни чрез държавни ресурси и могат да бъдат отдадени на съответната държава-членка. Следователно първият критерий по член 87, параграф 1 от Договора е изпълнен.
- (158) Съответните плащания под формата на безвъзмездни финансови помощи за покриване на дефицита или капиталови безвъзмездни финансови помощи/заеми са правени единствено за някои определени предприятия. Следователно те са селективни.
- (159) Редовното финансиране на CalMac и NorthLink 1 и NorthLink 2 понижава оперативните разходи, които обикновено биха възникнали за тези предприятия, и им предоставя икономическо предимство в сравнение с други предприятия, които финансират своята дейност единствено въз основа на търговски приходи. Въпреки това, с цел да се установи дали има предимство, което е възможно да представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, Комисията трябва да прецени дали са изпълнени „условията по делото Altmark“<sup>(34)</sup>.
- (160) Пазарът на морски каботажни превози е напълно либерализиран от влизането в сила на Регламента за морския каботаж, т.е. 1 януари 1993 г. Ако на някое от тези предприятия е било предоставено някакво предимство, като се вземат предвид критериите по делото Altmark, това предимство би нарушило конкуренцията и би засегнало търговията между държавите-членки. В такъв случай третият и четвъртият критерий съгласно член 87, параграф 1 от Договора също биха били изпълнени.
- (161) Комисията потвърждава също така своята предварителна преценка, че плащанията, извършени към CalMac и NorthLink 1 и NorthLink 2, не са съвместими с поведението на частен инвеститор при нормални пазарни условия. Следователно тези плащания не могат да бъдат считани за освободени от държавна помощ въз основа на принципа на частния инвеститор в пазарната икономика.
- (162) Продажбата на активи, осъществена по време на прехода от договора с NorthLink 1 към договора с NorthLink 2, не съдържа елементи на държавна помощ. Всички активи, притежавани от NorthLink 1, които са били свързани с изпълнението на фериботни услуги, са били предоставени на разположение на всички участници в публичния търг от 2004—2005 г. (вж. съображение 88 по-горе). Продажбата, чиято стойност възлиза на около 1,5 милиона GBP за всички активи, е осъществена въз основа на действителната пазарна цена или очакваната пазарна цена, в зависимост от активите. Тъй като тези активи са били на разположение на всички участници в търга на една и съща цена и тъй като тези цени са отговаряли на пазарната цена на стоката, тяхната продажба не е свързана с използването на държавни ресурси и не е предоставила селективно икономическо предимство на никое предприятие. Следователно е изключено наличието на елементи на държавна помощ в продажбата на активи.

<sup>(34)</sup> Вж. бележка под линия 27.

(163) В решението за откриване на официална процедура по разследване Комисията постави под съмнение дали процентите, начислявани по някои заеми, отпуснати на CalMac, са били в съответствие с принципа на частния инвеститор в пазарната икономика и следователно дали те са съдържали държавна помощ.

(164) Това би било важно, за да се установи дали CalMac е било свръхкомпенсирано за изпълнението на своите задължения за обществена услуга, като се вземат предвид всички източници на обществено финансиране. Тъй като обаче в случая на CalMac схемата за помощ представлява съществуваща помощ и тъй като нейната съвместимост трябва да се преценява само за бъдещето (вж. раздел 5.2 по-долу), не е необходимо Комисията допълнително да преценява характера на държавната помощ на тези заеми, защото те се отнасят само за миналото.

#### 5.1.2. КРИТЕРИИ ПО ДЕЛОТО ALTMARK

(165) Както е посочено в съображение 112 по-горе, с цел установяване наличието на предимство, способно да представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, Комисията трябва да прецени дали са изпълнени условията по делото Altmark.

(166) В съответствие със съдебната практика Altmark компенсацията за задължения или договори за обществена услуга не облагодетелства получателя(ите) — и следователно не попада в обхвата на забраната, определена в член 87, параграф 1 от Договора — когато кумулативно са изпълнени следните четири условия:

— предприятието получател действително е длъжно да изпълнява задължения за обществени услуги и тези задължения са били ясно дефинирани (по-долу „Altmark 1“),

— параметрите, на базата на които се изчислява компенсацията, са установени предварително по обективен и прозрачен начин (по-долу „Altmark 2“),

— компенсацията не надвишава това, което е необходимо за покриване на всички или част от разходите, направени при изпълнение на задължението за обществени услуги, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнението на тези задължения (по-долу „Altmark 3“), и

— ако предприятието — носител на задължения за обществени услуги, не е определено чрез процедура по възлагане на обществени поръчки, нивото на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и подходящо оборудвано, би направило при изпълнение на тези задължения,

като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на задълженията (по-долу „Altmark 4“).

#### 5.1.2.1. CalMac

(167) В случая на CalMac има два ясно очертани етапа, както е посочено в решението за откриване на официална процедура по разследване: първи етап преди договора от 2007 г., когато задълженията за обществени услуги са били възложени директно на CalMac, без предварителен публичен търг, чрез „ангажименти“ и когато всички условия по предоставянето на обществената услуга са били уточнявани в годишни писма, изпращани от шотландските органи до CalMac; и втори етап след договора от 2007 г., който е възложен вследствие на публична тръжна процедура, в която подробно са посочени задълженията за обществени услуги. Ситуацията с маршрута Gourock—Dunoon трябва да бъде разграничена, тъй като този маршрут е бил изключен от договора от 2007 г. и условията на задълженията за обществени услуги продължават да бъдат определяни чрез годишни писма, изпращани от шотландските органи до CalMac.

#### а) Преди договора от 2007 г.

(168) Както е отбелязано в решението за откриване на официална процедура по разследване, съмненията, че преди договора от 2007 г. компенсацията за задълженията за обществена услуга, наложени на CalMac, не е отговаряла на критериите по делото Altmark, са малки. Задълженията за обществена услуга не са ясно определени в правен акт. Освен това спецификациите на задълженията за обществени услуги, като пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност и честота, не са ясно установени в официален акт. Параметрите за определяне на компенсацията не са установени *ex ante* по прозрачен начин, а нивото на компенсацията не е изчислено въз основа на анализ на разходите на типично предприятие. Следователно предварителната оценка в решението за откриване на официална процедура по разследване е потвърдена.

(169) Тъй като компенсацията за обслужването на маршрута Gourock—Dunoon все още се извършва по този начин, оценката по-горе се отнася и за този маршрут.

#### б) След договора от 2007 г.

*Altmark 1* – ясно определени задължения за обществена услуга

(170) В този конкретен сектор съществува регламент, който определя кои елементи следва да бъдат част от подходящото определяне на задълженията за обществена услуга. Следователно изпълнението на критерий Altmark 1 трябва да бъде оценено по отношение на член 4 от Регламента относно морския каботаж, в който са изложени спецификациите, които следва да бъдат част от определянето на задълженията за обществена услуга, а именно: пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилагани тарифи и наемане на екипажа на плавателния съд.

- (171) Договорът от 2007 г. ясно отговаря на това условие, като подробно определя всички тези параметри. Точни данни за наемането на екипажа на корабите не са включени в тържния документ, но изискванията, например за качество на услугата и защита на трудовите разпоредби, не оставят голяма възможност за значителни несъответствия при наемането на екипажа на корабите.
- (172) Договорът за обществени услуги също така има разумен срок от шест години в съответствие с Насоките на Общността за държавна помощ за морския транспорт (по-долу „Морски насоки“) (35).
- Altmark 2 – ex ante, обективно и прозрачно установяване на параметри за компенсация*
- (173) Второто условие, в контекста на оценката по Altmark, изисква предварително да бъдат ясно установени параметрите за компенсацията по един обективен начин, като се вземат предвид всички променливи разходи (например разходи за гориво, инвестиции в нови кораби и т.н.).
- (174) От друга страна, параметрите за компенсация са били доста ясни преди да започне изпълнението на задълженията за обществена услуга. Те са били равностойни на предвидените от участниците в търга разходи, които е трябвало да бъдат подробно изчислени, плюс договорено равнище на маржа на печалбата, минус очакваните приходи от експлоатацията на фериботната услуга. Съществува и клауза за връщане на средства, в която се посочва, че, ако договореният марж на печалбата бъде надвишен, субсидията ще бъде съответно намалена. Това изчисление е направено преди началото на договора за всяка от шестте години по договора (по-долу „базов сценарий“). Договорът за обществена услуга предвижда поредица от извънредни събития, които могат да доведат до преразглеждане на сумата на компенсацията (например непредвидени пристанищни строителни работи, нов кораб, увеличение на заплатите и т.н.).
- (175) От друга страна, в края на всяка година от договора, базовият сценарий ще се преразглежда, за да се отрази действителният опит от предходната година. Базовият сценарий може да се преразглежда и в рамките на дадена година при извънредни обстоятелства. Компенсацията може да бъде увеличавана или намалявана няколко пъти през срока на договора. Преразглеждането на базовия сценарий се предлага от оператора (CalMac) и се одобрява от шотландската изпълнителна власт. Съществува възможност също така въпросът да бъде отнесен към експерт в случай на разногласие. Въпреки че договорът за обществени услуги съдържа някои указания за начина на коригиране на компенсацията в случай на непредвидени обстоятелства, точните параметри на тези корекции не са известни предварително. Сумата на компенсацията ще бъде коригирана по-скоро чрез двустранна арбитражна процедура между шотландските власти и CalMac, с възможност за привличане на експерт. Критериите, използвани в тази арбитражна процедура, не са посочени предварително по един обективен начин за всички възможни случаи. Тази арбитражна процедура поражда липса на прозрачност при определяне на параметрите на компенсацията. Тя също така създава риск от изменение на предоставената компенсация всяка година, което не е обусловено от прозрачни, предварително определени и обективни критерии.
- (176) По тази причина Комисията не може да установи със сигурност, че условие Altmark 2 е изпълнено.
- Altmark 3 – без свръхкомпенсиране (включително разумна печалба)*
- (177) Както е посочено в предходния раздел, параметрите на компенсацията като цяло са ясно установени, с изключение на критериите, използвани при арбитражната процедура, която е предвидена при определени обстоятелства. Въпреки че някои параметри на компенсацията не са точно определени предварително, Комисията счита, че съществуващата процедура за преразглеждане на размера на компенсацията в такива обстоятелства е подходяща, за да се гарантира, че няма да има свръхкомпенсиране. Това е така поради факта, че възможната допълнителна компенсация ще бъде основана на действително направени разходи. Следователно условие Altmark 3 е изпълнено (вж. също раздел 5.3.3.3 по-долу).
- Altmark 4 – тържна процедура — изчисляване на разходите при липсата на търг като за типично предприятие*
- (178) В настоящия случай задълженията за обществени услуги са възложени вследствие на тържна процедура.
- (179) Първо трябва да бъде преценено дали търгът е бил добре планиран, справедлив, открит и прозрачен. В противен случай разходът за държавата може да е по-висок от необходимия минимум за изпълнението на задълженията за обществена услуга.
- (180) В този контекст, основните въпроси, повдигнати от заинтересовани страни, бяха групирането в пакет на всички маршрути в търга, с изключение на Gourcock—Dunnoп, както и изискването към спечелилия участник да използва корабите на SMAL.
- (181) По отношение на групирането на маршрути се твърди, че в действителност това е изключило конкурентите, тъй като CalMac, което вече е предоставяло всички услуги, е било единственият участник в търга, способен да изготви оферта за цялата група от маршрути.
- (182) Имало е обаче и втори участник в търга (V-Ships), който е направил оферта за цялата група. V-Ships впоследствие се е оттеглило от процедурата, като е заявило, че условието, че трябва да се използват корабите на SMAL, възпрепятства нововъведенията и гъвкавостта в услугите, които следва да бъдат предоставяни.

(35) ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3.

- (183) Географският район, обхванат от 26-те маршрута, е доста хомогенен: всички маршрути са относително кратки (максимум около 100 километра), а използваните пристанища са относително концентрирани (от порядъка на около 250 километра в континенталната част).
- (184) Органите на Обединеното кралство представиха достоверни аргументи, обосноваващи групирането в пакет на 26-те маршрута.
- (185) Те твърдят, че групирането гарантира максимална гъвкавост на флотата за най-добро обслужване на мрежата. Например, в случай на авария на кораб, незабавното осигуряване на спасителен кораб е решаващо, за да се гарантира надеждността на услугите по осигуряване на единствената връзка с изолирани райони. Спасителните кораби са необходими и в случай на лоши атмосферни условия, когато корабите трябва да бъдат подложени на работи по поддръжката и когато има неочаквана нужда от увеличен капацитет. Понастоящем CalMac може да организира спасителен кораб често, като извърши поредица от последователни премествания на кораби между маршрути. Би било по-трудно да се гарантира непрекъснатостта на услугите и оптимизирането на капацитета, ако мрежата се обслужваше от няколко оператора.
- (186) Освен това групирането на всички маршрути подобрява целостта на мрежата, като улеснява съчетаването на аспектите на безопасността, качеството и околната среда на корабните и пристанищните операции и гарантира, че стандартите се прилагат еднакво в цялата мрежа. United Kingdom's Maritime & Coastguard Agency Regional Office for Scotland and Ireland (Регионалната служба за Шотландия и Ирландия на Агенцията за морска и брегова охрана на Обединеното кралство) уточни, че фрагментацията на мрежата не може да е най-ефективният начин за гарантиране на предоставянето на безопасни и надеждни услуги.
- (187) Освен това групирането води до икономии от мащаба, по-специално при продажба на билети и маркетинга и подпомага интегрирания превоз, като позволява на клиентите да направят резервации за редица маршрути чрез една транзакция. Това се отнася и до насърчаването на туризма.
- (188) Може да се твърди, че всеки маршрут трябва да се възлага чрез отделен търг, за да се намалят разходите до минимум. Комисията обаче признава, че административните разходи и тежестта от провеждането на такива единични търгове (26 единични търга) може да бъде твърде висока.
- (189) Би могло да се разгледа и междинното решение за групиране само на някои маршрути, но не би могло да се предвиди със сигурност дали резултатът от въпросната тръжна процедура от гледна точка на общи разходи за публичния бюджет би бил по-висок или по-нисък от действителните разходи в резултат на групирания търг.
- (190) В Съобщението на Комисията за тълкуване на Регламента относно морския каботаж (раздел 5.5.3) се казва, че „държавите-членки често желаят да обединят маршрути за обществени услуги до и от различни острови в една обособена група, за да се реализират икономии от мащаба и да се привлечат оператори. Групите като такива не противоречат на правото на Общността, при условие че групирането не води до дискриминация. Най-подходящият размер на групите следва да бъде определен, като се вземе предвид най-доброто съчетание при удовлетворяване на съществените транспортни нужди“.
- (191) Като се има предвид правната уредба, която изрично позволява групиране на маршрути, и разумните аргументи, представени от органите на Обединеното кралство, не може да се заключи, че групирането на маршрутите е ненужно, несправедливо условие на публичния търг и неизбежно увеличава разходите на държавата за изпълнението на задълженията за обществени услуги.
- (192) Изискването към спечелилия участник да използва активите на SMAL е разумно условие на търга, като се има предвид, че шотландските власти са имали ясен интерес от използването на корабите, които вече са били на разположение, вместо тези активи да се държат неизползвани или по друг начин да се разпореждат с тях. В Съобщението за тълкуване на Регламента относно морския каботаж (раздел 5.3.2.1) се предвижда, че „когато самите органи на държавите-членки притежават кораби или по друг начин разполагат с такива, те могат да бъдат предоставени на разположение на всички потенциални оператори на услугата при еднакви, недискриминационни условия“. Още повече че това е неутрално условие за участници в търгове, като се има предвид че всеки участник ще заплати една и съща цена за използването на едни и същи кораби. Въпреки че това изискване е законно, то може да доведе до повишен разход за услугата. Действително, не може да се изключи, че ако участниците в търга са имали право да представят алтернативни решения по отношение на корабите, това би могло да доведе до по-нисък общ размер на нетните разходи за изпълнение на задълженията за обществени услуги.
- (193) Освен това, като се имат предвид специфичните характеристики на корабите, които са необходими за обслужване на маршрутите до западните шотландски острови, може да е трудно един оператор да се снабди навреме за началото на договорния срок с нова флота от съответстващи кораби, способни да обслужват всички маршрути и да поддържат връзките с отдалечените островни общности.
- (194) CalMac е имало конкурентно предимство в търга, тъй като то вече е обслужвало маршрутите, но би било грешка да се заключи, че поради това предимство търгът е бил неправомерно пригоден и в действителност е изключил другите участници<sup>(36)</sup>.
- (195) Следователно се стигна до заключението, че тръжната процедура е проведена по подходящ начин и че търгът е бил открит, недискриминационен и прозрачен.

<sup>(36)</sup> Всъщност е имало още един участник в процедурата.



- (196) Както беше посочено по-горе, параметрите за изчисление на компенсацията следва да се преразглеждат най-малко всяка година. Това преразглеждане в някои случаи може да е резултат от арбитражна процедура между оператора и шотландските органи. Следователно съществува риск да е необходимо държавата да предостави повече (или по-малко) средства на оператора от предвидената в неговата оферта компенсация.
- (197) Ако в поканата за участие в търга е било поставено изискване участниците да се ангажират с определена фиксирана компенсация за шестте години на договора, като всички рискове се поемат от тях, държавата не би носила никакъв риск и на теория би намалила до минимум разходите. Не може обаче да се изключи, че, ако участниците в търга е трябвало да поемат всички рискове по обслужването, е нямало да има предприятия, желаещи да представят оферта или участниците са шели да представят много по-високи оферти с оглед отчитане на добавения риск.
- (198) Не може да бъде заключено със сигурност, че условие Altmark 4 е изпълнено.

#### Заключение

- (199) Като се има предвид, че не може да бъде заключено със сигурност, че критериите Altmark 2 и 4 са изпълнени, се счита, че договорът за обществена услуга с CalMac съдържа елементи на държавна помощ.

#### 5.1.2.2. NorthLink

##### а) NorthLink 1 (2002—2006 г.)

*Altmark 1 – ясно определени задължения за обществена услуга*

- (200) Както беше споменато в съображение 170 по-горе, в този конкретен сектор съществува регламент, който определя кои елементи трябва да бъдат включени в адекватното определяне на задълженията за обществени услуги. Изпълнението на критерий Altmark 1 следователно трябва да бъде оценено по отношение на член 4 от Регламента относно морския каботаж.
- (201) Ясно е, че поканата за участие в търга отговаря на този критерий, като подробно дефинира всички параметри, посочени в Регламента относно морския каботаж, т.е. пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, регулярността, продължителността, честотата, капацитета за предоставяне на услугата, прилаганите тарифи и наемането на екипажа на корабите. Това е потвърдено от доклада на Шотландската сметна палата от декември 2005 г.
- (202) Продължителността на договора за обществена услуга също е под шестте години, препоръчани в Морските насоки.
- Altmark 2 – ex ante, обективно и прозрачно определяне на параметрите за компенсиране*
- (203) От една страна, преди започване на изпълнението на задълженията за обществена услуга, параметрите за

компенсация са били доста ясни. Те са били равни на разходите, предвидени от участниците в търга, които е трябвало да бъдат изчислени подробно, плюс договорено равнище на маржа на печалбата, минус очакваните приходи от експлоатацията на фериботната услуга. Съществува клауза за връщане на средства, в която се посочва, че ако договореният марж на печалбата бъде надвишен, допълнителните печалби ще се поделят с шотландската изпълнителна власт. Повечето икономически/финансови рискове е трябвало да бъдат понесени от спечелилия участник (риск разходите да превишат очакваните, риск от спад в търсенето, инфлационен риск и т.н.).

- (204) От друга страна, някои рискове са останали за шотландската изпълнителна власт или са споделени между страните, особено рискът от промени в политиката (на ЕС или национална) и законодателни рискове (промени в закона за корпоративен данък например). Договорът е изисквал също така шотландската изпълнителна власт да заплати допълнителна безвъзмездна помощ на NorthLink 1 в случай че неговата възвръщаемост на капитала е пониска от определено равнище или ако други фактори, извън неговия контрол, засегнат неговите приходи (например повишение на цените на горивото с повече от 10 %). Вследствие на финансовите трудности на NorthLink 1 през 2003 г. са направени допълнителни плащания, а през 2004 г. е подписан протоколът, предвиждащ месечни плащания за NorthLink 1 и възможността за допълнителни плащания в зависимост от финансовите резултати на NorthLink 1.

- (205) Възможностите за допълнително финансиране, надвишаващо предвиденото ниво на компенсация в първоначалния договор, не са били определени на база *ex ante*, обективни и прозрачни параметри, както е показано от последвалата нужда от предоставяне на допълнителни средства, извън обхвата на договора за обществени услуги. Във всеки случай възможностите за допълнително финансиране съгласно протокола и допълнителните плащания, извършени за NorthLink 1 вследствие на неговите финансови трудности, не са били основани на обективни и прозрачни параметри.

- (206) Следователно не може да се определи със сигурност, че условие Altmark 2 е изпълнено.

*Altmark 3 – без свръхкомпенсиране (включително разумна печалба)*

- (207) Както е посочено в предходния раздел, параметрите за компенсация като цяло са били ясно установени, с изключение на използваните критерии в предвидената арбитражна процедура при определени обстоятелства. Въпреки че някои параметри на компенсацията не са били точно определени предварително, съществуващата процедура за преразглеждане на размера на компенсацията при такива обстоятелства е била подходяща, за да се гарантира, че няма да има свръхкомпенсиране. Следователно договорът за обществена услуга на NorthLink 1 е изпълнил условие Altmark 3.

*Altmark 4 – публичен търг — изчисляване на разходите при отсъствието на търг като за типично предприятие*

- (208) Както и в случая с CalMac, анализиран по-горе (съображение 178 по-горе), задълженията на NorthLink 1 за обществени услуги са били възложени вследствие на публична тръжна процедура.
- (209) Следователно необходимо е да се прецени дали търгът е бил добре планиран, справедлив, открит и прозрачен. В противен случай разходът на държавата може да е по-висок от минимума, който е необходим за изпълнение на задълженията за обществени услуги.
- (210) Тръжната процедура обхваща два маршрута (26 маршрута в анализирания по-горе случай на CalMac — вж. съображения 183—191 по-горе). Поради това въпросът с групирането не е от такова значение в случая с NorthLink 1 и NorthLink 2, както в случая с CalMac. По същите причини, посочени по-горе във връзка с CalMac, Комисията не счита, че групирането на двата маршрута поставя под въпрос отворения, недискриминационен и прозрачен характер на търга.
- (211) Субсидиите, предоставени на NorthLink 1 съгласно протокола, с които обаче е надхвърлено нивото на компенсацията, предвидено в първоначалния договор, не са били резултат от публичен търг и не са определени въз основа на анализ на разходите на типично предприятие. Всъщност чрез въвеждането на нова система за финансиране на дефицита по време на срока на изпълнение на договора, протоколът в действителност е изменил естеството и степента на първоначалния търг, като по този начин е засегнала неговата прозрачност във връзка с начина, по който е бил представен на потенциалните участници.
- (212) Следователно не може да се заключи със сигурност, че критерий Altmark 4 е изпълнен.

#### *Заключение*

- (213) Като се има предвид, че не може да се направи заключение със сигурност, че критерии Altmark 2 и 4 са изпълнени, смята се, че договорът за обществена услуга с NorthLink 1 съдържа елементи на държавна помощ.

#### **б) NorthLink 2 (2006—2012 г.)**

*Altmark 1 – ясно определени задължения за обществена услуга*

- (214) Както е посочено по-горе, в този определен сектор съществува регламент, който определя кои елементи следва да бъдат включени в адекватното определяне на задълженията за обществени услуги. Изпълнението на критерия Altmark 1 следователно трябва да бъде оценено по отношение на член 4 от Регламента относно морския каботаж.
- (215) Ясно е, че поканата за участие в търга е изпълнила този критерий, като подробно е определила всички параметри, предвидени в Регламента относно морския каботаж, т.е.

пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилаганите тарифи и наемането на екипажа на корабите.

- (216) Договорът за обществена услуга има също така разумен срок от шест години в съответствие с Морските насоки.

*Altmark 2 – ex ante, обективно и прозрачно установяване на параметрите за компенсация*

- (217) От една страна, преди започване на изпълнението на задълженията за обществени услуги, параметрите за компенсация са били доста ясни. Те са били равни на разходите, предвидени от участниците в търга, които е трябвало да бъдат подробно определени, плюс договорено равнище на маржа на печалбата, минус очакваните приходи от експлоатацията на фериботната услуга. Съществува клауза за връщане на средства, която гласи, че, ако договореното равнище на маржа на печалбата бъде надвишено, допълнителните печалби ще бъдат разделени с шотландската изпълнителна власт. В този втори договор с NorthLink 2 шотландската изпълнителна власт носи повече рискове или те са споделени между страните (риск, свързан с атмосферните условия, инфлационен риск, риск от спад в търсенето, промяна в транспортната политика, т.н.).

- (218) От друга страна, подобно на договора за обществени услуги от 2007 г. с CalMac, сумите на субсидията следва да се преразглеждат ежегодно въз основа на действителните резултати през предходната година. Операторът представя предварителен проект на ревизиран базов сценарий, който след това трябва да бъде съгласуван с шотландските органи. В случай на конфликт се привлича експерт като арбитър. Въпреки че договорът за обществена услуга съдържа някои указания относно начина на коригиране на компенсацията в случай на някои непредвидени обстоятелства, точните параметри на тези корекции не са известни предварително. Размерът на компенсацията по-скоро се коригира чрез двустранна арбитражна процедура между шотландските органи и NorthLink 2, с възможно привличане на експерт. Комисията отбелязва, че използваните критерии в тази арбитражна процедура не са посочени предварително по един обективен начин за всички възможни събития. Тази арбитражна процедура води до липса на прозрачност при определяне на параметрите за компенсация. Тя поражда също така и риск от изменение на компенсацията, предоставяна всяка година, което не е обвързано с прозрачни, предварително определени и обективни критерии. Следователно не може да се установи със сигурност, че условие Altmark 2 е изпълнено.

*Altmark 3 – без свръхкомпенсиране (включително разултна печалба)*

- (219) Както е посочено в предходния раздел, като цяло параметрите за компенсацията са ясно установени, с изключение на критериите, използвани в арбитражната процедура, предвидена при определени обстоятелства. Въпреки че някои параметри на компенсацията не са точно определени предварително, съществуващата процедура за преразглеждане на размера на компенсацията при такива обстоятелства е подходяща, за да се гарантира, че няма да има свръхкомпенсиране. Това е

така, тъй като възможната допълнителна компенсация ще се основава на действително направените разходи. Следователно условие Altmark 3 е изпълнено (вж. така също раздел 5.3.4.3 по-долу).

*Altmark 4 – публичен търг — изчисляване на разходите при липсата на търг като за типично предприятие*

- (220) В настоящия случай задълженията за обществена услуга са били възложени вследствие на публична тръжна процедура.
- (221) Първо трябва да се прецени дали търгът е бил добре планиран, справедлив, открит и прозрачен. В противен случай разходът за държавата може да бъде по-висок от необходимия минимум за изпълнение на задължения за обществени услуги.
- (222) Както и при NorthLink 1, групирането на двата маршрута поставя под съмнение открития, недискриминационен и прозрачен характер на търга.
- (223) Както и в случая с CalMac, изискването спечелилият участник да използва корабите на NorthLink 1 е разумно условие на търга, като се има предвид, че шотландската изпълнителна власт е имала ясен интерес от използването на корабите, които вече са били на разположение, вместо да държи тези активи неизползвани или по друг начин да се разпорежда с тях. Още повече, че това условие е еднакво за участниците в търга, като се има предвид, че всеки участник би заплатил една и съща цена за използването на едни и същи кораби. Въпреки че това изискване е законно, то може да доведе до по-висок разход за услугата. Всъщност, не може да се изключи, че ако участниците в търга са имали право да представят алтернативни решения относно корабите, това би могло да доведе до по-ниски общи разходи за задълженията за обществени услуги.
- (224) По тези причини и в съответствие с оценката по-горе по отношение на CalMac <sup>(37)</sup> Комисията не може да заключи със сигурност, че критерий Altmark 4 е изпълнен.

#### *Заключение*

- (225) Като се има предвид, че не може да се заключи със сигурност, че критерии Altmark 2 и 4 са изпълнени, се счита, че договорът за обществени услуги с NorthLink 2 съдържа елементи на държавна помощ.

## 5.2. ЕСТЕСТВО НА ПОМОЩТА

### 5.2.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- (226) След като установи, че плащанията за CalMac, NorthLink 1 и NorthLink 2 представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, Комисията трябва да прецени дали тази държавна помощ е съществуваща или представлява нова помощ. В тази връзка следва да се отбележи, че при започване на официалната

процедура по разследване Комисията не е разгледала въпроса дали помощта следва да се счита за нова или съществуваща помощ.

- (227) Както беше споменато преди това <sup>(38)</sup>, в хода на официалната процедура по разследване стана ясно обаче, че част от помощта би могла да бъде счетена за съществуваща помощ с оглед на датата на влизане в сила на правните разпоредби, уреждащи помощта. Следователно Комисията реши да започне, успоредно с официалната процедура по разследване, процедурата на сътрудничество, предвидена в член 17 от Процедурния регламент.
- (228) В случая на съществуваща държавна помощ от Комисията се изисква единствено да провери нейната съвместимост към дадения момент и да препоръча възможни промени за в бъдеще. Обратно, в случая на нова помощ, от Комисията се изисква да провери нейната съвместимост с общия пазар също и в миналото.
- (229) Според член 1, буква б), подточка i) от изменения Процедурен регламент, съществуваща помощ са „без да се накърняват членове 144 и 172 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция към приложение IV, точка 3 и допълнението към споменатото приложение към Акта за присъединяване на Чешката република, Естония, Кипър, Латвия, Литва, Унгария, Малта, Полша, Словения и Словакия и към приложение V, точка 2 и точка 3, буква б) и допълнението към споменатото приложение към Акта за присъединяване на България и Румъния, всички помощи, които са съществували преди влизането в сила на Договора в съответните държави-членки, тоест схеми за помощ и индивидуална помощ, които са били въведени в действие преди и все още са приложими след влизането в сила на Договора“.
- (230) В съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност <sup>(39)</sup> (по-долу „Регламента за прилагането“) „промяна на съществуваща помощ означава всякакво изменение, различно от промени от чисто формален или административен характер, което не оказва влияние върху оценката на съвместимостта на мярката за помощ с общия пазар“.
- (231) Според установената съдебна практика <sup>(40)</sup> не всяка промяна на съществуваща помощ следва да се счита за превръщаща съществуващата помощ в нова помощ. В този случай Първоинстанционният съд зае позицията, че „само когато изменението засяга действителната същност на оригиналната схема, последната се трансформира в нова схема за помощ. Не може да има съмнения за такова изменение на същността, когато новият елемент е ясно разграничим от първоначалната схема“.

<sup>(38)</sup> Вж. съображение 9 по-горе.

<sup>(39)</sup> ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1.

<sup>(40)</sup> Решение на Първоинстанционния съд от 30 април 2002 г. по съединени дела T-195/01 и T-207/01, *Gibraltar/Комисия*, (2002 г.), Recueil, стр. II—2309.

<sup>(37)</sup> Вж. съображения 178—198 по-горе.

- (232) Първоинстанционният съд разясни също така „[...] дали дадена помощ може да бъде класифицирана като нова помощ или като изменение на съществуваща помощ трябва да бъде определено чрез позоваване на разпоредбите, които я уреждат“<sup>(41)</sup>. Когато съответните правни разпоредби не са променени по отношение на естеството на предимството или дейностите на бенефициерите, тогава няма нова помощ.
- (233) Следователно трябва да се прецени, чрез позоваване на правната уредба и на процеса на изменение на схемата, дали има съществени промени след присъединяването на Обединеното кралство към ЕС през 1973 г., които биха се развили в нова помощ. Съдебната практика се позовава на промени в естеството на предимството, преследваната цел, бенефициера или източника на финансиране.
- (234) Трябва да се прецени също така дали последващите изменения са отделими от първоначалната мярка или дали неотделимите промени засягат действителната същност на първоначалната правна уредба, т.е. естеството на предимството или източникът на финансиране, целта или правното основание на помощта, бенефициерите или обхвата на дейностите на бенефициерите, така че последната като цяло да се трансформира в нова помощ.
- #### 5.2.2. CALMAC
- (235) CalMac предоставя фериботни превозни услуги в района на западните шотландски острови много преди присъединяването на Обединеното кралство към Европейската общност през 1973 г.
- (236) Първоначалното правно основание за субсидиите е било раздел 2, параграф 1 от Highlands and Islands Shipping Services Act от 1960 г., който позволява на шотландските министри<sup>(42)</sup> да отпускат безвъзмездни финансови помощи/заеми на лица, които предоставят обществени морски транспортни услуги. В раздел 2, точки 3 и 4 от закона се предвижда, че когато тази безвъзмездна финансова помощ/заем надвиши 10 000 GBP, трябва да се използва „ангажимент“ (който на практика представлява вторично законодателство) и че този ангажимент трябва да бъде одобрен от Шотландския парламент<sup>(43)</sup>.
- (237) Раздел 45, параграф 1 от Transport (Scotland) Act от 2005 г., който влезе в сила на 10 октомври 2005 г., отмени тези разпоредби на закона от 1960 г., но раздел 45, параграф 2 предвижда, че всеки ангажимент, сключен преди 10 октомври 2005 г., ще остане в сила. Това означава, че ангажиментът от 7 април 1995 г. за възлагане на задължения за обществени услуги на CalMac е продължил да действа и след влизането в сила на закона от 2005 г.
- (238) От 1 октомври 2006 г., когато е извършено реструктурирането на групата на CalMac и е създадено ново юридическо лице, което да обслужва маршрута Gourock—Dunoon, компенсацията за задълженията за обществени услуги по този маршрут се основава на раздел 70, параграф 1 от Transport (Scotland) Act от 2001 г., изменен от Transport Scotland Act от 2005 г.
- (239) До 1 октомври 1997 г., когато влиза в сила договорът за фериботни услуги в района на Clyde и Hebrides, задълженията за обществени услуги са били определяни в годишни писма от шотландските министри до CalMac (регулярност, честоти, капацитети, тарифи за превоз и размер на субсидията).
- (240) От 1 октомври 2007 г. спецификациите на задълженията за обществени услуги са част от договора за обществени услуги, сключен в резултат на публична тръжна процедура, с изключение на маршрута Gourock—Dunoon.
- (241) Що се отнася до маршрута Gourock—Dunoon, от 1 октомври 2007 г. изискванията за субсидията са определени административно, въз основа на одобрения на годишните финансови планове на дружеството от шотландските министри и наблюдението на действителните изисквания по дефицита през годината от страна на шотландското правителство.
- (242) Предвид горепосоченото Комисията смята, че целта на схемата за помощи явно е останала непроменена от началото на схемата. Тя се състои в предоставянето на фериботни транспортни услуги между шотландските острови.
- (243) Развитие на правното основание на схемата не променя съществено естеството на предимството, дадено на CalMac, от 1973 г. насам. CalMac непрекъснато е получавало безвъзмездни финансови помощи за финансиране на дефицит, капиталови безвъзмездни финансови помощи и заеми (за кейове, пристанищна инфраструктура и за кораби). Източникът на това финансиране също не се е променил, тъй като всички средства продължават да идват от националния бюджет.
- (244) Размерът на годишната компенсация редовно се повишава. Тези повишения обаче не следва да се считат за нова помощ. Както е заявил Съдът<sup>(44)</sup> „[...] появата на нова помощ или изменението на съществуваща помощ не може да се преценява според мащаба на помощта или поспециално нейния размер от финансова гледна точка в никой момент от срока на ангажимента, ако помощта се предоставя съгласно предишни законови разпоредби, които остават неизменени.“

<sup>(41)</sup> Решение на Съда от 9 август 1994 г. по дело C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, (1994 г.), Recueil, стр. I-3829.

<sup>(42)</sup> Преди децентрализацията от 1999 г. — Министерство за Шотландия (Scottish Office) — част от правителството на Обединеното кралство.

<sup>(43)</sup> Преди децентрализацията — Парламента на Обединеното кралство.

<sup>(44)</sup> Вж. бележка под линия 41.

- (245) Комисията е на мнение, че повишението на размера на помощта е следствие от увеличените финансови нужди на доставчика на обществената услуга при изпълнението на неговата задача за обществена услуга, докато задълженията за обществени услуги, договореностите за финансиране и измененията на законовите разпоредби за компенсацията не са претърпели съществени промени.
- (246) Бенефициерът на мярката е един и същ от началото на схемата. Въпреки че CalMac е преминало през процес на реструктуриране през 2006 г., то винаги е било единственият бенефициер на помощта и винаги е било дружество с изцяло публична собственост. През 2006 г. неговите корабни и брегови активи са отделени от неговата функция на фериботен оператор. Тази промяна не може да се разглежда като промяна на бенефициерите на схемата, тъй като двете отделни юридически лица продължават да бъдат единствените участници в схемата за компенсиране. Това правно разделяне е промяна от технически характер, която не води до съществена промяна на бенефициера на помощта.
- (247) Аналогично възлагането на обслужването в района на Hebrides и Clyde на две отделни юридически лица (CalMac Ferries Ltd и Cowal Ferries Ltd, две дъщерни дружества, изцяло собственост на David MacBraune Ltd) трябва да се разглежда като промяна от техническо естество, която не води до съществена промяна на бенефициера на помощта.
- (248) Направени са някои адаптации на общата услуга и маршрутите, обслужвани от CalMac. Добавени са няколко нови услуги, докато други са преустановени. Една от тези адаптации например е резултат от откриването на нов мост, което е направило предоставяната услуга излишна. Комисията счита, че това са технически промени, предназначени да приспособят обществената услуга към нуждите на населението. Тези адаптации не са променили общата цел на схемата. Задълженията за обществени услуги са определени като цяло и ограничените технически корекции на обслужваните маршрути не променят съществено естеството на схемата.
- (249) Поради горепосочените причини Комисията стигна до заключението в хода на това разследване, че схемата за помощ, засягаща CalMac, представлява съществуваща помощ<sup>(45)</sup> и стартира процедурата на сътрудничество, предвидена в член 17 от Процедурния регламент, успоредно с официалната процедура по разследване. Комисията уведоми държавата-членка за това заключение и изрази своята предварителна позиция, че някои аспекти от схемата вече не са съвместими с общия пазар. На органите на държавата-членка беше дадена възможност да представят своите коментари по тази предварителна позиция.
- (250) Щом схемата за държавна помощ в полза на CalMac представлява съществуваща помощ, нейната съвместимост съответно трябва да бъде оценена единствено по отношение на настоящата ситуация<sup>(46)</sup> и от Комисията не се изисква да оценява съвместимостта на помощта, предоставяна на CalMac в миналото.
- ### 5.2.3. NORTHLINK
- (251) Ясно е, че плащанията извършвани за NorthLink 1 съгласно договора за обществени услуги за обслужване на маршрутите в района на северните острови през периода 2002—2006 г. и съгласно протокола представляват нова помощ, тъй като NorthLink 1 не развива никакви дейности по предоставяне на обществени услуги по тези маршрути преди 2002 г.
- (252) Аналогично плащанията, извършени за NorthLink 2, представляват нова помощ, отделно от въпроса дали NorthLink 1 и NorthLink 2 следва да се разглеждат като отделни бенефициери или дали NorthLink 2 следва да се счита просто за продължение на NorthLink 1.
- (253) Следователно цялата помощ, платена от 2002 г. насам на NorthLink 1 и NorthLink 2, трябва да се счита за нова помощ.
- (254) Съвместимостта на схемата с общия пазар следователно трябва да се оцени за периода след 2002 г.
- ### 5.3. СЪВМЕСТИМОСТ
- #### 5.3.1. ПРИЛОЖИМОСТ НА ЧЛЕН 86, ПАРАГРАФ 2 ОТ ДОГОВОРА
- (255) Член 86, параграф 2 от Договора е правното основание за оценка на помощта, предоставена на CalMac, NorthLink 1 и NorthLink 2.
- (256) Съгласно член 86, параграф 2 от Договора трябва да се прецени дали:
- фериботните услуги в Шотландия представляват УОИИ и дали са ясно определени като такива от органите на Обединеното кралство (определение)<sup>(47)</sup>,
  - CalMac, NorthLink 1 и NorthLink 2 са изрично натоварени от държавата-членка с предоставянето на тази услуга и са обект на надзор по отношение на изпълнението на техните задачи (възлагане и надзор),

<sup>(45)</sup> За подобна обосновка вж. Решението на Комисията от 28 януари 2009 г. по дело E 4/2007 — Франция — *Différenciation des „redevances par passager“ sur certains aéroports français*, по-специално раздел 4 от него.

<sup>(46)</sup> Което означава ситуацията от датата на влизане в сила на договора за обществени услуги от 2007 г. с CalMac, с изключение на маршрута Gourock—Dunoon, за който съответната ситуация датира от началото на услугата.

<sup>(47)</sup> Освен това договарят за обществени услуги трябва да бъде сключен на недискриминационна основа съгласно Регламента относно морския каботаж.

— финансирането е пропорционално на нетните разходи по предоставяне на обществената услуга, като се вземат предвид също другите преки и непреки приходи, получени от обществената услуга, и не води до ненужно нарушаване на конкуренцията или въздействие върху търговията (пропорционалност).

### 5.3.2. ПРИЛОЖИМОСТ НА РАМКАТА ЗА УОИИ <sup>(48)</sup>/ РЕШЕНИЕТО ЗА УОИИ <sup>(49)</sup>

- (257) Решението за УОИИ, считано от неговото влизане в сила, изключва от изискването за нотифициране публична компенсация за изпълнението на УОИИ при определени условия. Рамката за УОИИ, считано от нейното влизане в сила, определя условията за съвместимост на мерките, предмет на изискването за нотификация.
- (258) Точка 3 от Рамката за УОИИ изрично изключва транспортния сектор и следователно не е приложима в настоящия случай. Въпреки това формулираните в нея принципи за тълкуване могат да бъдат полезни при оценяване на съвместимостта на анализирания мерки, като се има предвид общият контекст на прилагане на член 86, параграф 2 от Договора <sup>(50)</sup>.
- (259) Решението за УОИИ не изключва морския и въздушния транспорт. В решението за откриване на официална процедура по разследване е повдигнат въпросът за възможното прилагане на Решението за УОИИ и Комисията изрази предварителна позиция, че то не изглежда приложимо в настоящия случай.
- (260) Има две изключения от изискването за нотифициране съгласно член 2 от Решението за УОИИ, които може да са от значение в настоящия случай:

„а) компенсация за обществена услуга, предоставена на предприятия със среден годишен оборот преди облагане с данъци и включени всички дейности, по-малко от 100 милиона EUR през последните две финансови години, предшестващи годината на възлагане на услугата от общ икономически интерес, които получават годишна компенсация за въпросната услуга по-малко от 30 милиона EUR“;

„в) компенсация за обществена услуга за въздушни или морски връзки към острови, за които средният годишен трафик през последните две финансови години, предшестващи годината на възлагане на услугата от общ икономически интерес, не надвишава 300 000 пътници“.

<sup>(48)</sup> Рамка на Общността за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (ОВ С 297, 29.11.2005 г., стр. 4).

<sup>(49)</sup> Вж. съображение 119.

<sup>(50)</sup> В този контекст правилата за държавна помощ в сектора на въздушния транспорт вече изрично се позовават на принципите на Рамката за УОИИ (вж. параграф 67 и бележка под линия 2 от Съобщение на Комисията от 9 декември 2005 г. „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища“ (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

(261) Въпросът кое дружество следва да се разгледа за прилагане на условие а) по-горе (CalMac, NorthLink 1 и NorthLink 2 поотделно или заедно) беше повдигнат в решението за откриване на официалната процедура по разследване.

(262) Комисията отбелязва, че както CalMac, така и NorthLink 2 понастоящем получават по повече от 30 милиона EUR годишно всяко като компенсация за обслужването на съответните морски маршрути <sup>(51)</sup>. Следователно условие а) не е изпълнено.

(263) Що се отнася до NorthLink 2, последните налични данни показват трафик от 301 000 през 2004/2005 г. за двата обслужвани маршрута. За CalMac цифрите са много по-високи. Следователно условие в) също не е изпълнено.

(264) В заключение Комисията потвърждава своята предварителна оценка, че Решението за УОИИ не е приложимо в настоящия случай.

### 5.3.3. СЪЩЕСТВУВАЩА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА НА CALMAC

#### 5.3.3.1. **Определение**

#### **а) Hebrides и Clyde (с изключение на Gourock—Dunoon)**

(265) Както беше споменато преди това (вж. раздел 5.2 по-горе), единствено настоящата ситуация е от значение за оценяването на съвместимостта на помощта, предоставена на CalMac, тъй като това е съществуваща помощ. Следователно единствено условията на договора за обществени услуги от 2007 г. трябва да бъдат оценени за всички маршрути освен Gourock—Dunoon, който е изключен от този договор. В съответствие с процедурата на сътрудничество, предвидена в член 88, параграф 1 от Договора, Комисията е получила от Обединеното кралство цялата необходима информация за преглед на съществуващата схема за помощ.

(266) Оценката, направена по-горе по отношение на изпълнението на критерий Altmark 1 се прилага и тук. Договорът за обществени услуги от 2007 г., който е резултат от една открита и прозрачна публична тръжна процедура, е в съответствие с член 4 от Регламента относно морския каботаж, в който са определени спецификациите, които трябва да бъдат част от определението, а именно: пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилагани тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд.

<sup>(51)</sup> Компенсацията, изплатена на CalMac и NorthLink 2 за финансовата 2007/2008 година, е съответно 45,3 милиона GBP и 30 милиона GBP (вж. таблици 1 и 4 по-горе).

- (267) Договорът за обществени услуги предвижда задълженията, възложени на оператора, да не го възпрепятстват да използва корабите за някакви други цели, при условие че задължението за предоставяне на УОИИ е било и продължава да бъде изпълнявано. Това на практика позволява на оператора да превозва търговски превозни средства например, което представлява дейност извън обхвата на неговите задачи за обществени услуги. Това условие по никакъв начин не представлява очевидна грешка в определението на УОИИ, възложени на CalMac, тъй като се отнася до дейности извън обхвата на определението на УОИИ, които могат да бъдат изпълнявани от CalMac при търговски условия (без държавно субсидиране).
- б) Gourock—Dunoon**
- (268) Тъй като маршрутът Gourock—Dunoon е изключен от договора за обществени услуги от 2007 г., правното основание за компенсацията, свързана с този маршрут, продължава да бъде Highlands and Islands Shipping Services Act от 1960 г., изменен от раздел 70 от Transport (Scotland) Act от 2001 г. и от раздел 45 от Transport (Scotland) Act от 2005 г.
- (269) Задълженията за обществени услуги за този маршрут и съответната компенсация са предназначени само за превоз на пътници, а търговските превозни средства са изключени. CalMac обаче има право да предоставя транспортни услуги за търговски превозни средства при чисто търговски условия.
- (270) Определението на задължения за обществени услуги не отговаря на член 4 от Регламента относно морския каботаж. В действителност основните характеристики на обществената услуга, като обслужвани пристанища, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилагани тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд, не са официално определени в правен акт.
- (271) Заинтересовани страни твърдят, че определението на задължения за обществени услуги по маршрута Gourock—Dunoon представлява очевидна грешка по отношение на конкурентна услуга. Всъщност има друго дружество — Western Ferries, което предоставя транспортни услуги (за пътници, превозни средства и товари) по сходен маршрут, обслужващ като цяло същите места, въпреки че започва от и завършва на различни точки. McGill's Buses (местен автобусен превозвач) е въвел свързваща автобусна услуга от градския център на Dunoon, който превозва пътници-пешеходци направо до услугата на Western Ferries, а после — през Gourock до центъра на град Glasgow.
- (272) Обединеното кралство е предоставило достоверна информация относно адекватността на УОИИ за пътнически превоз по този маршрут. Докато се признава, че McGill's Buses и Western Ferries наистина предоставят „цялостна“ услуга за пътници-пешеходци за много ограничен брой плавания, нейните характеристики от гледна точка на честота, удобство, време за пътуване, транспортна интегрираност, надеждност и достъп за пътниците означава, че те не са заместители на услугата, предоставяна от CalMac. Следователно има сериозна икономическа и социална обосновка на общественото подпомагане за услуга за пътници от градски център до градски център.
- (273) Услугата на CalMac предлага по-голяма честота — 18 пътувания с отиване и връщане в делнични дни, спрямо 8 пътувания с отиване и връщане (най-вече в натоварени часове), предлагани от McGill's Buses, като последното не предлага услугата в неделя. Общото време за пътуване е по-малко с услугата на CalMac, особено в натоварените часове (понякога до 50 % по-дълго време на пътуване с услугата на McGill's). Услугата на CalMac е също така тясно интегрирана с железопътна връзка за Глазгоу за разлика от разписанието на Western Ferries. Услугата на CalMac е също така по-малко уязвима към закъснения и нарушения отколкото конкурентната услуга автобус — ферибот — автобус (например механични повреди на автобуси или закъснения, предизвикани от задръствания на движението или пътни работи, могат да въздействат отрицателно върху надеждността и времето за пътуване на конкурентната услуга).
- (274) Самото Western Ferries признава, че „бъдещето на всяка субсидирана услуга до Dunoon може да бъде единствено продължението на задължения за обществени услуги само за пътници, предоставяни от кораб/кораби само за пътници“. Western Ferries понастоящем обслужва 68 % от превоза на пътници, докато неговият дял от трафика на търговски превозни средства и автомобили е 86—88 %. Това показва, че CalMac играе важна роля в пътническия трафик и по-малка в търговския и автомобилния трафик.
- (275) Ролята на Комисията съгласно член 86, параграф 2 от Договора за ЕО трябва да бъде ограничена до проверяване за очевидни грешки при определянето на УОИИ. Въпреки че има друга конкурентна услуга за пътнически трафик по същия маршрут, тази друга услуга не е заместител на услугата на CalMac, а отличителните характеристики на последната не водят до извода, че е имало очевидна грешка при определянето на задълженията за обществени услуги.
- (276) Един свързан въпрос, повдигнат от Western Ferries, е, че на CalMac е позволено да обслужва комбинирани кораби за превозни средства и пътници по този маршрут, докато задълженията за обществени услуги обхващат само пътническия трафик. Western Ferries твърди, че това води до кръстосано субсидиране и несправедлива конкуренция и че по тази причина задълженията за обществени услуги следва да се изпълняват само с кораб, предназначен единствено за пътници.
- (277) Съгласно член 86, параграф 2 от Договора за ЕО това не може да се счита за очевидна грешка в определянето на УОИИ. Операторите, натоварени със задължения за обществени услуги, могат също така да развият и несубсидирани търговски дейности. Когато те осъществяват търговски дейности, те трябва да отговарят на определени изисквания като отделно водене на счетоводството, адекватно разпределение на общите разходи и липса на кръстосано субсидиране между двата вида дейност.

(278) При условие че тези изисквания в настоящия случай са изпълнени, Комисията не може да наложи предоставянето на УОИИ чрез кораб, предназначен единствено за пътници. Не може да се отрече, че в този случай дейностите по търговската и обществената услуга са свързани много тясно — едни и същи кораби предоставят едновременно обществената услуга и търговските услуги — и споделят по-голямата част от разходите. Това подчертава необходимостта от специална бдителност по отношение на разделното водене на счетоводството и механизма за разпределение на разходите <sup>(52)</sup>. Това обаче не означава, че има очевидна грешка в определението на обществената услуга.

(279) В заключение определението на задължения за обществени услуги не отговаря на член 4 от Регламента относно морския каботаж. В действителност основните характеристики на обществената услуга, като пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилагани тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд, не са официално определени в правен акт. Следователно настоящото определение на УОИИ за обслужване на маршрута Gourock—Dunoon представлява очевидна грешка.

(280) По принцип обаче е възможно в бъдеще законно да се определи УОИИ за превоз на пътници по този маршрут, включително възможността доставчикът да извършва търговски дейности, като използва комбиниран кораб за пътници/превозни средства. Като такова това няма да представлява очевидна грешка, при условие че неговите характеристики са точно определени в правен акт.

(281) Както беше посочено по-горе, Обединеното кралство уведоми Комисията, че ще се обяви нов открит, прозрачен и недискриминационен публичен търг за договор за обществени услуги по този маршрут само за пътници, като прилагане на подходяща мярка.

(282) Следователно Обединеното кралство следва да гарантира, че този публичен търг ще съдържа подходящо определение на задълженията за обществени услуги, което е съвместимо с член 86, параграф 2 от Договора. Комисията ще следи дали правилно се прилага подходящата мярка, приета от Обединеното кралство.

### 5.3.3.2. Възлагане

#### a) Hebrides и Clyde (с изключение на Gourock—Dunoon)

(283) Изглежда очевидно, че CalMac е било изрично натоварено с предоставянето на въпросната обществена услуга. Договорът за обществени услуги от 2007 г. съдържа точни указания за услугите, които CalMac следва да предоставя, и за това как обхватът на задачата за обществени услуги може да бъде променен.

<sup>(52)</sup> В този контекст вж. също съображения 295—298 от настоящото решение.

(284) Договорът за обществени услуги съдържа също така ясни разпоредби за контрол на изпълнението на обществената услуга чрез налагане на задължение за представяне на редовна подробна информация от страна на CalMac на изпълнителната власт относно обслужването на маршрутите. Съществуват например показатели за изпълнението, които редовно биват оценявани. Ако стандартите за изпълнение не са изпълнени, тогава безвъзмездната финансова помощ може да бъде съответно понижена.

#### b) Gourock—Dunoon

(285) В случая на маршрута Gourock—Dunoon Комисията счита, че CalMac не е било подходящо натоварено с обслужването на този маршрут. В действителност, освен факта, че понастоящем УОИИ не е добре определена, липсват ясни правни разпоредби, определящи условията, при които CalMac трябва да предоставя УОИИ. Липсват и ясни разпоредби за изчисляване на компенсацията или показателите за изпълнение, които биха засегнали годишната безвъзмездна финансова помощ например. Следователно възлагането на този маршрут на CalMac понастоящем не е достатъчно ясно и изчерпателно.

(286) Органите на Обединеното кралство следва да гарантират, че, в контекста на новия публичен търг за договор за обществени услуги само за пътници по този маршрут, задълженията за обществени услуги ще бъдат ясно възложени на спечелилия участник.

### 5.3.3.3. Пропорционалност

#### a) Hebrides и Clyde (с изключение на Gourock—Dunoon)

(287) Тъй като държавната помощ, предоставена до момента на CalMac, се счита за съществуваща помощ, Комисията не е нужно да прави преценка дали е имало свръхкомпенсиране на задълженията за обществени услуги на CalMac в миналото. Следователно оценката трябва да се отнася за бъдещето. Трябва да се преценява единствено дали условията на договора за обществени услуги от 2007 г. предоставят достатъчни гаранции, за да бъде избегнато свръхкомпенсиране и потенциално антиконкурентно поведение на CalMac.

(288) Както е посочено по-горе <sup>(53)</sup>, публичният търг е бил проведен по открит и прозрачен начин.

(289) Условията на договора за обществени услуги са подходящи за предотвратяване на свръхкомпенсиране на изпълнението на задълженията за обществени услуги. Компенсацията е ограничена до разходите за дейността минус приходите от дейността (включително разумна печалба). Разходите, които са допустими за компенсиране, са също така ясно определени в договора за обществени услуги.

<sup>(53)</sup> Вж. съображения 178—198, където се оценява съответствието с критерий Altmark 4. Въпреки че това условие не е изпълнено, търгът се счита за достатъчно открит и прозрачен съобразно критериите, определени в Регламента относно морския каботаж.



- (290) Съществува механизъм за връщане на средства, при който основната част от всяко потенциално надвишаване на компенсацията ще бъде върнато на шотландските органи. Не се връща само малка част. Ако например свръхкомпенсирането е 1 милион GBP, само 275 000 GBP ще бъдат задържани от CalMac. В случай че свръхкомпенсирането е 10 милиона GBP, само 725 000 GBP ще бъдат задържани от CalMac. Тази система е предназначена да създаде стимул за CalMac да понижи разходите и да бъде по-ефективно. Тези средства са силно ограничени и в съответствие с определението на „разумна печалба“, посочено в Рамката за УОИИ (точка 18 от нея) <sup>(54)</sup>. Въпреки че Рамката за УОИИ не се прилага в настоящия случай, Комисията счита, че потенциалните надвишаващи суми на компенсацията, които могат да бъдат задържани от CalMac, са силно ограничени и пропорционални на сумите на компенсацията.
- (291) Освен това предвиденият марж на печалбата в договора за обществени услуги е резултат от конкурентна тръжна процедура и следователно е гарантирано, че този марж е определен на разумно равнище.
- (292) Съществува също така клауза в договора за обществени услуги, която гарантира, че ако доставчикът на обществената услуга получи допълнително публично подпомагане от други източници, безвъзмездната финансова помощ по условията на договора ще бъде съответно понижена.
- (293) В заключение договърът за обществени услуги съдържа достатъчни предпазни гаранции срещу свръхкомпенсиране за изпълнението на задълженията за обществени услуги.
- (294) Освен въпроса със свръхкомпенсирането Комисията е направила и оценка във връзка с жалбите, получени в това отношение, дали договърът за обществени услуги съдържа достатъчни гаранции за избягване на антиконкурентно поведение от страна на CalMac, което може да причини ненужно нарушаване на конкуренцията. Такъв би бил случаят например, ако CalMac можеше последователно да подбива цените на конкурентите, като по този начин ги изхвърля от пазара.
- (295) В този контекст трябва да се подчертае, че понастоящем няма никаква конкуренция по тези маршрути. Също така договърът за обществени услуги предвижда строги условия за цените на билетите. Той включва разписание на цените за 2007/2008 г. и налага консултиране с шотландските органи, ако цените бъдат преразгледани. CalMac по-специално би нарушило условията на договора за обществени услуги, ако едностранно и неоснователно понижи цените, за да изхвърли от пазара съществуващи конкуренти или да предотврати навлизането на потенциални нови конкуренти. Освен това CalMac не може да претендира за допълнителна компенсация за понижаване на приходите, произтичащо от отстъпки или намаления на цените, въведени в публикуваната тарифа. Това предотвратява също така възможно антиконкурентно ценово поведение.
- (296) Друго възможно нарушение на пазара би възникнало, ако доставчикът на обществени услуги самостоятелно би могъл значително да измени или повиши своето предлагане на обществена услуга, например като добави нови маршрути или значително повиши честотите. Ако автоматично би било допустимо CalMac да получи допълнителна компенсация за тези добавени услуги, това би могло да предизвика нежелано нарушаване на конкуренцията, извън рамките на това, което разумно би могло да бъде прието като съответно на изпълнението на задълженията за обществени услуги.
- (297) Договърът за обществени услуги изрично предвижда предварително консултиране с шотландските министри и одобрение от тяхна страна преди да бъдат направени каквито и да било съществени корекции в публикуваните разписания и честоти или в съгласуваните услуги.
- (298) В договора за обществени услуги има също така конкретни разпоредби, които забраняват на доставчика на обществената услуга крътосано субсидиране между неговите дейности по обществената услуга и дейностите, които не са свързани с обществени услуги, и изискват всички трансакции между CalMac и неговите дъщерни дружества да се извършват на база равнопоставеност и независимост на страните.
- (299) Почти всички дейности на CalMac попадат в обхвата на договора за обществени услуги. Въпреки това, с цел гарантиране на прозрачност, трябва да има разделение на счетоводството между неговите дейности, свързани с обществените услуги, и неговите дейности, които не са свързани с обществени услуги, или търговски дейности в съответствие с условията на Директивата за прозрачността <sup>(55)</sup>.
- (300) Съгласно условията на договора за обществени услуги CalMac трябва да докладва ежегодно действителните направени разходи във връзка с изпълнението на задачите за обществени услуги. В този отчет за действителни резултати разходите за обществени услуги се отделят от останалите дейности на CalMac. Следователно се гарантира, че размерът на публичните средства, отпуснати на CalMac, и използването на тези средства са ясно разграничени от останалата част на дейностите на CalMac. Договърът за обществени услуги изрично предвижда, че е необходимо да се поддържат ясни, отделни и прозрачни счетоводни системи за финансирането и изпълнението на дейностите по обществената услуга.

<sup>(54)</sup> За сравнение, когато свръхкомпенсирането възлезе на 10 милиона GBP (много малко вероятен и безпрецедентен сценарий), 725 000 GBP, които CalMac би задържало, биха представлявали само около 1,7 % от годишната компенсация, заплатена на CalMac през 2007/2008 г., и много по-малка част от общите приходи.

<sup>(55)</sup> Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите-членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

- (301) С цел да се гарантира, че направените разходи по дейностите за обществени услуги са ясно разграничени от разходите, направени по отношение на други дейности, необходимо е също така да се създаде подходяща система за разпределяне на разходите, които са общи за двата вида дейности.
- (302) Договорът за обществени услуги съдържа подробно описание на всички разходи, които са допустими за компенсиране. Освен безвъзмездната финансова помощ за покриване на дефицита, която е предназначена да обхване всички оперативни разходи, свързани с предоставянето на обществената услуга (например разходи за лизинг на корабите на SMAL, разходи за морския персонал, гориво, такси за ползване на терминалите, таксуване, застраховка и т.н.), предвидени са добавки за неочаквани увеличения на разходите за гориво и за капиталови разходи (например придобиване на активи за изпълнение на дейностите по обществените услуги, пристанищни работи за същата цел и т.н.). Всички разходи, обхванати от безвъзмездната финансова помощ за покриване на дефицита, са точно количествено определени в базовия сценарий, а условията за прилагане и за определяне на потенциалните добавки за гориво и капиталови надбавки са точно определени в договора за обществени услуги.
- (303) Следователно договорът за обществени услуги е достатъчно ясен по отношение на разпределението на разходите между дейностите, свързани с обществената услуга, и другите дейности.
- (304) В съответствие със своята обичайна практика по отношение на съществуващи схеми за помощ Комисията ще продължи да наблюдава дейностите на CalMac и по-специално правилното разпределение на разходите, избягването на кръстосано субсидиране и пълната прозрачност по отношение на отделното водене на счетоводството.
- (305) Комисията положително отчита в този контекст, че органите на Обединеното кралство възнамеряват публично да съгласуват със заинтересованите страни въвеждането на значителни промени в задълженията за обществени услуги на CalMac за маршрутите в района на Hebrides и Clyde. Те ще изискват също така CalMac да съставя отделни одитирани отчети за приходите и разходите за дейностите по обществените услуги и за търговските дейности, считано от финансовата 2009/2010 година и възнамеряват да включват това изискване във всички бъдещи договори за обществени услуги за фериботни услуги в района Hebrides и Clyde.
- б) Gourock—Dunoon**
- (306) Western Ferries твърди, че услугата само за пътници, основана на кораб само за пътници, би спестила пари на данъкоплатците, като се намали сумата на годишната субсидия за CalMac. Член 86, параграф 2 от Договора обаче не изисква от държавите-членки да избират най-рентабилния начин за осигуряване на обществена услуга.
- (307) В случая на маршрута Gourock—Dunoon няма ясни разпоредби за избягване на свръхкомпенсиране, няма изрични гаранции срещу антиконкурентно поведение или кръстосано субсидиране и няма официално изискване за отделно водене на счетоводство или разпоредби за разпределение на разходите.
- (308) Следователно, що се отнася до маршрута Gourock—Dunoon, няма достатъчни гаранции, че помощта е съразмерна на задълженията на CalMac за обществени услуги и следователно че мерките са необходими, за да направят помощта съвместима в бъдеще.
- (309) Органите на Обединеното кралство приеха, като подходяща мярка, да организират публична тръжна процедура. В контекста на съществуващата схема за помощ за този маршрут Комисията счита, че при прилагане на публичната тръжна процедура органите на Обединеното кралство трябва да гарантират включването в този договор за обществени услуги само за пътници за маршрута Gourock—Dunoon на ясни разпоредби за избягване на свръхкомпенсирането и изрични гаранции срещу антиконкурентно поведение и кръстосано субсидиране, включително задължението за публично съгласуване със заинтересованите страни на съществени промени в задачите по обществената услуга. Изисква се също така и официално условие за отделното водене на счетоводството и подходящи разпоредби за разпределение на разходите.
- (310) Комисията отбелязва също така положително в този контекст, че органите на Обединеното кралство възнамеряват публично да съгласуват със заинтересованите страни въвеждането на съществени промени в задълженията на CalMac за обществени услуги за маршрута Gourock—Dunoon. Те ще изискват също така от CalMac да представя отделни одитирани отчети за приходите и разходите за дейности, свързани с обществените услуги, и за търговски дейности, считано от финансовата 2009/2010 година, и възнамеряват да включват тези изисквания във всички бъдещи договори за обществени услуги за фериботни услуги по маршрута Gourock—Dunoon.
- 5.3.3.4. Заключение по частта за съществуващата помощ**
- а) Hebrides и Clyde (с изключение на Gourock—Dunoon)**
- (311) УОИИ за обслужването на маршрутите в района на Clyde и Hebrides, с изключение на Gourock—Dunoon, е добре определена и надлежно е възложена на CalMac. Съществуват достатъчни гаранции, за да се осигури съразмерността на компенсацията, предоставена на CalMac, с неговите задължения за обществени услуги. Следователно държавната помощ, предоставена на CalMac за обслужването на тези маршрути, е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора за ЕО.
- б) Gourock—Dunoon**
- (312) Обществената услуга за маршрута Gourock—Dunoon не е достатъчно добре определена и не е била възложена по достатъчно точен и прозрачен начин. Гаранциите не са достатъчни, за да се гарантира пропорционалността на компенсацията, предоставена на CalMac, с неговите задължения за обществени услуги. Следователно държавната помощ, предоставена на CalMac за обслужването на маршрута Gourock—Dunoon, не е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора.

- (313) Комисията отбелязва, че органите на Обединеното кралство, съгласно процедурата на сътрудничество, предвидена за съществуващи схеми за помощ, е приела като подходяща мярка да обяви нов открит, прозрачен и недискриминационен търг за договор за обществени услуги за този маршрут само за пътници по линиите, описани по-горе. Според член 19 от Процедурния регламент с приемането на подходяща мярка държавата-членка е задължена да я приложи.
- (314) С цел да се гарантира съвместимостта на обществената услуга за този маршрут с член 86, параграф 2 от Договора за ЕО прилагането следва да бъде извършено в съответствие със следните изисквания: търгът и последващият договор за обществени услуги трябва да бъдат обявени в рамките на разумен срок, трябва да съдържат ясно и точно определение на задълженията за обществени услуги, трябва да предвиждат пълно и подробно възлагане на обществената услуга на доставчика, трябва да съдържат подходящи гаранции за предотвратяване на свръхкомпенсиране, кръстосано субсидиране и антиконкурентно поведение (включително задължението за публично съгласуване със заинтересованите страни на значителните промени в задачите по обществените услуги) и да съдържат ясни разпоредби за разпределението на разходите и отделното водене на счетоводството.
- (315) Поради горепосочените причини трябва да се заключи, в съответствие с член 18 от Процедурния регламент, че съществуващата помощ за този маршрут вече не е съвместима с общия пазар. Съгласно член 18 от Процедурния регламент подходящите мерки, споменати по-горе, и тяхното правилно прилагане следва да гарантират бъдещата съвместимост на помощта със законодателството на Общността.
- (316) С писмо от 15 май 2009 г. органите на Обединеното кралство се ангажират да започнат процедурите, които са необходими за обявяването на публичен търг за този маршрут преди края на 2009 г., като по този начин са приели предложените подходящи мерки. Срокът на действие на последвалия договор за обществени услуги следва да започне преди края на юни 2011 г.
- (317) Комисията отбелязва в този контекст, че органите на Обединеното кралство възнамеряват публично да съгласуват със заинтересованите страни въвеждането на значителни промени в задълженията на CalMac за обществени услуги за маршрута Gourock—Dunoon. Те ще изискват също така CalMac да представя отделни одитирани отчети за приходите и разходите за дейностите, свързани с обществените услуги, и за търговските дейности, считано от финансовата 2009—2010 година, като възнамеряват да включват тези изисквания във всички бъдещи договори за обществени услуги за фериботни услуги по маршрута Gourock—Dunoon.
- (318) С оглед на горното и в съответствие с член 19 от Процедурния регламент Комисията отчита приемането на подходящите мерки от органите на Обединеното кралство и счита, че при правилното прилагане на подходящите мерки, както е описано по-горе, схемата ще бъде в съответствие с член 86, параграф 2 от Договора. Следователно съвместимостта на схемата с Договора за ЕО е предмет на проверка от Комисията дали подходящите мерки, приети от органите на Обединеното кралство, са били точно и надлежно приложени от държавата-членка.
- (319) Комисията отблизо ще наблюдава прилагането на подходящите мерки, описани по-горе, и изисква от органите на Обединеното кралство редовно да я уведомяват за всички предприети стъпки в процеса на прилагане.
- (320) Комисията си запазва правото непрекъснато да прави оценка на съществуващата схема за помощ съгласно член 88, параграф 1 от Договора за ЕО и да предлага допълнителни подходящи мерки, изисквани от постепенното развитие или функциониране на общия пазар.

#### 5.3.4. NORTHLINK

##### 5.3.4.1. *Определение*

###### a) **NorthLink 1 (2002—2006 г.)**

- (321) Както беше посочено преди това (вж. раздел 5.2.3 по-горе), помощта, предоставена на NorthLink 1 и NorthLink 2, представлява нова помощ. Следователно, освен преценка на настоящата ситуация, Комисията също така трябва да оцени съвместимостта на мярката след подписването на първия договор за обществени услуги с NorthLink 1.
- (322) Съответните разпоредби за оценка, дали задачите за обществени услуги на NorthLink 1 са били подходящо определени, се съдържат в член 4 от Регламента относно морския каботаж, който определя спецификациите, които следва да бъдат част от определението, а именно: пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилагани тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд.
- (323) Относително ясно е, че договорът за обществени услуги, обхващащ периода 2002—2006 г., изпълнява този критерий, като подробно определя всички тези параметри. Поканата за участие в търга посочва по-специално: конфигурацията на маршрута и минималния брой плавания, изискването за капацитет за превоз на товари (въпреки че не е предмет на субсидия) и живи животни, изискванията за минимален капацитет (поне равен на този, който вече се предлага от P&O Ferries) и първоначалните тарифи, които не следва значително да надвишават тези, прилагани от P&O Ferries.

(324) Този договор за обществени услуги също така има разумен срок — по-малко от шест години — в съответствие с тълкуването от Комисията на Регламента относно морския каботаж.

(325) Протоколът, подписан през 2004 г. в резултат на финансовите затруднения на NorthLink 1 през 2003 г., основно предвижда допълнително финансиране на дефицита и не променя значително вече въведеното определение на задължения за обществени услуги.

#### б) NorthLink 2 (2006—2012 г.)

(326) Както вече е отбелязано в решението за откриване на официална процедура по разследване, Комисията счита, че задачите за обществени услуги, възложени на Northlink 2, отговарят на законна УОИИ.

(327) Както и предишния договор за обществени услуги с NorthLink 1, вторият договор за обществени услуги с NorthLink 2 също ясно определя всички параметри на задълженията за обществени услуги в съответствие с член 4 от Регламента относно морския каботаж. Поканата за участие в търга посочва по-специално: конфигурацията на маршрута и минималния брой плавания, изискването за ро-ро капацитет за превоз на товари (този път също допустим за субсидия) и живи животни, изискванията за минимален капацитет (поне равен на този, който вече е бил предлаган от NorthLink 1) и първоначалните тарифи, които не може значително да надвишават тези, прилагани от NorthLink 1.

(328) Както и предишния договор с NorthLink 1, този договор за обществени услуги също има разумен срок — шест години — в съответствие с тълкуването от Комисията на Регламента относно морския каботаж.

#### 5.3.4.2. Възлагане

##### а) NorthLink 1 (2002—2006 г.)

(329) Изглежда ясно, че на NorthLink 1 изрично е възложено предоставянето на въпросната обществена услуга през периода 2002—2006 г. Договорът за обществени услуги съдържа точни указания за услугите, които NorthLink 1 трябва да предоставя и за това как обхватът на задачите за обществени услуги би могъл да бъде променен.

(330) Групата по транспорта на шотландската изпълнителна власт е наблюдавала резултатите на NorthLink 1 спрямо условията на първоначалния и на променените договори. NorthLink 1 е представяло на този орган редовни доклади за резултатите.

##### б) NorthLink 2 (2006—2012 г.)

(331) Както в случая с NorthLink 1, ясно е, че на NorthLink 2 е било изрично възложено предоставянето на въпросната обществена услуга през периода 2006—2012 г. Договорът за обществени услуги съдържа точни указания за услугите, които NorthLink 2 трябва да пред-

оставя и как обхватът на задачите за обществени услуги може да бъде променен.

(332) Договорът за обществени услуги съдържа ясни разпоредби относно контрола на изпълнението на обществената услуга, като налага предоставянето на редовна подробна информация относно обслужването от NorthLink 2 на шотландските органи. Съществуват например показатели за изпълнението, които редовно се оценяват. Ако стандартите за изпълнение не са изпълнени, тогава безвъзмездната финансова помощ може да бъде съответно намалена.

#### 5.3.4.3. Пропорционалност

##### а) NorthLink 1 (2002—2006 г.)

(333) За разлика от субсидиите, предоставени на CalMac, които представляват съществуваща помощ (вж. раздел 5.2.2 по-горе), помощта, предоставена на NorthLink 1 и NorthLink 2, представлява нова помощ. Следователно за Комисията не е достатъчно да оцени дали разпоредбите на този договор за обществени услуги (обхващащ периода 2002—2006 г.) предвиждат достатъчни гаранции за избягване на свръхкомпенсиране и възможно антиконкурентно поведение от страна на доставчика на обществената услуга. Необходимо е също така да се прецени дали има свръхкомпенсиране на задължения за обществени услуги на NorthLink от 2002 г. насам и дали доставчикът на обществени услуги се е показал някакъв вид антиконкурентно поведение, което би повишило разходите за изпълнение на неговите задължения за обществени услуги до степен, която не би била пропорционална на целта, преследвана от договорите за обществени услуги.

(334) Трябва обаче да се подчертае, че оценката на съвместимостта е ограничена до проверка за свръхкомпенсиране и възможно антиконкурентно поведение и не се занимава с въпроса с рентабилността или понижаването до минимум на разходите, за разлика от оценката за съществуване на държавна помощ съгласно условие Altmark 4. При оценяване на съвместимостта с член 86, параграф 2 от Договора не е задача на Комисията да проверява дали обществената услуга е могло да бъде предоставена по-ефективно.

(335) Както е показано в таблица 3 по-горе, нетните резултати от дейностите по обществената услуга на NorthLink 1 в някои години са били положителни (2003/2004 г. и 2005/2006 г.) и отрицателни в други години (2002/2003 г. и 2004/2005 г.). Общият резултат от дейностите по обществената услуга на NorthLink 1 през периода, през който то е обслужвало маршрутите в района на северните острови (2002—2006 г.) е бил положителен в размер на 0,9 милиона GBP. Тази сума отговаря на средно годишно надвишение на публичното финансиране в размер на 0,2 милиона GBP.

- (336) Първо трябва да се отбележи, че данните, предоставени от органите на Обединеното кралство, са резултат от аналитични счетоводни изчисления въз основа на законоустановените отчети. Тези резултати са били проверени от независим външен одитор по отношение на използваната методика, счетоводните данни и съдържанието на отчета. Не са открити значителни разлики между отчетените суми и основните счетоводни книги и записи на NorthLink 1. Тези данни са били подходящо установени и са достоверни <sup>(56)</sup>.
- (337) Средното годишно надвишение на публичното финансиране от 0,2 милиона GBP е много ограничено в сравнение със средната годишна публична компенсация, предоставена на NorthLink 1 — приблизително 23,2 милиона GBP <sup>(57)</sup>, като представлява само около 0,9 % от тази сума.
- (338) Комисията приема принципа, че компенсацията, заплатена на предприятията, натоварени с УОИИ, „не може да надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, направени при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на тези задължения“ <sup>(58)</sup>. Разумната печалба се определя като „коефициент на възвръщаемост на собствения капитал с отчитане на риска — или липсата на риск — за предприятието във връзка с интервенцията от страна на държавата-членка [...]“. В настоящия случай средният годишен марж на печалбата от около 0,6 % от постъпленията от обществена услуга <sup>(59)</sup> е много ограничен и може да се приеме за разумен с оглед на рисковете, поети от NorthLink 1 при изпълнение на неговите задължения за обществени услуги. Трябва поспециално да се отбележи, че тези много ограничени печалби на NorthLink 1 са резултат от конкурентна тържна процедура за възлагане на договор за обществени услуги и следователно следва да бъдат поддържани на минимално равнище в съответствие с пазарните условия.
- (339) Следователно NorthLink 1 не е било безпричинно свръхкомпенсирано за изпълнението на неговите задачи за обществени услуги през периода, през който е обслужвало маршрутите в района на северните острови.
- (340) В първоначалната жалба на Streamline Shipping от юли 2004 г. се твърди, че поне 2 милиона GBP са платени на NorthLink 1 извън обхвата на възстановимите разходи по отношение на неговите задължения за обществени услуги направо за наем на товарен кораб. Както е показано по-горе обаче, това не е довело до свръхкомпенсиране на задълженията за обществени услуги на NorthLink 1.
- (341) По отношение на възможното антиконкурентно поведение, ценовите данни, предоставени от Streamline Shipping <sup>(60)</sup> не посочват значителни разлики в цената за товарния превоз между NorthLink 1 и Streamline Shipping. По маршрута за Shetland цените на NorthLink 1 са по-високи от цените на Streamline Shipping през всичките години. По маршрута за Orkney цените на NorthLink 1 са по-ниски от цените на Streamline Shipping през всичките години (между 5 % и 13 %), но този факт не доказва антиконкурентно поведение. Още повече възможно е сравнението да е обърквашо, тъй като тарифите за ро-ро и ло-ло превоз не са пряко сравними, както е посочено от органите на Обединеното кралство.
- (342) Освен това Комисията отбелязва, че търговските дейности, осъществявани от NorthLink 1, сами по себе си са били печеливши за всяка една година от обслужването от страна на NorthLink 1. Това означава, че цените, прилагани от NorthLink 1 за неговите търговски дейности, са били пазарно ориентирани и съвместими с поведението на пазарен инвеститор, увеличаващ до максимум печалбите.
- (343) Още повече че в своя доклад от декември 2005 г., в който е направен анализ на резултатите на NorthLink 1, Шотландската сметна палата не споменава никакво възможно антиконкурентно поведение (например подбиване на цените) като причина за финансовите затруднения на NorthLink 1. По-скоро тези затруднения се отдават в голяма степен на повишената и неочаквана конкуренция от страна на други предприятия.
- (344) В заключение NorthLink 1 не е било неоправдано свръхкомпенсирано за изпълнението на своите задължения за обществени услуги и няма доказателства то да е показало някаква форма на антиконкурентно поведение през периода, през който то е обслужвало маршрутите в района на северните острови. Заключение е, че държавната помощ, предоставена на NorthLink 1, е била пропорционална с оглед на неговите задължения за обществени услуги.
- б) NorthLink 2 (2006—2012 г.)**
- (345) По отношение на договора за обществени услуги с NorthLink 2, от Комисията се изисква да провери, от една страна, дали е имало свръхкомпенсиране на задължения за обществени услуги до момента. Тя ще провери също така дали е имало възможно антиконкурентно поведение, което би повишило разходите за изпълнение на задълженията за обществени услуги до равнище, което не би било пропорционално на целта, преследвана от договора за обществени услуги. От друга страна, Комисията трябва да провери дали настоящите разпоредби на договора за обществени услуги с NorthLink 2 съдържат достатъчни гаранции, за да се гарантира пропорционалността на помощта.
- (346) Както е показано в таблица 5, нетните резултати от дейностите по предоставяне на обществената услуга от страна на NorthLink 2 са били положителни през първите две години на обслужване (2006/2007 г. и 2007/2008 г.). Общият нетен резултат от дейността на NorthLink 2 до момента е положителен — в размер на 2,4 милиона GBP. Тази сума отговаря на годишно средно надвишение на публичното финансиране с 1,2 милиона GBP.

<sup>(56)</sup> По отношение на допустимостта на метода на „ретрополация“ вж. решението на Първоинстанционния съд от 7 юни 2006 г. по дело T-613/97, UFEEX и други/Комисия (по-специално точки 128—147).

<sup>(57)</sup> Общо 92,6 милиона GBP са предоставени на NorthLink 1 по време на приблизително четиригодишното обслужване.

<sup>(58)</sup> Вж. параграф 14 от Рамката за УОИИ.

<sup>(59)</sup> Средните годишни приходи от дейностите по предоставяне на обществената услуга на NorthLink 1 възлизат на 32,4 милиона GBP (вж. таблица 3 по-горе).

<sup>(60)</sup> Вж. таблица 6.

- (347) Както е посочено по-горе в случая с NorthLink 1, трябва първо да се отбележи, че предоставените данни от органите на Обединеното кралство са резултат от аналитични счетоводни изчисления въз основа на законоустановените отчети. Тези резултати са били проверени от независим външен одитор по отношение на използваната методика, счетоводните данни и съдържанието на отчета. Не са открити съществени разлики между отчетените суми и основните счетоводни книги и записи на NorthLink 2. Комисията счита, че тези данни са били правилно установени и са достоверни <sup>(61)</sup>.
- (348) Годишното средно надвишение на публичното финансиране с 1,2 милиона GBP е ограничено в сравнение със средната годишна публична компенсация, предоставена на NorthLink 2 — 26,6 милиона GBP <sup>(62)</sup>, което представлява само около 4,5 % от тази сума.
- (349) Както е посочено по-горе, Комисията е приела принципа за разумна печалба за изпълнение на задълженията за обществени услуги. В настоящия случай средният годишен марж на печалбата от около 2,4 % от приходите от обществената услуга <sup>(63)</sup> е ограничен и може да се приеме като разумен с оглед на рисковете, поети от NorthLink 2 при изпълнение на неговите задължения за обществени услуги. По-специално следва да се отбележи, че тези ограничени печалби на NorthLink 2 са резултат от конкурентна тръжна процедура за договор за обществени услуги и следователно е трябвало да се поддържат на минимално равнище в съответствие с пазарните условия.
- (350) Следователно Комисията счита, че NorthLink 2 до момента не е било неоправдано свръхкомпенсирано за изпълнението на своите задачи по предоставяне на обществени услуги през периода, през който е обслужвало маршрутите в района на северните острови.
- (351) По отношение на възможно антиконкурентно поведение от NorthLink 2, Streamline Shipping твърди, че намалението на тарифата за превоз с 25 % до Shetland и 19 % до Orkney, обявени в началото на третия договор за обществени услуги през юли 2006 г. неоправдано са ошетили Streamline Shipping и са станали възможни единствено поради завишената субсидия за NorthLink 2 в сравнение с NorthLink 1.
- (352) Както беше посочено по-горе, NorthLink 2 не извършва дейност извън обхвата на договора за обществени услуги. По-специално, за разлика от договора за обществени услуги с NorthLink 1, договърът между шотландските органи и NorthLink 2 обхваща превоза на товари като дейност, свързана с обществена услуга. Това намаление в таксите за превоз на товари е било наложено от шотландските органи като част от условията на търга. Следователно тази информация е била публична и участниците в търга е трябвало да я вземат предвид при съставяне на своите оферти.
- (353) NorthLink 2 до този момент не е било свръх компенсирано за своите задължения за обществени услуги. Освен това, както е посочено в таблица 5 по-горе, товарният превоз сам по себе си е бил печеливш през двете години на обслужване от страна на NorthLink 2. Това означава, че цените на NorthLink 2 по търговските му дейности са били основани на пазара и съвместими с поведението за максимизиране на печалбата на пазарния инвеститор.
- (354) В допълнение Комисията признава, че тарифите за ро-ро и ло-ло превоз на товари не могат да бъдат пряко сравнени поради причините, посочени в съображение 100 по-горе.
- (355) Освен това, за разлика от NorthLink 2, Pentland Ferries не публикува своите тарифи за превоз на товари, а вместо това кани своите потенциални клиенти да се свържат с неговите офиси за резервации, за да получат оферта и да направят резервация. Следователно за NorthLink 2 би било трудно умишлено и постоянно да подбива тарифите на Pentland Ferries.
- (356) Отново във връзка с възможно антиконкурентно поведение на NorthLink 2, Pentland Ferries твърди, че NorthLink 2 прилага схема на отстъпки за жителите на Orkney, наречена „friends and family“, която оказва пагубно въздействие върху конкурентната услуга, предоставяна от Pentland Ferries <sup>(64)</sup>.
- (357) Както е посочено по-горе в таблица 7, всички основни тарифи, прилагани от NorthLink 2 за пътници и превозни средства, са по-високи от тези, прилагани от Pentland Ferries. Липсват публични доказателства за възможни отстъпки, практикувани от Pentland Ferries, но дори да се приеме, че то не прилага никакви отстъпки, тарифите, прилагани от NorthLink 2, включително схемата на отстъпката „friends and family“ не са съществено или постоянно по-ниски от тарифите, прилагани от Pentland Ferries. Освен това отстъпките не се предлагат по време на натоварения пиков сезон (юли и август). Още повече, както е отбелязано от органите на Обединеното кралство, че схемата на отстъпки представлява само малка част от превоза, извършван от NorthLink 2 (1,6 %), и дори още по-малка част от приходите на NorthLink 2 (0,5 %). Очакваният приход за NorthLink 2 от продажба на билети в резултат на отстъпките (като се игнорира възможното допълнително търсене, породено от отстъпките) е много ограничен <sup>(65)</sup>. Накрая Pentland Ferries не може да докаже с конкретни цифри, че е финансово засегнато от тази схема на отстъпки. Следователно Комисията счита, че няма солидни основания за обвинения в антиконкурентно поведение на NorthLink 2 или някакво сериозно нарушение на конкуренцията за сметка на схемата на отстъпки.

<sup>(61)</sup> Вж. бележка под линия 56.

<sup>(62)</sup> Вж. таблица 4.

<sup>(63)</sup> Средните годишни приходи от дейностите по предоставяне на обществената услуга от страна на NorthLink 2 възлизаха на 50,5 милиона GBP (вж. таблица 5 по-горе).

<sup>(64)</sup> Вж. съображения 107—109.

<sup>(65)</sup> Въз основа на оценка на органите на Обединеното кралство за общите приходи от тази схема (за всички допустими пътници и автомобили) през 2008 г. — около 95 000 GBP — отстъпката от 30 % ще е равна на около 40 700 GBP.

- (358) Освен това една заинтересована страна твърди, че NorthLink 2 предлага настаняване „Bed & Breakfast“ в Orkney (когато корабът не се движи през нощта) като търговска дейност при тарифи, които са под себестойността, и че това засяга доставчиците на хотелски услуги „Bed & Breakfast“<sup>(66)</sup>. Въпреки че този въпрос не е повдигнат в решението за откриване на официална процедура по разследване, не е предоставено конкретно доказателство, показващо, че цените, прилагани от NorthLink 2 за тази услуга, са под себестойността или че тази услуга засяга неблагоприятно приходите на конкурентните хотелски оператори, предлагащи „Bed & Breakfast“. Освен това цените за настаняване на кораб и разходите за осигуряване на такова настаняване не могат да бъдат пряко сравнени с цените за настаняване в хотел и съответните разходи. Следователно Комисията счита, че няма солидни основания да се твърди, че има антиконкурентно поведение от страна на NorthLink 2 или някакво сериозно нарушение на конкуренцията вследствие на тази услуга. Във всеки случай всяко възможно нарушение на конкуренцията не би засегнало търговията между държавите-членки, като се има предвид че то изцяло се осъществява в Orkney.
- (359) Освен оценка на пропорционалността на помощта в миналото Комисията трябва също така да направи проверка дали условията на договора за обществени услуги предлагат достатъчни гаранции, че няма да има свръхкомпенсиране или антиконкурентно поведение в бъдеще.
- (360) Както беше посочено по-горе<sup>(67)</sup>, публичният търг е бил проведен по открит и прозрачен начин.
- (361) От гледна точка на Комисията условията на договора за обществени услуги са подходящи, за да предотвратят свръхкомпенсиране за изпълнението на задълженията за обществени услуги. Компенсацията е ограничена до разходите за дейността (включително разумна печалба) минус приходите от дейността. Разходите, които са допустими за компенсиране, са също така ясно определени в договора за обществени услуги.
- (362) Съществува механизъм за връщане на средства, според който по-голямата част от всяко потенциално надвишение на компенсацията ще бъде върната на шотландските органи. Не се връща само малка част. Ако свръхкомпенсирането е 1 милион GBP например, само 275 000 GBP ще бъдат задържани от NorthLink 2. В случай че свръхкомпенсирането е 10 милиона GBP, само 725 000 GBP ще бъдат задържани от NorthLink 2. Тази система е предназначена да създаде стимул за NorthLink 2 да понижава разходите и да бъде по-ефективно. Тези суми са много ограничени и в съответствие с определението на „разумна печалба“, дадено в Рамката за УОИИ (точка 18 от нея)<sup>(68)</sup>. Въпреки че Рамката за УОИИ не се прилага в
- настоящия случай, Комисията счита, че сумите на потенциалното свръхкомпенсиране, които могат да бъдат задържани от NorthLink 2, са много ограничени и пропорционални по отношение на сумите на компенсацията.
- (363) Освен това предвиденият марж на печалбата в договора за обществени услуги е резултат от конкурентна тръжна процедура и следователно гарантира, че този марж е определен на разумно ниво.
- (364) Съществува също така клауза в договора за обществени услуги, която гарантира, че ако доставчикът на обществената услуга получи допълнително обществено подпомагане от други източници, безвъзмездната финансова помощ ще бъде съответно понижена.
- (365) В заключение договарят за обществени услуги съдържа достатъчни гаранции срещу свръхкомпенсиране за изпълнението на задълженията за обществени услуги.
- (366) Освен въпроса със свръхкомпенсирането трябва да се прецени също така дали договарят за обществени услуги съдържа достатъчни гаранции, за да се избегне антиконкурентно поведение от страна на NorthLink 2, което може да предизвика ненужно нарушаване на конкуренцията. Такъв би бил случаят например, ако NorthLink 2 би могло последователно да подбива цените на конкурентите, като по този начин ги изхвърля от пазара.
- (367) Договорът за обществени услуги поставя строги условия за ценообразуването на билетите. Той изисква съгласуване с шотландските органи, когато се преразглеждат цените. Поспециално NorthLink 2 би нарушило условията на договора за обществени услуги, ако едностранно и необосновано понижи цените с цел отстраняване на съществуващите конкуренти от пазара или недопускане навлизането на нови конкуренти. Освен това NorthLink 2 не може да претендира за допълнителна компенсация поради понижението на приходите, произтичащо от отстъпки или намаления на цените, установени в публикуваната тарифа. Това предотвратява също така възможно антиконкурентно поведение по отношение на цените.
- (368) Друга възможност за нарушаване на пазара би възникнала, ако доставчикът на обществената услуга би могъл, по свое усмотрение, значително да изменя или повишава своята оферта на обществената услуга, например като добави нови маршрути или значително повиши честотите. Ако автоматично би било допустимо NorthLink 2 да получи допълнителна компенсация за тези добавени услуги, това би могло да предизвика нежелателно нарушаване на конкуренцията, извън това, което разумно може да бъде прието за равностойно на изпълнението на задълженията за обществени услуги.

<sup>(66)</sup> Вж. съображение 111 по-горе.

<sup>(67)</sup> Вж. раздела, посветен на оценка на съответствието с условие Altmark 4 (съображения 220—224).

<sup>(68)</sup> За сравнение, ако свръхкомпенсирането възлиза на 10 милиона GBP (много малко вероятен и безпрецедентен сценарий), 725 000 GBP, които NorthLink 2 би задържало, представляват само около 2,5 % от годишната компенсация, заплатена на NorthLink 2 през 2007/2008 г., и много по-малка част от всички приходи.

- (369) Договорът за обществени услуги изрично предвижда предварително съгласуване с шотландските министри и одобряване от тях преди всяко значително коригиране на публикуваните разписания и честоти или на одобрените услуги.
- (370) Договорът за обществени услуги съдържа също така специфични условия, които забраняват на оператора кръстосано субсидиране между неговата обществена услуга и дейностите, които не са свързани с обществената услуга, и изискват всички трансакции между NorthLink 2 и неговите дъщерни дружества да се извършват на база равнопоставеност и независимост на страните.
- (371) Почти всички дейности на NorthLink 2 попадат в обхвата на договора за обществени услуги. Въпреки това, с цел гарантиране на прозрачността, трябва да има отделно водене на счетоводството на неговите дейности, свързани с обществени услуги, и неговите потенциални дейности, несвързани с обществени услуги, или търговски дейности в съответствие с разпоредбите на Директивата за прозрачността.
- (372) Съгласно условията на договора за обществени услуги, NorthLink 2 трябва да отчита ежегодно действителните разходи, направени при изпълнението на задачите за предоставяне на обществена услуга. В този „отчет за действителни резултати“ разходите за обществената услуга са отделени от останалите дейности на NorthLink 2. Следователно по този начин е гарантирано, че размерът на публичните средства, отпуснати на NorthLink 2, и използването на тези средства са ясно разграничени от останалата част от дейностите на NorthLink 2. Договорът за обществени услуги изрично предвижда необходимостта от поддържане на ясни, отделни и прозрачни счетоводни системи за финансиране и осъществяване на дейностите по предоставяне на обществени услуги.
- (373) С цел да се гарантира, че разходите, направени във връзка с дейностите, свързани с обществени услуги, са ясно разграничени от разходите, направени във връзка с други дейности, необходимо е също така да се въведе подходяща система за разпределение на разходите, които са общи за двата вида дейности.
- (374) Договорът за обществени услуги съдържа подробно описание на всички разходи, които са допустими за компенсиране. Освен безвъзмездната финансова помощ за покриване на дефицита, която е предназначена да покрива всички оперативни разходи, свързани с предоставянето на обществената услуга (например разходи за морски персонал, гориво, такси за ползване на терминалите, таксуване, застраховка и т.н.), предвидени са също така добавки за непредвидени повишения на разходите за гориво и за капиталови разходи, свързани с придобиването на активи за предоставянето на договорените услуги. Всички разходи, обхванати от безвъзмездната финансова помощ за покриване на дефицита, са точно количествено определени в базовия сценарий и условията за прилагане и за определяне на потенциалните добавки за гориво и капиталови добавки са точно определени в договора за обществени услуги.
- (375) Следователно договорът за обществени услуги е достатъчно ясен по отношение на разпределението на разходите между дейностите, свързани с обществени услуги, и дейностите, които не са свързани с обществени услуги.
- (376) Комисията отбелязва като положително в този контекст, че органите на Обединеното кралство възнамеряват публично да се консултират със заинтересованите страни винаги, когато се въвеждат значителни промени в задълженията на NorthLink 2 за обществени услуги за маршрутите в района на северните острови. Те ще изискват също така NorthLink 2 да предоставя отделни одитирани отчети за приходите и разходите за дейностите, свързани с обществената услуга, и за търговските дейности, считано от финансовата 2009—2010 година и възнамеряват да включват тези изисквания във всички бъдещи договори за обществени услуги за фериботни услуги в района на северните острови.

#### 5.3.4.4. Заключение

##### а) NorthLink 1 (2002—2006 г.)

- (377) Задълженията за обществени услуги, възложени на NorthLink 1, са правилно определени и подходящо възложени. Държавната помощ, предоставена на NorthLink 1 през периода 2002—2006 г., не представлява свръхкомпенсиране на дружеството за изпълнението на задачите по обществената услуга, с които е натоварено. Липсват също така достатъчни доказателства за антиконкурентно поведение, което изкуствено би повишило разходите за обществената услуга, като предизвика по този начин ненужно нарушаване на конкуренцията.
- (378) Следователно държавната помощ, предоставена на NorthLink 1 през периода 2002—2006 г., е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора.

##### б) NorthLink 2 (2006—2012 г.)

- (379) Държавната помощ, предоставена на NorthLink 2 до момента, не представлява свръхкомпенсиране на дружеството за изпълнение на възложените му задачи за обществена услуга. Липсват също така достатъчни доказателства за антиконкурентно поведение, което изкуствено би завишило разходите за обществената услуга, като по този начин предизвика неправомерно нарушение на конкуренцията.
- (380) УОИИ за обслужването на маршрутите в района на северните острови е добре определена и е била надлежно възложена на NorthLink 2. Налице са достатъчни гаранции, осигуряващи, че предоставената компенсация на NorthLink 2 е пропорционална на неговите задължения за обществени услуги. Следователно държавната помощ, предоставена на NorthLink 2 за обслужването на тези маршрути, е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора за ЕО.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (381) Въз основа на горното се стигна до заключението, че държавната помощ, предоставена на CalMac за обслужването на всички маршрути в района на западните острови, с изключение на Gourock—Dunoon, представлява съществуваща помощ, която е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора.



(382) По отношение на маршрута Gourock—Dunoon, в съответствие с член 19 от Процедурния регламент, Комисията отбелязва приемането от органите на Обединеното кралство на подходящите мерки, предложени от нея в съответствие с член 18 от Процедурния регламент, и счита, че при правилно прилагане на подходящите мерки, описани по-горе, мярката за съществуваща помощ също ще бъде съвместима с член 86, параграф 2 от Договора. Обединеното кралство се приканва да започне процедурите, които са необходими за обявяването на публичен търг за този маршрут преди края на 2009 г. Срокът на действие на последвалия договор за обществени услуги следва да започне преди края на юни 2011 г. Прилагането на гореописаните подходящи мерки ще бъде наблюдавано отблизо от Комисията, като от Обединеното кралство се изисква редовно да я информира за всички предприети стъпки в процеса на прилагане.

(383) Комисията счита, че държавната помощ, предоставена на NorthLink 1 и NorthLink 2 за обслужването на маршрутите в района на северните острови съответно през 2002—2006 г. и 2007—2009 г., е съвместима с член 8, параграф 2 от Договора,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

Съществуващата държавна помощ, предоставена на CalMac Ferries Ltd. съгласно договора за обществени услуги за предоставянето на фериботни услуги в района на шотландските западни острови (с изключение на маршрута Gourock—Dunoon), е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора.

#### Член 2

Съществуващата държавна помощ, предоставена на Cowal Ferries Ltd. по отношение на обслужването на маршрута Gourock—Dunoon, е съвместима с член 86, параграф 2 от

Договора, при условие че Обединеното кралство приеме да приложи подходящи мерки в съответствие с член 19 от Регламент (ЕО) № 659/1999.

По-специално Обединеното кралство следва да стартира процедурите, които са необходими за обявяването на публичен търг за маршрута Gourock—Dunoon, преди 31 декември 2009 г. Срокът на действие на последвалия договор за обществени услуги трябва да започне преди 30 юни 2011 г.

#### Член 3

Обединеното кралство незабавно уведомява Комисията за стъпките, които са предприети с оглед прилагане на неговите ангажменти по отношение на финансирането на маршрута Gourock—Dunoon.

#### Член 4

Държавната помощ, предоставена на NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. и на NorthLink Ferries Ltd. съгласно съответните договори за обществени услуги за предоставянето на фериботни услуги в района на шотландските северни острови е съвместима с член 86, параграф 2 от Договора.

#### Член 5

Адресат на настоящото решение е Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия.

Съставено в Брюксел на 28 октомври 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател





## ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2011 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 100 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	770 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език(езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_bg.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.**

**За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>**

