



| Oznámení č. | Obsah | Strana |
|---------------|---|--------|
| | I Usnesení, doporučení a stanoviska | |
| | STANOVISKA | |
| | Komise | |
| 2009/C 245/01 | Stanovisko Komise v rámci čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“) – Prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání ve Spojeném království | 1 |
| 2009/C 245/02 | Stanovisko Komise v rámci čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“) – Prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání v Nizozemsku | 6 |
| 2009/C 245/03 | Stanovisko Komise v rámci čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“) – Prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání v Maďarsku | 10 |

II *Sdělení*

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

Komise

| | | |
|---------------|---|----|
| 2009/C 245/04 | Bez námitek k navrhovanému spojení (Případ COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾ | 14 |
|---------------|---|----|

IV *Informace*

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

Rada

| | | |
|---------------|--|----|
| 2009/C 245/05 | Rozhodnutí Rady ze dne 9. října 2009, kterým se jmenují italští, lucemburští a maltští členové a náhradníci Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků | 15 |
| 2009/C 245/06 | Rozhodnutí Rady ze dne 9. října 2009, kterým se jmenují slovinští členové a náhradníci Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků | 17 |
| 2009/C 245/07 | Rozhodnutí Rady ze dne 9. října 2009 o jmenování dvou náhradníků řídicí rady Evropské nadace pro zlepšení životních a pracovních podmínek | 18 |

Komise

| | | |
|---------------|------------------------------|----|
| 2009/C 245/08 | Směnné kurzy vůči euru | 19 |
|---------------|------------------------------|----|



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

STANOVISKA

KOMISE

STANOVISKO KOMISE

v rámci čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“)

Prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání ve Spojeném království

(2009/C 245/01)

1. Úvod

Toto stanovisko je založeno na čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES⁽¹⁾ o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“). Týká se sdělení podle uvedeného článku, kterým Spojené království oznamuje své přání pokračovat v přechodných opatřeních týkajících se omezení pracovní doby pro lékaře v rámci jejich vzdělávání až do 31. července 2011.

Z první směrnice o pracovní době z roku 1993 byli lékaři v rámci jejich vzdělávání vyloučeni. Směrnice z roku 2000, kterou se mění směrnice z roku 1993, tuto situaci změnila a na lékaře v rámci jejich vzdělávání se nyní konsolidovaná směrnice o pracovní době vztahuje stejně jako na jiné pracovníky⁽²⁾. Článek 6 směrnice stanoví, že průměrná délka pracovní doby včetně přesčasů by normálně neměla přesahovat 48 hodin týdně⁽³⁾. Ustanovení čl. 17 odst. 5 směrnice o pracovní době však povolují přechodná opatření vztahující se na použití této maximální týdenní pracovní doby v případě lékařů v rámci jejich vzdělávání.

Příslušné části čl. 17 odst. 5 stanoví:

„... Pokud jde o článek 6 (maximální průměrná týdenní pracovní doba 48 hodin), povolují se odchylky (vztahující se na lékaře v rámci jejich vzdělávání) na pětileté přechodné období od 1. srpna 2004.

Je-li to nezbytné, mohou členské státy získat doplňkovou lhůtu nepřesahující dva roky (od 1. srpna 2009), s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s jejich odpovědností v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb a lékařské péče. Nejméně šest měsíců před koncem přechodného období uvědomí dotyčný členský stát Komisi a předloží jí své odůvodnění takovým způsobem, aby mohla po náležitých konzultacích zaujmout stanovisko v tříměsíční lhůtě od obdržení těchto informací. Nesouhlasí členský stát se stanoviskem Komise, odůvodní své rozhodnutí. Sdělení a odůvodnění členského státu a stanovisko Komise se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a předá Evropskému parlamentu.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby, Úř. věst. L 299, 18.11.2003, s. 9. Směrnice konsoliduje a zrušuje dvě starší směrnice, 93/104/ES a 2000/34/ES.

⁽²⁾ Směrnice 2000/34/ES měla být, pokud jde o lékaře v rámci jejich vzdělávání, provedena do vnitrostátních právních předpisů do 1. srpna 2004.

⁽³⁾ Podle článků 16, 17, 18 a 19 směrnice může být průměr vypočítán na základě „referenčního období“ nepřesahujícího 4 měsíce (základní pravidlo), 6 měsíců (na základě právních předpisů nebo kolektivní smlouvy, v případě stanovených činností, mezi něž se řadí činnosti lékařů v rámci jejich vzdělávání) nebo 12 měsíců (pouze na základě kolektivní smlouvy).

Členské státy mohou dále získat v nezbytných případech doplňkovou lhůtu jednoho roku s přihlédnutím ke zvláštním obtížím při dodržování povinností uvedených v (předchozím) pododstavci. Dodržují postup stanovený v uvedeném pododstavci.

Členské státy zajistí, aby v žádném případě počet týdenních pracovních hodin nepřesahoval průměr 58 hodin během prvních tří let přechodného období, průměr 56 hodin během následujících dvou let a průměr 52 hodin po zbývajícím období. ...

Pokud jde o čl. 16 písm. b) (referenční období pro výpočet průměrné týdenní pracovní doby), povolují se odchylky (vztahující se na lékaře v rámci jejich vzdělávání) za předpokladu, že referenční období během první části přechodného období (2004–2007) nepřesahuje 12 měsíců a následně šest měsíců.“

Ustanovení čl. 17 odst. 5 dále stanoví, že zaměstnavatelé konzultují provádění veškerých přechodných opatření se zástupci zaměstnanců: „Zaměstnavatel včas konzultuje zástupce zaměstnanců za účelem, je-li to možné, dosažení dohody o opatřeních použitelných během přechodného období“. Taková dohoda musí respektovat omezení stanovená v čl. 17 odst. 5, ale může zejména stanovit opatření, která mají být přijata ke snížení týdenní pracovní doby na průměr 48 hodin před koncem přechodného období.

Tato přechodná opatření jsou shrnuta v následující tabulce.

Tabulka: Shrnutí přechodných ustanovení pro lékaře v rámci jejich vzdělávání podle čl. 17 odst. 5

| Období | Možná odchylka | Podmínky |
|---------------------------------|--|---|
| 1. srpna 2004–31. července 2009 | Odchylka od 48hodinové maximální průměrné týdenní pracovní doby | Přechodná omezení průměrné týdenní pracovní doby: 1. srpna 2004–31. července 2007: Pracovní doba nesmí přesáhnout v průměru 58 hodin týdně. Referenční období (*) nesmí přesáhnout 12 měsíců. 1. srpna 2007–31. července 2009: Pracovní doba nesmí přesáhnout v průměru 56 hodin týdně. Referenční období (*) nesmí přesáhnout 6 měsíců. |
| 1. srpna 2009–31. července 2011 | Prodloužení uvedené odchylky od 48hodinové maximální pracovní doby | Je-li to nezbytné s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s odpovědností v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb/lékařské péče. Členský stát, který si přeje využít této odchylky, musí uvědomit Komisi (a předložit odůvodnění) do 31. ledna 2009. Komise zaujme ke sdělení stanovisko. Průměrná týdenní pracovní doba v žádném případě nesmí přesáhnout 52 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |
| 1. srpna 2011–31. července 2012 | Možné další prodloužení uvedené odchylky | Je-li to nezbytné s přihlédnutím ke zvláštním obtížím při plnění výše uvedené odpovědnosti. Členský stát, který si přeje využít této odchylky, musí uvědomit Komisi (a předložit odůvodnění) do 31. ledna 2011. Komise zaujme ke sdělení stanovisko. Průměrná týdenní pracovní doba v žádném případě nesmí přesáhnout 52 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |

(*) Referenční období je maximální období, za které se může vypočítat průměrná týdenní pracovní doba.

2. Sdělení členského státu

Dopisem ze dne 28. ledna 2009, zaevidovaným dne 29. ledna 2009, vnitrostátní orgány Spojeného království sdělily útvarům Komise, že zamýšlejí využít možnosti zachovat podle čl. 17 odst. 5 zvláštní přechodná pravidla povolující průměrnou pracovní dobu pro lékaře v rámci jejich vzdělávání v rozsahu až 52 hodin týdně, a to na dobu „nejvýše tří let“ od 1. srpna 2009.

Uvedly tyto důvody:

- Spojené království uvádí, že je plně odhodláno docílit ve spolupráci se zdravotními službami a organizacemi zastupujícími lékaře dodržování maximální 48hodinové týdenní pracovní doby lékařů v rámci jejich vzdělávání. Dohoda sociálních partnerů („New Deal“) o mzdách v odvětví veřejného zdraví již obsahuje silné finanční pobídky motivující nemocnice ke snížení pracovní doby lékařů v rámci jejich vzdělávání. Vnitrostátní orgány rovněž financují velmi důležitý probíhající program podporující orgány pro veřejné zdraví, aby bylo dosaženo plného souladu se směrnicí.
- Spojené království má za to, že učinilo značný pokrok směrem k dodržování maximální 48hodinové průměrné týdenní pracovní doby lékařů v rámci jejich vzdělávání. Uvádí, že většina lékařů v rámci jejich vzdělávání ve Spojeném království již před 1. srpna 2009 pracovala v průměru 48 hodin týdně nebo méně (neposkytl žádné souhrnné číselné údaje), a očekává, že se situace do uvedeného termínu ještě zlepší.
- Spojené království konstatuje, že někteří lékaři v rámci jejich vzdělávání budou i po 1. srpnu 2009 nadále pracovat v průměru více než 48 hodin týdně, a to vlivem těchto faktorů:
 - nerovnováha mezi poptávkou po lékařích v rámci jejich vzdělávání a jejich nabídkou (až 5 % pracovních míst pro lékaře v rámci jejich vzdělávání zůstalo po uzavření náboru pro rok 2008 neobsazených),
 - nedostatek náhradních lékařů na zástup (ze Spojeného království i zahraničí), kteří by tato volná pracovní místa zaplnili,
 - v některých lokalitách může vést reorganizace nemocničních služeb k tomu, že pracovníci musí dočasně poskytovat služby na dvou různých místech,
 - všechny uvedené faktory se projevují výrazněji v nemocnicích, které musí poskytovat služby 24 hodin denně, v malých, odlehlých a venkovských zdravotnických zařízeních a v některých vysoce specializovaných zdravotnických zařízeních.
- Spojené království tyto problémy řeší zvyšováním počtu vzdělávajících se lékařů a vnitrostátní orgány rovněž přijímají opatření k rozšíření základny náhradních lékařů na zástup a snaží se pomáhat nemocnicím efektivněji řešit poptávku po náhradních lékařích. Přesto však vnitrostátní orgány očekávají, že určitý nedostatek zdravotnického personálu potrvá ještě dva až tři roky.
- Spojené království zamýšlí zajistit, aby pouze v minimálním počtu zdravotnických zařízení pracovali lékaři v rámci jejich vzdělávání v průměru až 52 hodin týdně. Vnitrostátní orgány hodlají do 1. srpna 2009 přesně určit zdravotnická zařízení, která potřebují delší přechodná opatření, a budou po tomto datu pečlivě monitorovat situaci s cílem dosáhnout plného souladu.

3. Výsledek konzultací ke sdělení

Po přijetí čl. 17 odst. 5 Komise prohlásila, že bude interpretovat pojem „po náležitých konzultacích“ použitý ve druhém pododstavci tohoto ustanovení tak, že by Komise měla před vydáním stanoviska k prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání „konzultovat zaměstnavatele a zaměstnance na evropské úrovni a zástupce členských států...“.⁽¹⁾

Útvary Komise náležitě konzultovaly sdělení obdržené od Spojeného království se všemi členskými státy a evropskými sociálními partnery.

Obdržely odpovědi od osmi členských států (Bulharsko, Francie, Řecko, Litva, Lucembursko, Nizozemsko, Španělsko a Švédsko). Žádný členský stát nevyslovil námitku proti tomu, aby Spojené království využilo prodlouženého přechodného období.

⁽¹⁾ Prohlášení Komise k provádění čl. 1 odst. 6 směrnice 2000/34/ES, Úř. věst. L 195, 1.8.2000, s. 45.

Nebyla obdržena žádná odpověď týkající se Spojeného království od evropských sociálních partnerů zastupujících zaměstnavatele.

Evropská konfederace odborových svazů (EKOS) v odpovědi na konzultaci uvedla, že její členská federace TUC (Trade Union Congress) se záměrem oznámeným Spojeným královstvím nesouhlasí.

TUC vznesla jménem několika členských odborových svazů zastupujících lékaře v rámci jejich vzdělávání a členského odborového svazu nemocničních konzultantů odpovědných za vzdělávání lékařů (Hospital Consultants and Specialists Association) tyto námitky ⁽¹⁾:

- vnitrostátní orgány TUC nekonzultovaly,
- pracovní doba lékařů v rámci jejich vzdělávání se ve Spojeném království v posledních letech postupně snižovala a řada nemocnic oznámila, že již splňuje 48hodinový limit,
- TUC má za to, že ve Spojeném království je dostatek lékařů v rámci jejich vzdělávání na zaplnění volných pracovních míst, a nesouhlasí s tím, že by nedostatek pracovníků vyžadoval prodloužení přechodných opatření na období po 31. července 2009.

4. Posouzení sdělení v kontextu směrnice

Evropský parlament a Rada přijaly směrnici o pracovní době podle čl. 137 odst. 2 Smlouvy o ES, který stanoví opatření Společenství ke zlepšování pracovního prostředí k ochraně zdraví a bezpečnosti pracovníků. Hlavním účelem směrnice je stanovit minimální bezpečnostní a zdravotní požadavky na úpravu pracovní doby.

Je třeba uvést, že ačkoli Spojené království ve svém oznámení zmiňuje prodloužení přechodných opatření na období tří let od 1. srpna 2009, ustanovení čl. 17 odst. 5 s takovým postupem nepočítají.

Ustanovení čl. 17 odst. 5 stanoví, že přechodná opatření mohou být prodloužena o doplňkovou lhůtu „nepřesahující dva roky“ od 1. srpna 2009, s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o maximální pracovní době, a dodává, že „Členské státy mohou dále získat v nezbytných případech doplňkovou lhůtu jednoho roku s přihlédnutím ke zvláštním ⁽²⁾ obtížím (při dodržování uvedené maximální pracovní doby)“. ⁽³⁾ Pro druhou z uvedených situací čl. 17 odst. 5 stanoví, že členské státy mají dodržovat postup stanovený v předchozím pododstavci pro dvouleté prodloužení.

Z toho vyplývá, že pokud členský stát sdělí v roce 2009, že si přeje využít prodloužených přechodných opatření s přihlédnutím k obtížím při dodržování maximální 48hodinové pracovní doby, toto sdělení by se mělo týkat období od 1. srpna 2009 do 31. července 2011. Vnitrostátní orgány by pak měly sledovat pokrok směrem k dodržování maximální 48hodinové pracovní doby během tohoto období a na základě získaných informací by měly posoudit, zda očekávají, že se do 31. července 2011 podaří splnit maximální 48hodinovou pracovní dobu, nebo zda (a do jaké míry) se budou v této souvislosti potýkat se „zvláštními obtížemi“. Pokud na základě tohoto posouzení bude mít členský stát za to, že potřebuje další doplňkovou lhůtu v délce jednoho roku, měl by o tom uvědomit Komisi do 31. ledna 2011 a předložit odůvodnění.

Z informací, které má Komise k dispozici, se jeví, že vnitrostátní právní situace ve Spojeném království je následující:

- Maximální týdenní pracovní doba (včetně přesčasů) je ve Spojeném království stanovena na 48 hodin v průměru za nejvýše 6 měsíců (nejvýše 12 měsíců, je-li to stanoveno v kolektivní smlouvě) ⁽⁴⁾. Vnitrostátní soudy uplatnily rozhodnutí Evropského soudního dvora o nakládání s dobou pohotovosti na pracovišti, která se pro tento účel v plné výši započítává jako pracovní doba. Toto stanovisko se vztahuje i na odvětví zdravotnictví.
- Spojené království umožňuje využití možnosti neuplatňovat ustanovení podle článku 22 směrnice ve všech odvětvích činnosti. Vnitrostátní orgány i TUC nicméně uvádějí, že tato možnost není v nemocnicích ve Spojeném království příliš často využívána a že politika zdravotních služeb a rovněž odvětvová dohoda New Deal namísto toho usilují o vykompenzování prodloužené pracovní doby změnami v organizaci práce v nemocničním odvětví.

⁽¹⁾ TUC uvedla, že konzultovala rovněž Britskou lékařskou asociaci (British Medical Association), která není jejím členem.

⁽²⁾ „Zvláštní obtíže“ jsou jiné – a přísnější – kritérium než to, které se vztahuje na sdělení z roku 2009 („obtíže“).

⁽³⁾ Podtržení bylo přidáno.

⁽⁴⁾ Nařízení o pracovní době z roku 1998, ve znění pozdějších předpisů, nař. 4

Z výše uvedeného vyplývá, že Spojené království již učinilo značný pokrok směrem ke splnění maximální 48hodinové průměrné týdenní pracovní doby. Zdá se, že se obecně uznává, že toto omezení je v současné době uplatňováno již na většinu lékařů v rámci jejich vzdělávání, ačkoli nebyly poskytnuty žádné přesné procentuální údaje.

Dále se vítá, že dohoda sociálních partnerů usiluje o náhradu tradičního spoléhání se na dlouhou pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání alternativními řešeními, která zaručují vysokou kvalitu vzdělávání a péče o pacienty a současně umožňují nevyužívat možnosti neuplatňovat ustanovení o omezení pracovní doby, která se v případě lékařů v rámci jejich vzdělávání ve Spojeném království příliš hojně nevyužívá.

S přihlédnutím k těmto činitelům, důvodům uvedeným vnitrostátními orgány a odpovědím sociálních partnerů se potřeba pokračovat v prodloužených přechodných opatřeních až do 1. srpna 2011 v omezeném množství výjimečných situací nejeví jako nepřiměřená. Z vysvětlení poskytnutých vnitrostátními orgány se jeví, že lze očekávat, že se 52hodinová týdenní pracovní doba bude využívat v omezené míře a že vnitrostátní orgány očekávají, že v průběhu předemtného dvouletého období dojde k dalšímu pokroku směrem k dosažení plného souladu.

Vnitrostátní orgány se nicméně vybízejí, aby pokračovaly ve svém úsilí o docílení plného souladu s maximální 48hodinovou týdenní pracovní dobou do 1. srpna 2011 a aby podporovaly průběžnou konzultaci mezi zaměstnavateli a zástupci lékařů v otázce opatření, která mají být uplatněna.

5. Závěry

Na základě výše uvedeného Komise přijala toto stanovisko:

- lze souhlasit, že Spojené království potřebuje v souladu s čl. 17 odst. 5 směrnice o pracovní době doplňkovou lhůtu nepřesahující dva roky od 1. srpna 2009, než bude schopno v plném rozsahu uplatnit stanovenou maximální pracovní dobu (v průměru maximálně 48 hodin týdně) na všechny lékaře v rámci jejich vzdělávání. Tuto doplňkovou lhůtu potřebuje, aby se zohlednila řada zvláštních dočasných obtíží týkajících se některých pracovních míst, v souvislosti s odpovědností Spojeného království v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb a lékařské péče,
- je třeba zdůraznit, že členské státy, které využijí prodloužení přechodných opatření, musí podle čl. 17 odst. 5 směrnice v každém případě zajistit, aby týdenní pracovní doba nepřesahovala za referenční období nepřesahující šest měsíců v průměru 52 hodin týdně,
- ustanovení čl. 17 odst. 5 neumožňují v této fázi prodloužení přechodných opatření na tři roky. Členský stát by měl spíše sledovat pokrok dosažený v průběhu dvou let prodloužení přechodných opatření a na základě těchto informací posoudit, zda a do jaké míry očekává zvláštní obtíže, které by si žádaly další prodloužení. Teprve poté může v takovém případě tuto potřebu sdělit postupem stanoveným v čl. 17 odst. 5 čtvrtém pododstavci,
- vnitrostátní orgány by měly podporovat zaměstnavatele ve zdravotnictví, aby se v souladu s čl. 17 odst. 5 šestým pododstavcem zapojili (nebo pokračovali ve svém zapojení) do konzultací se zástupci lékařů v rámci jejich vzdělávání za účelem, je-li to možné, dosažení dohody o opatřeních použitelných během prodlouženého přechodného období a o opatřeních, která mají být přijata ke snížení týdenní pracovní doby na průměr 48 hodin do konce přechodného období,
- vnitrostátní orgány se žádají, aby zajistily předání tohoto stanoviska dál, aby mohlo být (v případě potřeby) zohledněno příslušnými vnitrostátními orgány.

STANOVISKO KOMISE

v rámci čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“)

Prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání v Nizozemsku

(2009/C 245/02)

1. Úvod

Toto stanovisko je založeno na čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES⁽¹⁾ o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“). Týká se sdělení podle uvedeného článku, kterým Nizozemsko oznamuje své přání pokračovat v přechodných opatřeních týkajících se omezení pracovní doby pro lékaře v rámci jejich vzdělávání až do 31. července 2011.

Z první směrnice o pracovní době z roku 1993 byli lékaři v rámci jejich vzdělávání vyloučeni. Směrnice z roku 2000, kterou se mění směrnice z roku 1993, tuto situaci změnila a na lékaře v rámci jejich vzdělávání se nyní konsolidovaná směrnice o pracovní době vztahuje stejně jako na jiné pracovníky⁽²⁾. Článek 6 směrnice stanoví, že průměrná délka pracovní doby včetně přesčasů by normálně neměla přesahovat 48 hodin týdně⁽³⁾. Ustanovení čl. 17 odst. 5 směrnice o pracovní době však povolují přechodná opatření vztahující se na použití této maximální týdenní pracovní doby v případě lékařů v rámci jejich vzdělávání.

Příslušné části čl. 17 odst. 5 stanoví:

„... Pokud jde o článek 6 (maximální průměrná týdenní pracovní doba 48 hodin), povolují se odchylky (vztahující se na lékaře v rámci jejich vzdělávání) na pětileté přechodné období od 1. srpna 2004.

Je-li to nezbytné, mohou členské státy získat doplňkovou lhůtu nepřesahující dva roky (od 1. srpna 2009), s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s jejich odpovědností v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb a lékařské péče. Nejméně šest měsíců před koncem přechodného období uvědomí dotyčný členský stát Komisi a předloží jí své odůvodnění takovým způsobem, aby mohla po náležitých konzultacích zaujmout stanovisko v tříměsíční lhůtě od obdržení těchto informací. Nesouhlasí-li členský stát se stanoviskem Komise, odůvodní své rozhodnutí. Sdělení a odůvodnění členského státu a stanovisko Komise se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a předá Evropskému parlamentu.

Členské státy mohou dále získat v nezbytných případech doplňkovou lhůtu jednoho roku s přihlédnutím ke zvláštním obtížím při dodržování povinností uvedených v (předchozím) pododstavci. Dodržují postup stanovený v uvedeném pododstavci.

Členské státy zajistí, aby v žádném případě počet týdenních pracovních hodin nepřesahoval průměr 58 hodin během prvních tří let přechodného období, průměr 56 hodin během následujících dvou let a průměr 52 hodin po zbývajícím období...

Pokud jde o čl. 16 písm. b) (referenční období pro výpočet průměrné týdenní pracovní doby) povolují se odchylky [vztahující se na lékaře v rámci jejich vzdělávání] za předpokladu, že referenční období během první části přechodného období (2004–2007) nepřesahuje 12 měsíců a následně šest měsíců.“

Ustanovení čl. 17 odst. 5 dále stanoví, že zaměstnavatelé konzultují provádění veškerých přechodných opatření se zástupci zaměstnanců: „Zaměstnavatel včas konzultuje zástupce zaměstnanců za účelem, je-li to možné, dosažení dohody o opatřeních použitelných během přechodného období“. Taková dohoda musí respektovat omezení stanovená v čl. 17 odst. 5, ale může zejména stanovit opatření, která mají být přijata ke snížení týdenní pracovní doby na průměr 48 hodin před koncem přechodného období.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby, Úř. věst. L 299, 18.11.2003, s. 9. Směrnice konsoliduje a zrušuje dvě starší směrnice, 93/104/ES a 2000/34/ES.

⁽²⁾ Směrnice 2000/34/ES měla být, pokud jde o lékaře v rámci jejich vzdělávání, provedena do vnitrostátních právních předpisů do 1. srpna 2004.

⁽³⁾ Podle článků 16, 17, 18 a 19 směrnice může být průměr vypočítán na základě „referenčního období“ nepřesahujícího 4 měsíce (základní pravidlo), 6 měsíců (na základě právních předpisů nebo kolektivní smlouvy, v případě stanovených činností, mezi něž se řadí činnosti lékařů v rámci jejich vzdělávání) nebo 12 měsíců (pouze na základě kolektivní smlouvy).

Tato přechodná opatření jsou shrnuta v následující tabulce.

Tabulka: Shrnutí přechodných ustanovení pro lékaře v rámci jejich vzdělávání podle čl. 17 odst. 5

| Období | Možná odchylka | Podmínky |
|---------------------------------|--|--|
| 1. srpna 2004–31. července 2009 | Odchylka od 48hodinové maximální průměrné týdenní pracovní doby | Přechodná omezení průměrné týdenní pracovní doby: 1. srpna 2004–31. července 2007: Pracovní doba nesmí přesáhnout v průměru 58 hodin týdně. Referenční období (*) nesmí přesáhnout 12 měsíců. 1. srpna 2007–31. července 2009: Pracovní doba nesmí přesáhnout v průměru 56 hodin týdně. Referenční období* nesmí přesáhnout 6 měsíců. |
| 1. srpna 2009–31. července 2011 | Prodloužení uvedené odchylky od 48hodinové maximální pracovní doby | Je-li to nezbytné s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s odpovědností v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb/ lékařské péče. Členský stát, který si přeje využít této odchylky, musí uvědomit Komisi (a předložit odůvodnění) do 31. ledna 2009. Komise zaujme ke sdělení stanovisko. Průměrná týdenní pracovní doba v žádném případě nesmí přesáhnout 52 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |
| 1. srpna 2011–31. července 2012 | Možné další prodloužení uvedené odchylky | Je-li to nezbytné s přihlédnutím ke zvláštním obtížím při plnění výše uvedené odpovědnosti. Členský stát, který si přeje využít této odchylky, musí uvědomit Komisi (a předložit odůvodnění) do 31. ledna 2011. Komise zaujme ke sdělení stanovisko. Průměrná týdenní pracovní doba v žádném případě nesmí přesáhnout 52 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |

(*) Referenční období je maximální období, za které se může vypočítat průměrná týdenní pracovní doba.

2. Sdělení členského státu

Dopisem ze dne 27. ledna 2009, zaevidovaným dne 29. ledna 2009, vnitrostátní orgány Nizozemska sdělily útvarům Komise, že si na období dvou let od 1. srpna 2009 přejí využít možnosti zachovat v Nizozemsku podle čl. 17 odst. 5 zvláštní přechodná pravidla týkající se lékařů v rámci jejich vzdělávání. Uvedly tyto důvody:

- Vnitrostátní právní předpis⁽¹⁾ již stanoví pro období do 31. července 2009 maximální průměrnou týdenní pracovní dobu pro lékaře v rámci jejich vzdělávání za šestiměsíční referenční období na 56 hodin, což je ve shodě s čl. 17 odst. 5 směrnice.
- Do výpočtu maximální týdenní pracovní doby lékařů v rámci jejich vzdělávání se navíc započítává v plné výši doba pohotovosti.

(1) Vyhláška o pracovní době (het Arbeidstijdenbesluit).

- Organizace zastupující zaměstnavatele v nemocničním odvětví⁽¹⁾ nicméně oznámily vnitrostátním orgánům, že pro ně není možné v krátkém časovém horizontu zajistit nezbytné pohotovostní služby v nemocnicích při dodržení 48hodinové maximální průměrné týdenní pracovní doby. Konstatují, že povolení maximální týdenní pracovní doby 52 hodin na další dva roky je pro ně nezbytné, aby byly schopny garantovat potřebnou kvalitu a kontinuitu lékařské péče.
- Vnitrostátní orgány soudí, že postupné zavádění 48hodinové týdenní pracovní doby povede – časem – ke změně zavedené praxe v tomto odvětví.
- Vnitrostátní orgány odsouhlasily žádost organizací zastupujících zaměstnavatele v nemocničním odvětví za neodvolatelné podmínky, že organizace zaměstnavatelů společně s organizacemi zaměstnanců vypracují do 1. srpna 2009 funkční plán, jak do 1. srpna 2011 snížit průměrnou týdenní pracovní dobu na 48 hodin.
- Nizozemské orgány informovaly mailem ze dne 22. července 2009 Komisi, že se sociální partneři na tomto plánu dohodli a že tuto informaci oficiálně potvrdí do konce srpna 2009.

3. Výsledek konzultací ke sdělení

Po přijetí čl. 17 odst. 5 Komise prohlásila, že bude interpretovat pojem „po náležitých konzultacích“ použitý ve druhém pododstavci tohoto ustanovení tak, že by Komise měla před vydáním stanoviska k prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání „konzultovat zaměstnavatele a zaměstnance na evropské úrovni a zástupce členských států...“.⁽²⁾

Útvary Komise náležitě konzultovaly sdělení obdržené od Nizozemska se všemi členskými státy a evropskými sociálními partnery.

Obdržely odpovědi od sedmi členských států (Bulharsko, Francie, Řecko, Litva, Lucembursko, Španělsko a Švédsko). Žádný členský stát nevyslovil námitku proti tomu, aby Nizozemsko využilo prodlouženého přechodného období.

Agentura BusinessEurope uvedla, že její členská federace, Konfederace nizozemského průmyslu a zaměstnavatelů (VNO-NCW), podporuje sdělení Nizozemska. Potvrdila, že rozhodnutí nizozemských vnitrostátních orgánů využít přechodných opatření je založeno na přímé žádosti nemocničního odvětví, a že nizozemské sdružení nemocnic, které je členem VNO-NCW, plně souhlasí s tímto přístupem a schvaluje obsah sdělení zasláného vnitrostátními orgány Evropské komisi.

Evropská konfederace odborových svazů (EKOS) v předběžné odpovědi uvedla, že nizozemský odborový svaz je zřejmě toho názoru, že vnitrostátní orgány nekonzultovaly tuto otázku dostatečně s vnitrostátními sociálními partnery, ale neposkytla žádné další podrobnosti.

4. Posouzení sdělení v kontextu směrnice

Evropský parlament a Rada přijaly směrnici o pracovní době podle čl. 137 odst. 2 Smlouvy o ES, který stanoví opatření Společenství ke zlepšování pracovního prostředí k ochraně zdraví a bezpečnosti pracovníků. Hlavním účelem směrnice je stanovit minimální bezpečnostní a zdravotní požadavky na úpravu pracovní doby.

Komise má tyto informace o vnitrostátní právní situaci:

- Obecně platí, že maximální týdenní pracovní doba nesmí překročit 48 hodin v průměru za referenční období nepřesahující 16 týdnů. Pracovní doba je upravena podrobnými kolektivními smlouvami. Podle zákona o pracovní době z roku 1996 se však do týdenní pracovní doby nezapočítávala „neaktivní“ doba strávená pohotovostí na pracovišti.

⁽¹⁾ Nizozemská federace fakultních zdravotnických zařízení (Nederlandse Federatie van Universitair medische centra/NFU) a nizozemské sdružení nemocnic (Nederlandse Vereniging van ziekenhuizen/NVZ).

⁽²⁾ Prohlášení Komise k provádění čl. 1 odst. 6 směrnice 2000/34/ES, Úř. věst. L 195, 1.8.2000, s. 45.

- Poté, co Soudní dvůr rozhodl ve věci *Jaeger* ⁽¹⁾, že takové doby se pro účely směrnice musí započítávat v plné výši do pracovní doby, toto rozhodnutí uplatnily vnitrostátní soudy v několika případech týkajících se nizozemského odvětví zdravotních a pohotovostních služeb. Proto byl nizozemský vnitrostátní právní předpis změněn vyhláškou o pracovní době 605/2005, která definuje neaktivní dobu pohotovosti na pracovišti jako pracovní dobu. Podle vnitrostátní právní úpravy jsou kolektivní smlouvy starší než tato novela v rozsahu, v němž odporují této nové definici, neúčinné.
- Vnitrostátní orgány vzaly v úvahu, že tato změna má značný dopad na odvětví zdravotních služeb a lékařské péče a zavedly v roce 2005 jako přechodné opatření v souladu s článkem 22 směrnice omezenou možnost neuplatňovat tato ustanovení pro odvětví, která v hojné míře využívají dob pohotovosti.
- Na základě tohoto dočasného opatření je tato možnost neuplatňovat ustanovení omezena na situace, kde je doba pohotovosti zapotřebí v zájmu zachování kontinuity a kvality poskytování služeb a kde ji nelze nahradit jinou organizační prací. Pro využití této možnosti je třeba kolektivní smlouva a rovněž individuální souhlas dotčeného pracovníka. Tuto možnost lze využít pouze tehdy, je-li okamžitě poskytnuta náhradní doba odpočinku za případné promeškané denní nebo týdenní doby odpočinku. Jsou-li tyto podmínky splněny, může pracovník souhlasit, že bude pracovat v průměru vypočítaném za období nepřesahující 26 týdnů až 60 hodin týdně, včetně dob pohotovosti.

Ve světle těchto informací Komise přijala stanovisko, že ochranné podmínky, na něž směrnice váže využití této odchylky, byly správně provedeny do vnitrostátních právních předpisů.

Podle názoru Komise by bylo (obecně) velmi žádoucí poskytnout vnitrostátním orgánům prostor pro nové uspořádání systémů odborné přípravy a práce obecně, může-li takové nové uspořádání přispět k omezení délky pracovní doby lékařů, kteří souhlasí s neuplatněním uvedených ustanovení o omezení pracovní doby.

Vzhledem k reakcím obdržným v rámci konzultací, zejména od dotčených sociálních partnerů, Komise soudí, že důvody uplatněné vnitrostátními orgány lze akceptovat jako platné.

5. Závěry

Na základě výše uvedeného Komise přijala toto stanovisko:

- lze souhlasit, že Nizozemsko potřebuje v souladu s čl. 17 odst. 5 směrnice 2003/88/ES (směrnice o pracovní době) doplňkovou lhůtu nepřesahující dva roky od 1. srpna 2009, než bude moci uplatňovat maximální pracovní dobu stanovenou v článku 6 směrnice pro lékaře v rámci jejich vzdělávání,
- je třeba zdůraznit, že členské státy v této situaci musí podle čl. 17 odst. 5 směrnice v každém případě zajistit, aby týdenní pracovní doba nepřesahovala za referenční období nepřesahující šest měsíců v průměru 52 hodin týdně,
- konstatuje se, že sdělení členského státu je vázáno na podmínku stanovenou vnitrostátními orgány, že příslušné organizace zaměstnavatelů a zaměstnanců na vnitrostátní úrovni musí vypracovat do 1. srpna 2009 plán, jak do 1. srpna 2011 dosáhnout v nemocničním odvětví týdenní pracovní doby v délce 48 hodin. Jeví se, že takový plán byl přijat dne 22. července 2009,
- zaměstnavatelé na vnitrostátní úrovni se vybízejí, aby si v souladu s čl. 17 odst. 5 šestým pododstavcem vyměňovali informace a konzultovali se zástupci lékařů v rámci jejich vzdělávání za účelem, je-li to možné, dosažení dohody o opatřeních použitelných během prodlouženého přechodného období a o opatřeních, která mají být přijata ke snížení týdenní pracovní doby na průměr 48 hodin do konce přechodného období,
- vnitrostátní orgány se žádají, aby zajistily předání tohoto stanoviska dál, aby mohlo být (v případě potřeby) zohledněno příslušnými vnitrostátními orgány.

⁽¹⁾ *Jaeger* (věc C-151/02).

STANOVISKO KOMISE

v rámci čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“)

Prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání v Maďarsku

(2009/C 245/03)

1. Úvod

Toto stanovisko je založeno na čl. 17 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES⁽¹⁾ o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice o pracovní době“). Týká se sdělení podle uvedeného článku, kterým Maďarsko oznamuje své přání pokračovat v přechodných opatřeních týkajících se omezení pracovní doby pro lékaře v rámci jejich vzdělávání až do 31. července 2011.

Z první směrnice o pracovní době z roku 1993 byli lékaři v rámci jejich vzdělávání vyloučeni. Směrnice z roku 2000, kterou se mění směrnice z roku 1993, tuto situaci změnila a na lékaře v rámci jejich vzdělávání se nyní konsolidovaná směrnice o pracovní době vztahuje stejně jako na jiné pracovníky⁽²⁾. Článek 6 směrnice stanoví, že průměrná délka pracovní doby včetně přesčasů by normálně neměla přesahovat 48 hodin týdně⁽³⁾. Ustanovení čl. 17 odst. 5 směrnice o pracovní době však povolují přechodná opatření vztahující se na použití této maximální týdenní pracovní doby v případě lékařů v rámci jejich vzdělávání.

Příslušné části čl. 17 odst. 5 stanoví:

„... Pokud jde o článek 6 (maximální průměrná týdenní pracovní doba 48 hodin), povolují se odchylky (vztahující se na lékaře v rámci jejich vzdělávání) na pětileté přechodné období od 1. srpna 2004.

Je-li to nezbytné, mohou členské státy získat doplňkovou lhůtu nepřesahující dva roky (od 1. srpna 2009), s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s jejich odpovědností v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb a lékařské péče. Nejméně šest měsíců před koncem přechodného období uvědomí dotyčný členský stát Komisi a předloží jí své odůvodnění takovým způsobem, aby mohla po náležitých konzultacích zaujmout stanovisko v tříměsíční lhůtě od obdržení těchto informací. Nesouhlasí členský stát se stanoviskem Komise, odůvodní své rozhodnutí. Sdělení a odůvodnění členského státu a stanovisko Komise se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a předá Evropskému parlamentu.

Členské státy mohou dále získat v nezbytných případech doplňkovou lhůtu jednoho roku s přihlédnutím ke zvláštním obtížím při dodržování povinností uvedených v (předchozím) pododstavci. Dodržují postup stanovený v uvedeném pododstavci.

Členské státy zajistí, aby v žádném případě počet týdenních pracovních hodin nepřesahoval průměr 58 hodin během prvních tří let přechodného období, průměr 56 hodin během následujících dvou let a průměr 52 hodin po zbývajícím období. ...

Pokud jde o čl. 16 písm. b) (referenční období pro výpočet průměrné týdenní pracovní doby), povolují se odchylky (vztahující se na lékaře v rámci jejich vzdělávání) za předpokladu, že referenční období během první části přechodného období (2004–2007) nepřesahuje 12 měsíců a následně šest měsíců.“

Ustanovení čl. 17 odst. 5 dále stanoví, že zaměstnavatelé konzultují provádění veškerých přechodných opatření se zástupci zaměstnanců: „Zaměstnavatel včas konzultuje zástupce zaměstnanců za účelem, je-li to možné, dosažení dohody o opatřeních použitelných během přechodného období“. Taková dohoda musí respektovat omezení stanovená v čl. 17 odst. 5, ale může zejména stanovit opatření, která mají být přijata ke snížení týdenní pracovní doby na průměr 48 hodin před koncem přechodného období.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby, Úř. věst. L 299, 18.11.2003, s. 9. Směrnice konsoliduje a zrušuje dvě starší směrnice, 93/104/ES a 2000/34/ES.

⁽²⁾ Směrnice 2000/34/ES měla být, pokud jde o lékaře v rámci jejich vzdělávání, provedena do vnitrostátních právních předpisů do 1. srpna 2004.

⁽³⁾ Podle článků 16, 17, 18 a 19 směrnice může být průměr vypočítán na základě „referenčního období“ nepřesahujícího 4 měsíce (základní pravidlo), 6 měsíců (na základě právních předpisů nebo kolektivní smlouvy, v případě stanovených činností, mezi něž se řadí činnosti lékařů v rámci jejich vzdělávání) nebo 12 měsíců (pouze na základě kolektivní smlouvy).

Tato přechodná opatření jsou shrnuta v následující tabulce.

Tabulka: Shrnutí přechodných ustanovení pro lékaře v rámci jejich vzdělávání podle čl. 17 odst. 5

| Období | Možná odchylka | Podmínky |
|---------------------------------|--|---|
| 1. srpna 2004–31. července 2009 | Odchylka od 48hodinové maximální průměrné týdenní pracovní doby | Přechodná omezení průměrné týdenní pracovní doby: 1. srpna 2004–31. července 2007: Pracovní doba nesmí přesáhnout v průměru 58 hodin týdně. Referenční období (*) nesmí přesáhnout 12 měsíců. 1. srpna 2007–31. července 2009: Pracovní doba nesmí přesáhnout v průměru 56 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |
| 1. srpna 2009–31. července 2011 | Prodloužení uvedené odchylky od 48hodinové maximální pracovní doby | Je-li to nezbytné s přihlédnutím k obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s odpovědností v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb/lékařské péče. Členský stát, který si přeje využít této odchylky, musí uvědomit Komisi (a předložit odůvodnění) do 31. ledna 2009. Komise zaujme ke sdělení stanovisko. Průměrná týdenní pracovní doba v žádném případě nesmí přesáhnout 52 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |
| 1. srpna 2011–31. července 2012 | Možné další prodloužení uvedené odchylky | Je-li to nezbytné s přihlédnutím ke zvláštním obtížím při plnění výše uvedené odpovědnosti. Členský stát, který si přeje využít této odchylky, musí uvědomit Komisi (a předložit odůvodnění) do 31. ledna 2011. Komise zaujme ke sdělení stanovisko. Průměrná týdenní pracovní doba v žádném případě nesmí přesáhnout 52 hodin týdně. Referenční období nesmí přesáhnout 6 měsíců. |

(*) Referenční období je maximální období, za které se může vypočítat průměrná týdenní pracovní doba.

2. Sdělení členského státu

Dopisem ze dne 28. ledna 2009, zaevidovaným dne 3. února 2009, vnitrostátní orgány Maďarska sdělily útvarům Komise, že si na období dvou let od 1. srpna 2009 přejí využít možnosti zachovat podle čl. 17 odst. 5 zvláštní přechodná pravidla povolující průměrnou pracovní dobu pro lékaře v rámci jejich vzdělávání až 52 hodin týdně.

Uvedly tyto důvody:

- Vnitrostátní právní předpis⁽¹⁾ již stanoví pro období do 31. července 2009 maximální průměrnou týdenní pracovní dobu pro lékaře, kteří absolvují odbornou přípravu pro svou první specializaci, na 56 hodin, což je v souladu s čl. 17 odst. 5 směrnice.
- Maďarsko však zatím není schopno od 1. srpna 2009 snížit průměrnou týdenní pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání na 48 hodin. Vnitrostátní orgány uvádějí, že úprava dob pohotovosti ve zdravotních službách se zkomplikovala v důsledku rozhodnutí Soudního dvora⁽²⁾, který rozhodl, že se doby pohotovosti na pracovišti a doby odpracované na základě povolání do služby při výkonu pohotovosti mimo pracoviště mají započítávat do pracovní doby. Maďarsko provedlo tento požadavek do vnitrostátních právních předpisů.

(1) Ustanovení čl. 28 odst. 6 zákona LXXXIV z roku 2003 o některých aspektech činnosti v odvětví zdravotních služeb.

(2) Odvolávají se na rozhodnutí Soudního dvora ve věcech SIMAP (věc C-303/98), Jaeger (věc C-151/02), a Dellas (věc C-14/04).

- Je také zapotřebí změnit systém odborné přípravy lékařů s přihlédnutím k tomuto novému vývoji. Pohotovost je považována za nezbytnou součást odborné přípravy a vzdělávání a v současné době by bylo stále zapotřebí pracovat déle než 48 hodin týdně, aby lékaři v rámci svého vzdělávání mohli systematicky sledovat některé případy a osvojit si co nejdříve znalosti a dovednosti, které jim umožní pracovat samostatně. Nezbytné doby odpočinku jsou zajištěny.
- V současné době probíhá přezkum systému odborné přípravy a vzdělávání. Je však zapotřebí delší přechodné období, aby mohla být změněna pravidla pro osoby, které již v přechodném období odbornou přípravu zahájily, zejména za účelem stanovení požadavků na lidské zdroje, finanční prostředky, systém dodávek a odborný obsah vzdělávání.
- Maďarsko se domnívá, že uplatnění dvouletého přechodného období je odůvodněné také vzhledem k problémům s nedostatkem lidských zdrojů ve zdravotnictví. Během tohoto období se poskytovatelé zdravotních služeb mohou připravit na uplatnění obecných pravidel, pokud jde o lékaře v rámci jejich vzdělávání.

3. Výsledek konzultací ke sdělení

Po přijetí čl. 17 odst. 5 Komise prohlásila, že bude interpretovat pojem „po náležitých konzultacích“ použitý ve druhém pododstavci tohoto ustanovení tak, že by Komise měla před vydáním stanoviska k prodloužení přechodných opatření pro pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání „konzultovat zaměstnavatele a zaměstnance na evropské úrovni a zástupce členských států...“.⁽¹⁾

Útvary Komise náležitě konzultovaly sdělení obdržené od Maďarska se všemi členskými státy a evropskými sociálními partnery.

Obdržely odpovědi od osmi členských států (Bulharsko, Francie, Řecko, Litva, Lucembursko, Nizozemsko, Španělsko a Švédsko). Žádný členský stát nevyslovil námitku proti tomu, aby Maďarsko využilo prodlouženého přechodného období.

Nebyla obdržena žádná odpověď týkající se Maďarska od evropských sociálních partnerů zastupujících zaměstnavatele.

Evropská konfederace odborových svazů (EKOS) v odpovědi na konzultaci uvedla, že příslušný maďarský odborový svaz zastupující lékaře a lékaře v rámci jejich vzdělávání (maďarské lékařské sdružení) souhlasí, že je třeba prodloužit přechodná opatření o další dva roky, jak žádají vnitrostátní orgány. Uznal rovněž potřebu získat čas na provedení nezbytných změn úpravy vzdělávání lékařů. Odborový svaz nicméně konstatoval, že ho vnitrostátní orgány dostatečně neinformovaly nebo s ním nebo s maďarskou lékařskou komorou dostatečně nekonzultovaly opatření týkající se prodlouženého přechodného období nebo otázku přezkumu vzdělávání lékařů.

4. Posouzení sdělení v kontextu směrnice

Evropský parlament a Rada přijaly směrnici o pracovní době podle čl. 137 odst. 2 Smlouvy o ES, který stanoví opatření Společenství ke zlepšování pracovního prostředí k ochraně zdraví a bezpečnosti pracovníků. Hlavním účelem směrnice je stanovit minimální bezpečnostní a zdravotní požadavky na úpravu pracovní doby.

Z informací, které má k dispozici Komise, vyplývá, že vnitrostátní právní situace v Maďarsku je následující:

- Maďarsko již splnilo přechodná omezení stanovená v čl. 17 odst. 5 pro období do 31. července 2009 tím, že zavedlo požadovanou maximální pracovní dobu 58 hodin týdně (v průměru) pro období do 1. srpna 2007 a 56 hodin týdně (v průměru) pro období do 1. srpna 2009. Nařízení ministra stanoví podmínky pro využívání těchto hodin navíc, jejichž účelem je (podle prohlášení vnitrostátních orgánů) zajištění dostatečného počtu lékařů pro rychlou lékařskou službu a pohotovostní služby.
- Dříve se v odvětví zdravotnictví doba pohotovosti na pracovišti nezapočítávala do týdenní pracovní doby nebo se do ní započítávala jen zčásti. V roce 2005 však vnitrostátní soudy v souladu s příslušnými výnosy Evropského soudního dvora⁽²⁾ rozhodly, že se doba pohotovosti musí započítávat jako pracovní doba. Maďarsko upravilo v roce 2007 své vnitrostátní předpisy⁽³⁾ a stanovilo, že se s účinností od 1. ledna 2008 musí celá doba pohotovosti na pracovišti v plné výši započítávat jako pracovní doba.

⁽¹⁾ Prohlášení Komise k provádění čl. 1 odst. 6 směrnice 2000/34/ES, Úř. věst. L 195, 1.8.2000, s. 45.

⁽²⁾ SIMAP (věc C-303/98), Jaeger (věc C-151/02).

⁽³⁾ Zákon LXXII z roku 2007, kterým se mění zákon o zdravotní péči.

- Maďarsko využívá možnosti neuplatňovat uvedená ustanovení (odchylka podle článku 22 směrnice) pro odvětví zdravotnictví⁽¹⁾ a lékaři v rámci jejich vzdělávání tedy mohou pracovat více než 48 hodin týdně, pokud to písemně odsouhlasí. Ve světle těchto informací se tedy jeví, že ochranné podmínky, na něž směrnice váže využití této odchylky, byly správně provedeny do vnitrostátních právních předpisů. Počet hodin odpracovaných nad stanovený rámec však nesmí překročit 12 normálně odpracovaných hodin týdně nebo 24 hodin pohotovosti týdně (což činí dohromady maximálně 72 hodin týdně).

Podle názoru Komise by bylo velmi žádoucí poskytnout vnitrostátním orgánům prostor pro nové uspořádání systémů odborné přípravy a práce obecně, může-li takové nové uspořádání přispět k omezení délky pracovní doby lékařů, kteří souhlasí s neuplatněním uvedených ustanovení o omezení pracovní doby.

Vzhledem k reakcím obdrženým v rámci konzultací, zejména od dotčených sociálních partnerů, Komise soudí, že důvody uplatněné vnitrostátními orgány lze akceptovat jako platné.

5. Závěry

Na základě výše uvedeného Komise přijala toto stanovisko:

- lze souhlasit, že Maďarsko potřebuje v souladu s čl. 17 odst. 5 směrnice o pracovní době doplňkovou lhůtu nepřesahující dva roky od 1. srpna 2009, než bude schopno snížit maximální průměrnou pracovní dobu lékařů v rámci jejich vzdělávání na maximálně 48 hodin týdně. Tuto doplňkovou lhůtu potřebuje s přihlédnutím k dočasným obtížím při dodržování ustanovení o pracovní době v souvislosti s odpovědností Maďarska v oblasti organizace a poskytování zdravotních služeb a lékařské péče,
- je třeba zdůraznit, že členské státy v této situaci musí podle čl. 17 odst. 5 směrnice v každém případě zajistit, aby týdenní pracovní doba nepřesahovala za referenční období nepřesahující šest měsíců v průměru 52 hodin týdně,
- vnitrostátní orgány se vybízejí, aby si v souladu s čl. 17 odst. 5 šestým pododstavcem vyměňovaly informace a konzultovaly se zástupci lékařů v rámci jejich vzdělávání za účelem, je-li to možné, dosažení dohody o opatřeních použitelných během prodlouženého přechodného období a o opatřeních, která mají být přijata ke snížení týdenní pracovní doby na průměr 48 hodin do konce přechodného období,
- vnitrostátní orgány se žádají, aby zajistily předání tohoto stanoviska dál, aby mohlo být (v případě potřeby) zohledněno příslušnými vnitrostátními orgány.

⁽¹⁾ § 13 zákona o zdravotní péči z roku 2003, ve znění pozdějších předpisů z roku 2004 a 2007.

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Bez námitek k navrhovanému spojení**(Případ COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)****(Text s významem pro EHP)**

(2009/C 245/04)

Dne 28. září 2009 se Komise rozhodla nevznášet proti výše uvedenému oznámenému spojení námítky a prohlásit jej za slučitelné se společným trhem. Základem tohoto rozhodnutí je ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 139/2004. Úplné znění rozhodnutí je k dispozici pouze v němčině a bude zveřejněno poté, co z něj budou odstraněny případné skutečnosti, jež mají povahu obchodního tajemství. Znění tohoto rozhodnutí bude k dispozici:

- v oddílu týkajícím se spojení podniků na internetových stránkách Komise věnovaných hospodářské soutěži (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Tato internetová stránka umožňuje vyhledávat jednotlivá rozhodnutí o spojení podniků, a to podle společnosti, čísla případu, data a indexu hospodářského odvětví,
 - v elektronické podobě na internetových stránkách EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) pod číslem 32009M5594. Stránky EUR-Lex umožňují přístup k evropskému právu po internetu.
-

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

RADA

ROZHODNUTÍ RADY

ze dne 9. října 2009,

kterým se jmenují italští, lucemburští a maltští členové a náhradníci Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků

(2009/C 245/05)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 1408/71 ze dne 14. června 1971 o uplatňování systémů sociálního zabezpečení na zaměstnané osoby, osoby samostatně výdělečně činné a jejich rodinné příslušníky pohybující se v rámci Společenství⁽¹⁾, a zejména na článek 82 tohoto nařízení,

s ohledem na kandidátské listiny předložené Radě vládami členských států,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rada svým rozhodnutím ze dne 30. března 2009⁽²⁾ jmenovala členy a náhradníky Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků na období od 30. března 2009 do 29. března 2011, s výjimkou některých členů včetně italských, lucemburských a maltských členů a náhradníků.
- (2) Italská, lucemburská a maltská vláda předložily kandidatury na některá z volných míst,

ROZHODLA TAKTO:

Jediný článek

Na období do 29. března 2011 jsou jmenováni tito členové a náhradníci Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků:

ZÁSTUPCI VLÁDY

| Země | Členové | Náhradníci |
|-------------|-----------------------------|---------------|
| Itálie | Maria Grazia CATALDIOVÁ | Enza AMATOVÁ |
| Lucembursko | Claude EWEN Romain EWERT | Mady KRIESOVÁ |

⁽¹⁾ Úř. věst. L 149, 5.7.1971, s. 2.

⁽²⁾ Úř. věst. C 83, 7.4.2009, s. 19.

ZÁSTUPCI ORGANIZACÍ ZAMĚSTNANCŮ

| Země | Členové | Náhradníci |
|-------------|-------------------------------------|-----------------|
| Itálie | Michele ZERILLO Gianluca LODETTI | Enrico MORONI |
| Lucembursko | Eduardo DIAS Vincent JACQUET | Tania MATIASOVÁ |
| Malta | Margaret MAGRINOVÁ Martin BALZAN | Terry GOSDEN |

ZÁSTUPCI ORGANIZACÍ ZAMĚSTNAVATELŮ

| Země | Členové | Náhradníci |
|-------------|---|---------------------|
| Itálie | Paola ASTORRIOVÁ Giacomo Emilio CURATOLO | Elvira MASSIMIANOVÁ |
| Lucembursko | François ENGELS Tom HERMES | Fabienne LANGOVÁ |

V Lucemburku dne 9. října 2009.

Za Radu
předsedkyně
Å. TORSTENSSON

ROZHODNUTÍ RADY**ze dne 9. října 2009,****kterým se jmenují slovinští členové a náhradníci Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků**

(2009/C 245/06)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 1408/71 ze dne 14. června 1971 o uplatňování systémů sociálního zabezpečení na zaměstnané osoby, osoby samostatně výdělečně činné a jejich rodinné příslušníky pohybující se v rámci Společenství⁽¹⁾, a zejména na článek 82 tohoto nařízení,

s ohledem na kandidátské listiny předložené Radě vládami členských států,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rada svým rozhodnutím ze dne 30. března 2009⁽²⁾ jmenovala členy a náhradníky Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků na období od 30. března 2009 do 29. března 2011, s výjimkou některých členů včetně slovinských členů a náhradníků.
- (2) Slovinská vláda předložila kandidatury na některé z volných míst,

ROZHODLA TAKTO:

Jediný článek

Na období do 29. března 2011 jsou jmenováni tito členové a náhradníci Poradního výboru pro sociální zabezpečení migrujících pracovníků:

ZÁSTUPCI VLÁDY

| Země | Členové | Náhradníci |
|-----------|---|----------------|
| Slovensko | Jana LOVŠINOVÁ Zvezdana VEBER-HARTMANOVÁ | Janja ROMIHOVÁ |

ZÁSTUPCI ORGANIZACÍ ZAMĚSTNANCŮ

| Země | Členové | Náhradníci |
|-----------|--------------------------------------|-----------------|
| Slovensko | Metka ROKSANDIČOVÁ Maja KONJAROVÁ | Ivan AŠENBERGER |

ZÁSTUPCI ORGANIZACÍ ZAMĚSTNAVATELŮ

| Země | Členové | Náhradníci |
|-----------|--------------------------------|---------------|
| Slovensko | Urška JEREBOVÁ Tomaž BERNIK | Slavi PIRŠOVÁ |

V Lucemburku dne 9. října 2009.

*Za Radu
předsedkyně
Å. TORSTENSSON*

⁽¹⁾ Úř. věst. L 149, 5.7.1971, s. 2.

⁽²⁾ Úř. věst. C 83, 7.4.2009, s. 19.

ROZHODNUTÍ RADY**ze dne 9. října 2009****o jmenování dvou náhradníků řídicí rady Evropské nadace pro zlepšení životních a pracovních podmínek**

(2009/C 245/07)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 1365/75 ze dne 26. května 1975 o založení Evropské nadace pro zlepšení životních a pracovních podmínek ⁽¹⁾ a zejména na článek 6 uvedeného nařízení,

s ohledem na seznamy kandidátů předložené vládami členských států a organizacemi zaměstnanců a zaměstnavatelů,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rada svým rozhodnutím ze dne 24. listopadu 2007 ⁽²⁾ jmenovala členy a náhradníky správní rady Evropské nadace pro zlepšení životních a pracovních podmínek na období od 1. prosince 2007 do 30. listopadu 2010, s výjimkou některých náhradníků, včetně španělského a nizozemského náhradníka.
- (2) Evropská konfederace odborových svazů předložila kandidaturu na dvě volná místa,

ROZHODLA TAKTO:

Jediný článek

Na období do 30. listopadu 2010 jsou jmenováni tito náhradníci řídicí rady Evropské nadace pro zlepšení životních a pracovních podmínek:

ZÁSTUPCI ORGANIZACÍ ZAMĚSTNANCŮ

| Země | Náhradníci |
|------------|--------------------------|
| Nizozemsko | pan Arie WOLTMEIJER |
| Španělsko | paní Janire DOMINGUEZOVÁ |

V Lucemburku dne 9. října 2009.

Za Radu
předsedkyně
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ Úř. věst. L 139, 30.5.1975, s. 1

⁽²⁾ Úř. věst. C 282, 24.11.2007, s. 10.

KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

12. října 2009

(2009/C 245/08)

1 euro =

| měna | směnný kurz | měna | směnný kurz | | |
|------|------------------|---------|-------------|---------------------|-----------|
| USD | americký dolar | 1,4765 | AUD | australský dolar | 1,6289 |
| JPY | japonský jen | 132,99 | CAD | kanadský dolar | 1,5248 |
| DKK | dánská koruna | 7,4442 | HKD | hongkongský dolar | 11,4432 |
| GBP | britská libra | 0,93330 | NZD | novozélandský dolar | 2,0106 |
| SEK | švédská koruna | 10,2978 | SGD | singapurský dolar | 2,0633 |
| CHF | švýcarský frank | 1,5175 | KRW | jihokorejský won | 1 727,25 |
| ISK | islandská koruna | | ZAR | jihoafrický rand | 10,9490 |
| NOK | norská koruna | 8,3275 | CNY | čínský juan | 10,0748 |
| BGN | bulharský lev | 1,9558 | HRK | chorvatská kuna | 7,2552 |
| CZK | česká koruna | 25,821 | IDR | indonéska rupie | 14 012,10 |
| EEK | estonská koruna | 15,6466 | MYR | malajsijský ringgit | 5,0201 |
| HUF | maďarský forint | 269,45 | PHP | filipínské peso | 68,786 |
| LTL | litevský litas | 3,4528 | RUB | ruský rubl | 43,5885 |
| LVL | lotyšský latas | 0,7093 | THB | thajský baht | 49,219 |
| PLN | polský zlotý | 4,2540 | BRL | brazilský real | 2,5735 |
| RON | rumunský lei | 4,2860 | MXN | mexické peso | 19,4780 |
| TRY | turecká lira | 2,1595 | INR | indická rupie | 68,6420 |

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

V

(Oznámení)

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

KOMISE

Výzva k předkládání návrhů v rámci pracovního programu na rok 2010 „Lidé“ sedmého rámcového programu ES pro výzkum, technický rozvoj a demonstrace

(2009/C 245/09)

Oznamuje se zahájení výzvy k předkládání návrhů v rámci pracovního programu na rok 2010 „Lidé“ sedmého rámcového programu Evropského společenství pro výzkum, technický rozvoj a demonstrace (2007 až 2013).

Očekávají se návrhy v níže uvedených oblastech. Lhůta pro předkládání návrhů a přidělené rozpočtové prostředky jsou uvedeny ve výzvě, která je zveřejněna na internetové stránce CORDIS.

Specifický program „Lidé“

| Název výzvy | Identifikátor výzvy |
|-------------|-----------------------|
| Noc vědců | FP7-PEOPLE-2010-NIGHT |

Tato výzva k předkládání návrhů se vztahuje k pracovnímu programu na rok 2010 přijatému rozhodnutím Komise C(2009) 5892 ze dne 29.7.2009.

Informace o prováděcích pravidlech k výzvě, o pracovním programu a pokyny pro žadatele týkající se způsobu předkládání návrhů jsou k dispozici na internetové stránce CORDIS <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – ŘECKO

Státní podpora C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 a ex N 169/08) – Přístavní infrastruktura – Veřejné financování infrastruktury a zařízení v přístavu Pireus

Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2009/C 245/10)

Dopisem ze dne 13. července 2009, uvedeným v závazném jazykovém znění na stránkách, které následují po tomto shrnutí, oznámila Komise Řecku své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ve věci výše uvedeného opatření.

Komise rozhodla, že nevznese žádné námitky vůči některým ostatním opatřením, jak je popsáno v dopise následujícím po tomto shrnutí.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky k opatřením, v jejichž věci Komise zahajuje řízení, do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu, a to na adresu Generálního ředitelství pro energetiku a dopravu Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Transport and Energy
Directorate A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22964104

Tyto připomínky budou sděleny Řecku. Zúčastněné strany, které podají připomínky, mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti údajů týkajících se jejich totožnosti.

SHRNUTÍ

I. POSTUP

Dne 25. února a 28. března 2008 oznámily řecké orgány Komisi tři opatření (zaevidovanými pod č. N 105/08, N 168/08 a N 169/08) týkající se několika investic v přístavu Pireus.

Komise se rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ohledně několika investic (viz níže) a nevznášet námitky v případě dvou z oznámených investic. První z těchto investic (případ N 105/08), jejíž náklady činí celkem 2 626 717 EUR, se týká výstavby lávky pro cestující v té části přístavu Pireus, která je určena pro cestující. Komise zjistila, že příslušné veřejné financování neobsahuje prvky státní podpory. Druhé opatření (případ N 105/08) s celkovými náklady ve výši 2 467 800 EUR, se týká dvou malých ochranných hrází v části přístavu Pireus určené pro cestující. U tohoto

opatření Komise shledala, že veřejné opatření zahrnuje státní podporu, která je slučitelná se společným trhem.

II. POPIS OPATŘENÍ, OHLEDNĚ KTERÝCH KOMISE ZAHAJUJE ŘÍZENÍ

Řecké orgány se chystají plně financovat ze státních prostředků výstavbu hráze na molu I kontejnerového terminálu přístavu Pireus a nákup zařízení v sousedství hráze o celkové výši nákladů 35 000 000 EUR (případ N 168/08). Toto opatření přinese užitek výhradně společnosti Piraeus Port Authority S.A. (dále jen „PPA“), která bude tuto infrastrukturu využívat.

Kromě toho mají řecké orgány v úmyslu plně financovat náklady na pořízení nakládacího a vykládacího zařízení v celkové výši 17 813 000 EUR v kontejnerovém terminálu přístavu Pireus (případ N 169/08). Část tohoto zařízení má být k dispozici společnosti PPA a zbytek je součástí přístavní infrastruktury, jejíž užívání má být svěřeno držiteli koncese na

základě celoevropského otevřeného a transparentního nabídkového řízení. Podle podmínek smlouvy o udělení koncese je držitel koncese povinen modernizovat molo II a vybudovat nové molo III a bude poskytovat přístavní služby v kontejnerovém terminálu. Držitel koncese bude při poskytování těchto služeb konkurovat společnosti PPA.

III. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

Existence státní podpory

Komise zastává předběžně názor, že intervence státu do výstavby hráze na molu I (případ N 168/08) a při nákupu zařízení (případy N 168/08 a N 169/08) nepředstavuje státní podporu na úrovni konečných uživatelů, protože infrastruktura i zařízení budou k dispozici všem uživatelům na základě otevřenosti a nediskriminace.

Komise je toho mínění, že ani financování zařízení, kterým disponuje držitel licence, ze státních prostředků nezahrnuje státní podporu na úrovni držitele koncese, protože držitel platí za užívání tržní cenu na základě veřejného nabídkového řízení.

Komise však zastává předběžně názor, že financování hráze a veškerého zařízení ze státních prostředků představuje státní podporu ve prospěch společnosti PPA, protože se jí tím snižují náklady na investice do infrastruktury přístavu Pireus, které by za běžných podmínek musela nést.

Slučitelnost podpory

Státní podpora ve prospěch společnosti PPA byla posuzována podle čl. 86 odst. 2 a čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES. Komise zastává předběžně názor, že oznámené projekty nelze považovat za slučitelné s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES, protože neexistuje právně a náležitě definovaná služba obecného hospodářského zájmu ani náležitě pověřený a není zajištěno, že vyplacená náhrada je úměrná sledovanému cíli.

S ohledem na použití čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES Komise konstatuje, že všechny zkoumané projekty jsou v souladu s cíli dopravní politiky Společenství. Je však nutné posoudit, zda by investice bylo možné provést s menší nebo žádnou finanční podporou státu. Různé druhy infrastruktury, kterých se investiční projekty týkají, musí být posouzeny odděleně. Komise proto žádá řecké orgány, aby jí poskytly podrobný rozpis investičních nákladů a státních podpor, zejména pokud jde o hráz budovanou na molu I a instalaci nástavbových prvků na molu I.

Komise si je vědoma, že hráz na molu I v kontejnerovém terminálu je druhem infrastruktury, která běžně vyžaduje značné kapitálové investice, a že takové investice do infrastruktury se obvykle neprovádějí na čistě komerčním základě. Může tak vyvstat potřeba intervence státu.

Na druhou stranu Komise zastává názor, že zařízení, které má být instalováno na molu I, a zařízení, které má sloužit společ-

nosti PPA a držiteli koncese, tvoří součást tzv. nástavby, která bývá financována ze soukromých prostředků na čistě komerčním základě. Komise má proto pochybnosti, zda je takové financování ze státních prostředků nezbytné a zda by společnost PPA nebyla schopna financovat toto zařízení ze svých vlastních zdrojů. Protože Komise navíc nemá zatím žádnou zkušenost s financováním nástavby státem v tak velkých a vysoce konkurenceschopných přístavech, ráda by se v tomto ohledu seznámila s názory zúčastněných stran.

Skutečnost, že náklady na prvky infrastruktury bude v plném rozsahu hradit stát, kromě toho vzbuzuje pochybnosti, zda zmíněná státní intervence je přiměřená a omezená na nezbytné minimum.

Pokud jde o hospodářskou soutěž uvnitř a vně přístavu, Komise zastává předběžně názor, že zásah státu do posuzovaných projektů nebude mít závažný vliv na hospodářskou soutěž mezi PPA a držitelem koncese, protože držitel koncese podával svou nabídku do nabídkového řízení již s ohledem na konkurenční postavení PPA po realizaci oznámených investičních projektů.

Komise však má pochybnosti, zda financování infrastruktury, která má sloužit PPA, ze státních prostředků nenarušuje hospodářskou soutěž mezi přístavy a zda neovlivní obchod mezi členskými státy v míře, která je v rozporu se společným zájmem. Obzvláště silné pochyby vzbuzuje nákup zařízení (nástavbové prvky), neboť takovou infrastrukturu obvykle financují provozovatelé přístavu sami.

ZNĚNÍ DOPISU

„Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Ελλάδα ότι, κατόπιν εξέτασης των πληροφοριών που υπέβαλαν οι αρχές της χώρας σας σχετικά με τα ως άνω μέτρα, έχει ληφθεί η απόφαση κίνησης της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Οι ελληνικές αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, κοινοποίησαν στην Επιτροπή, με ηλεκτρονικά μηνύματα της 25ης Φεβρουαρίου και της 28ης Μαρτίου 2008, τα προαναφερθέντα μέτρα. Οι κοινοποιήσεις καταχωρήθηκαν στο μητρώο κρατικών ενισχύσεων με στοιχεία αναφοράς αριθ. N 105/08, N 168/08 και N 169/08.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολές της στις 4 Ιουνίου 2008, στις 28 Αυγούστου 2008, στις 18 Φεβρουαρίου 2009 και στις 16 Απριλίου 2009 ⁽¹⁾ ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες, τις οποίες διαβίβασαν οι ελληνικές αρχές με τις επιστολές της 27ης Ιουνίου 2008, της 14ης Οκτωβρίου 2008, της 23ης Δεκεμβρίου 2008, της 13ης Μαρτίου 2009 και της 15ης Μαΐου 2009 ⁽²⁾, αντιστοίχως.

⁽¹⁾ Στοιχείο αναφοράς: TREN(2008) D/423861, TREN(2008) D/432683, TREN(2009) D/43829, και TREN(2009) D/50782.

⁽²⁾ Καταχωρήθηκε με στοιχεία αναφοράς: TREN(2008) A/508196, TREN(2008) A/523428, TREN(2008) A/5020, TREN(2008) A/12294 και TREN(2009) A/18832.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1.1. Περιγραφή του δικαιούχου

- (3) Η εταιρεία, *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.* ή *Piraeus Port Authority S.A.* (εφεξής αναφερόμενος ως ο ΟΛΠ) ιδρύθηκε με το νόμο 2688/1999, μετά την μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, οργανισμού δημόσιου δικαίου, που ιδρύθηκε το 1930, σε εταιρεία κοινής ωφελείας. Βάσει σύμβασης παραχώρησης η οποία υπεγράφη με το Ελληνικό Δημόσιο⁽³⁾ ο ΟΛΠ έλαβε το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του Λιμένος Πειραιώς, ενώ το Δημόσιο διατηρεί την κυριότητα της ακίνητης υποδομής του Λιμένος. Ο ΟΛΠ έχει αναλάβει καθήκοντα διαχείρισης, περιλαμβανομένης της ευθύνης για την κατασκευή και τη μεταγενέστερη διαχείριση/συντήρηση έργων υποδομής.
- (4) Ο ΟΛΠ είναι, συνεπώς, δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας στην οποία το Ελληνικό Δημόσιο έχει κατέχει μεγαλύτερο μέρος των μετοχών (το 74 % των μετοχών⁽⁴⁾). Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΛΠ έχει ιδιωτικοποιηθεί εν μέρει με τους ιδιώτες μετόχους να κατέχουν το μικρότερο μέρος των μετοχών (το 26 %). Οι μετοχές του ΟΛΠ είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ωστόσο, από νομικής πλευράς, παραμένει δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του ελληνικού διοικητικού δικαίου καθώς: (α) το Ελληνικό Δημόσιο είναι κάτοχος του μεγαλύτερου μέρους των μετοχών, και κατά συνέπεια, έχει την ικανότητα άσκησης ελέγχου, και (β) ασκεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του Λιμένος Πειραιώς βάσει σύμβασης παραχώρησης από το Δημόσιο.
- (5) Οι βασικές δραστηριότητες του ΟΛΠ είναι οι εξής: α) δημιουργία, η οργάνωση και λειτουργία όλων των μερών της λιμενικής υποδομής, β) παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε πλοία, η φόρτωση/εκφόρτωση και η αποθήκευση εμπορευμάτων και οχημάτων, και γ) παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια.
- (6) Επιπλέον, η εταιρεία παρέχει εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε πλοία (παροχή ύδατος, ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποπλυμάτων, κλπ.) και άλλες παρεπόμενες υπηρεσίες (λειτουργία εκθεσιακού/συνεδριακού κέντρου, υπόγειο και υπέργειο χώρο στάθμευσης, ενοικίαση γης και χώρου κτιρίων σε τρίτα μέρη έναντι πληρωμής, ενοικίαση ζώνης επισκευής πλοίων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις επισκευής και κατασκευής πλοίων, κλπ.).

1.2. Δομή του Λιμένος

- (7) Ο λιμένας Πειραιώς χωρίζεται σε δύο ζώνες (βλ. παράρτημα): το εμπορικό λιμάνι και το επιβατικό λιμάνι.
- (8) Το **εμπορικό λιμάνι** διαθέτει 3 τερματικούς σταθμούς.
- i) Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων έχει δύο προβλήτες συνολικού μήκους 2,8 χιλ., επιφάνειας 900 000 μ², με αποθηκευτικό χώρο 626 000 μ² και ετήσια χωρητικότητα 1,6 — 1,8 εκατ. ισοδύναμων μονάδων είκοσι ποδών (TEUs). Η υποδομή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων επεκτείνεται με την επέκταση του προβλήτα I, την ανανέωση του εξοπλισμού του προ-

βλήτα II και την κατασκευή νέου προβλήτα III, με χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs ετησίως. Στόχος της εν λόγω επέκτασης είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και η κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης.

Ο προβλήτας I σήμερα επεκτείνεται και κατά την ολοκλήρωσή του το 2009 θα αυξήσει την χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε 1 000 000 TEUs. Ο προβλήτας II επεκτείνεται επίσης και θα έχει χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs το 2012.

ii) Σταθμός φορτίων

Ο σταθμός φορτίων χειρίζεται γενικά φορτία και στερεά φορτία χύδην και παρέχει τη δυνατότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων με κυλιόμενη φορτοεκφόρτωση (roll-on/roll-off) (εφεξής αναφερόμενα ως "Ro-Ro"). Η διακίνηση γενικών φορτίων, το 2007, ανήλθε συνολικά σε 6 278 635 μετρικούς τόνους, η διακίνηση στερεών φορτίων χύδην σε 606 454 μετρικούς τόνους και η διακίνηση Ro-Ro σε 1 108 928 μετρικούς τόνους.

iii) Σταθμός αυτοκινήτων

Ο λιμένας Πειραιώς διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς αυτοκινήτων συνολικού μήκους 1,4 χιλ., χερσαία περιοχή 180 000 μ², αποθηκευτική χωρητικότητα 12 000 αυτοκινήτων και χωρητικότητα μεταφόρτωσης 670 000 μονάδων ετησίως. Το 2007 από το σταθμό αυτοκινήτων διήλθαν [...] (*) επιβατικά αυτοκίνητα [...] (*).

- (9) Το **επιβατικό λιμάνι** διαθέτει δύο επιβατικούς τερματικούς σταθμούς οι οποίοι προορίζονται αντιστοίχως για ακτοπλοΐα και κρουαζιέρες. Ο λιμένας Πειραιώς είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια του κόσμου με συνολική κίνηση 21 522 917 ατόμων κατά το 2007. Ο επιβατικός τερματικός σταθμός για την ακτοπλοΐα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη σύνδεση σχεδόν όλων των ελληνικών νήσων με την ηπειρωτική χώρα και, πιο συγκεκριμένα, με την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Το 2007 διακινήθηκαν περίπου σε 8 εκατομμύρια επιβάτες.

1.3. Σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και του Δημοσίου

- (10) Στις 13 Φεβρουαρίου 2002 υπεγράφη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ.
- (11) Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση το Δημόσιο εκχώρησε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της γης, των κτιρίων και της υποδομής της λιμενικής χερσαίας ζώνης του λιμένος Πειραιώς⁽⁵⁾.
- (12) Ειδικότερα, στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται το δικαίωμα του ΟΛΠ να αναθέτει με υπεργολαβία τη λειτουργία μέρους του λιμένος σε τρίτους έναντι αμοιβής⁽⁶⁾.
- (13) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είναι 40 έτη, με την δυνατότητα παράτασης με νέα γραπτή συμφωνία⁽⁷⁾.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

(5) Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, και το άρθρο 3 σχετικά με το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης.

(6) Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο iii).

(7) Άρθρο 4 παράγραφος 2.

(3) Μέρος 2 στη συνέχεια.

(4) Δεδομένα της 14.3.2008, Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

- (14) Δυνάμει του άρθρου 5 της σύμβασης παραχώρησης ο ΟΛΠ καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο το 1 % των ετήσιων συνολικών εσόδων του κατά τα πρώτα τρία έτη της παραχώρησης για το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του λιμένος Πειραιώς. Το εν λόγω ποσοστό αυξήθηκε στο 2 % των ετήσιων εσόδων μετά το τρίτο έτος της παραχώρησης. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η μέθοδος υπολογισμού του ποσού βάσει της σύμβασης παραχώρησης τους επιτρέπει να έχουν άμεση συμμετοχή στα έσοδα και στα κέρδη της εταιρείας. Η εν λόγω μέθοδος είναι ισοδύναμη ως προς τη λειτουργία και, μέχρι ενός σημείου, ευνοϊκότερη για το Δημόσιο απ' ό,τι ένας μηχανισμός συμμετοχής στα κέρδη.
- (15) Τα λιμενικά τέλη (δικαιώματα και αμοιβές) που εισπράττονται από τον ΟΛΠ καθορίζονται βάσει ενός κώδικα που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο νόμο ⁽⁸⁾ και στη σύμβαση παραχώρησης ⁽⁹⁾. Μόλις ληφθεί απόφαση σχετικά με τις λιμενικές επιβαρύνσεις, οι εν λόγω επιβαρύνσεις κοινοποιούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- (16) Οι επιβαρύνσεις οι οποίες προβλέπονται στον κώδικα συχνά προσαρμόζονται, ώστε να αντανακλούν τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά ανά έτος ⁽¹⁰⁾.
- (17) Το άρθρο 21 παράγραφος 2 της σύμβασης παραχώρησης ορίζει σαφώς ότι "κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή των δασμών και των επιβαρύνσεων του για εργασίες και υπηρεσίες, ο ΟΛΠ διασφαλίζει τη διαφανή και ενιαία εφαρμογή τους και αποφεύγει οιαδήποτε διάκριση ανάμεσα στους χρήστες του λιμένος. Ωστόσο, ο ΟΛΠ δικαιούται να παρέχει κλιμακωτές εκπτώσεις βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, που πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στους καταλόγους δασμών του".

1.4. Ανάθεση από τον ΟΛΠ της διαχείρισης μέρους του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων

1.4.1. Διακήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού

- (18) Στις 25 Νοεμβρίου 2008 ο ΟΛΠ ανέθεσε στην εταιρεία COSCO Pacific Limited (εφεξής αναφερόμενη ως "COSCO" ή "η παραχωρησιούχος") βάσει σύμβασης παραχώρησης τον υφιστάμενο προβλήτα II και το μελλοντικό προβλήτα III κατόπιν δημόσιου πανευρωπαϊκού πλειοδοτικού διαγωνισμού ⁽¹¹⁾ για τις υπηρεσίες διαχείρισης λιμένος. Στον εν λόγω διαγωνισμό του ΟΛΠ έλαβαν μέρος δύο εταιρίες, η COSCO Pacific Ltd και μία από την κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Hutchison Port Holdings L.T.D., Hutchison Ports Investments S.A.R.L., Alapis Joint Stock Company S.A. και Lyd S.A.
- (19) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προέβλεπε διαδικασίες προσφυγής. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκε από κάποιον εκ των

συμμετεχόντων καμία προσφυγή στις δικαστικές αρχές σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών ή το τελικό αποτέλεσμα. Επιπρόσθετα, η διαδικασία και το σχέδιο σύμβασης ελέγχθηκαν και εγκρίθηκαν από το Ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο.

- (20) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης που απετέλεσε αντικείμενο του διαγωνισμού είναι 30 έτη και θα παραταθεί αυτομάτως σε 35 έτη υπό τον όρο ότι η κατασκευή του προβλήτα III από την παραχωρησιούχο θα ολοκληρωθεί εμπρόθεσμα. Ο ΟΛΠ έχει το δικαίωμα να παρατείνει μονομερώς την παραχώρηση για 5 επιπλέον έτη με πιθανή αύξηση των τελών παραχώρησης και τροποποίηση των εγγυήσεων με την επιφύλαξη ειδοποίησης της παραχωρησιούχου 24 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης.
- (21) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι θα υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ στον προβλήτα I και αυτών που παρέχονται από την παραχωρησιούχο στον προβλήτα II και στο μελλοντικό προβλήτα III, και αυτό ήταν ένας από τους στόχους της επιλογής ιδιώτη παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

1.4.2. Αντικείμενο της παραχώρησης

- (22) Ο ΟΛΠ παραχωρεί στην παραχωρησιούχο την εκμετάλλευση και την αποκλειστική χρήση του επονομαζόμενου "Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων", ο οποίος αποτελείται από τον υφιστάμενο προβλήτα II, προς αναβάθμιση, το νέο προβλήτα III, προς κατασκευή, και την παρακείμενη περιοχή τους, καθώς και τη χρήση της παρακείμενης θαλάσσιας περιοχής ελιγμών ελλιμενισμού πλοίων, η οποία επιτρέπει την ασφαλή πρόσδεση και εξυπηρέτηση των πλοίων.
- (23) Η παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένη να παρέχει ολόκληρο το φάσμα των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες σχετίζονται με τη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (24) Το μέρος 10 παράγραφος 1 σημείο η της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει ότι η παραχωρησιούχος διασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών του λιμένος στη βάση της ισότητας και της δίκαιης μεταχείρισης.
- (25) Όλες οι αναβαθμίσεις του προβλήτα II, όπως επίσης και η κατασκευή και η λειτουργία του ανατολικού μέρους του προβλήτα III θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από την παραχωρησιούχο με δική της επιβάρυνση. Συνεπώς, η παραχωρησιούχος δεν θα λάβει δημόσιο χρήμα για τις επενδύσεις της.
- (26) Επιπρόσθετα, η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει όλους τους (εμπορικούς) κινδύνους όσον αφορά τις αναβαθμίσεις και την κατασκευή της απαραίτητης υποδομής. Η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει επίσης μία σειρά υποχρεώσεων αναφορικά με τη διασφάλιση εγγυημένης χωρητικότητας του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
- (27) Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει στον ΟΛΠ τα ακόλουθα τέλη:

1.4.3. Τέλη παραχώρησης

- Αρχική αμοιβή: 50 000 000 EUR προς πληρωμή στον ΟΛΠ πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης παραχώρησης.
- Συμπληρωματική αμοιβή: 70 000 EUR προς καταβολή σε πέντε ισόποσες ετήσιες δόσεις.

⁽⁸⁾ Άρθρο 2, παράγραφος 7 του νόμου 2688/1999.

⁽⁹⁾ Άρθρο 21.

⁽¹⁰⁾ Άρθρο 21 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης.

⁽¹¹⁾ Δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα. Στοιχεία αναφοράς: 2008/S 20-026332 στις 30.1.2008, και τροποποιήθηκε με στοιχεία αναφοράς: 2008/S 54-072476 στις 18.3.2008, παρατείνοντας την προθεσμία υποβολής προσφορών μέχρι τις 19.5.2008.

- **Μεταβλητή αμοιβή:** ένα ποσοστό των ετήσιων συνολικών εσόδων της παραχωρησιούχου. Το εν λόγω ποσό θα ανέρχεται στο 21 % των εσόδων για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2009 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2017 και στο 24,5 % για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2017 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2044.
- **Εγγυημένη αμοιβή:** μέρος της μεταβλητής αμοιβής θα καταβάλλεται ετησίως ανεξαρτήτως των πραγματικών εσόδων. Η εν λόγω πληρωμή θα αυξάνεται σταδιακά καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης από τα 16 667 920 ευρώ κατά το πρώτο έτος στα 166 828 678 ευρώ κατά το τελευταίο έτος της σύμβασης.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή I:** καθορίζεται από το μήκος των θέσεων πρόσδεσης που είναι διαθέσιμες για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 1 800 ευρώ ανά μέτρο μήκους ετησίως και υπολογίζεται βάσει των τιμών του 2008⁽¹²⁾. Η πάγια ετήσια αμοιβή I θα προσαρμόζεται ετησίως κατά 2 %, προσαυξανόμενη κατά την τιμή του δείκτη τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) για το εν λόγω έτος (δηλαδή, 2 % + ΔΤΚ). Σε περίπτωση που ο ΔΤΚ έχει αρνητική διακύμανση, η βάση προσαρμογής είναι 2 %.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή II:** καθορίζεται από την έκταση επιφάνειας των προβλητών του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΝΣΕ) που είναι διαθέσιμη για σκοπούς εκμετάλλευσης. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 4 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο των προβλητών του ΝΣΕ ετησίως βάσει των τιμών του 2008⁽¹³⁾. Η ίδια αρχή ετήσιας προσαρμογής, βάσει του ΔΤΚ, ισχύει επ' αυτού.
- **Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR):** σε συμμόρφωση με τους όρους που ορίζονται στην προσφορά, σε περίπτωση που ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου υπερβεί για την παραχωρησιούχο το 16 % σε πραγματικές τιμές, κατά την επόμενη οικονομική χρήση τα κέρδη τα οποία υπερβαίνουν αυτό το ποσοστό κατανέμονται ισότιμα μεταξύ της παραχωρησιούχου και του ΟΛΠ.

1.5. Περιγραφή των κοινοποιηθέντων έργων

- (28) Τα κοινοποιηθέντα μέτρα αφορούν τη μερική χρηματοδότηση έργων λιμενικών υποδομών μέσω κρατικών πόρων. Τα έργα καλύπτουν την κατασκευή:
- μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας για την πρόσβαση των επιβατών στο ακτοπλοϊκό/επιβατικό τμήμα του λιμένα του Πειραιά (εφεξής αναφερόμενο ως “ο Κεντρικός Λιμένας” ή “ο Επιβατικός Λιμένας”) συνολικού κόστους 2 467 800 EUR και 2 626 717 ευρώ αντιστοίχως (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 105/08),
 - μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς και του παρακείμενου εξοπλισμού⁽¹⁴⁾ συνολικού κόστους 35 000 000 EUR (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 168/08),

— εξοπλισμού φόρτωσης — εκφόρτωσης⁽¹⁵⁾ συνολικού κόστους 17 813 000 EUR στο τμήμα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα του Πειραιά (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό 169/2008).

- (29) Η Επιτροπή αποφάσισε να αξιολογήσει μαζί τις τρεις κοινοποιήσεις με μία απόφαση, καθώς σχετίζονται με έργα υποδομής εντός του λιμένα του Πειραιά και χρηματοδοτούνται με τον ίδιο τρόπο.
- (30) Όλα τα προβλεπόμενα έργα θα χρηματοδοτηθούν πλήρως μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος (στο εξής “Το επιχειρησιακό πρόγραμμα”) “Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη”, του οποίου η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ανήκει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αποτελεί μέρος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα⁽¹⁶⁾ και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁽¹⁷⁾. Το Δημόσιο θα συμμετέχει επίσης με δική του χρηματοδότηση σε κάθε έργο μαζί με τη χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (εφεξής αναφερόμενο ως “ΕΤΠΑ”).
- (31) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι υπεύθυνες για τα έργα που υπάγονται στις τρεις κοινοποιήσεις έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων, αναλόγως με το εάν το υπό εξέταση έργο υφίσταται ή υπερβαίνει τα κατώτατα όρια τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 16 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ⁽¹⁸⁾.
- (32) Οι μικρές προβλήτες και η πεζογέφυρα (υπόθεση αριθ. N 105/08), καθώς και μέρος του μικρού προβλήτα του προβλήτα I (υπόθεση αριθ. N 168/08) έχουν ήδη κατασκευαστεί. Παρομοίως, έχει ήδη πραγματοποιηθεί η αγορά του εξοπλισμού για το τμήμα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 169/08). Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι εργασίες άρχισαν μετά την υποβολή ξεχωριστής αίτησης χρηματοδότησης από το επιχειρησιακό πρόγραμμα για κάθε έργο εκ μέρους του ΟΛΠ προς την αρχή διαχείρισης. Επιπλέον, η χρηματοδότηση των έργων διασφαλίστηκε με τραπεζικά δάνεια χωρίς

⁽¹²⁾ Το αρχικό ποσό αντιπροσωπεύει το τρέχον μήκος του κρηπιδότουχου του προβλήτα II (μήκους 2011 μέτρων), το οποίο πρέπει να αυξηθεί δεόντως κατά 803 μέτρα μόλις το διευρυμένο μήκος του προβλήτα III γίνει διαθέσιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

⁽¹³⁾ Η αξία καθορίζεται βάσει των τρεχόντων διαθέσιμων 373 365 τετραγωνικών μέτρων του προβλήτα II και θα προσαρμοσθεί με επαύξηση κατά 152 672 τετραγωνικά μέτρα μόλις η επέκταση του προβλήτα III καταστεί διαθέσιμη για εμπορική εκμετάλλευση.

⁽¹⁴⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax και 2 γερανοί Panamax.

⁽¹⁵⁾ Συγκεκριμένα, το έργο προβλέπει την προμήθεια 5 ημικυκλικών εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρων RoRo, 4 τηλεσκοπικών γερανών εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογεφυρών, 1 αυτόματο γερανού, 4 ανυψωτικών μηχανημάτων, 1 ηλεκτρικού περονοφόρου φορτηγού οχήματος, 1 πετρελαιοκίνητου περονοφόρου φορτηγού οχήματος και 10 τερματικών ελκυστήρων.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2001 για την έγκριση του κοινοτικού πλαισίου στήριξης για τις κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2000) 3405] (2002/322/ΕΚ), ΕΕ L 122 της 8.5.2002, σ. 7.

⁽¹⁷⁾ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αριθ. Ε(2001) 534/19.3.2001 για την έγκριση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη, απόφαση της Επιτροπής αριθ. Ε(2004) 5674/23.12.2004 για την έγκριση της 1ης αναθεώρησης του και αποφάσεις αριθ. Ε(2005) 5912/22.12.2005 και C(2006) 6421/7.12.2006 για την έγκριση της 2ης και 3ης αναθεώρησης τους, αντιστοίχως.

⁽¹⁸⁾ Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

προνομιακές εγγυήσεις ή οποιαδήποτε άλλα πλεονεκτήματα. Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι ο ΟΛΠ έχει ξεκινήσει τα υπό εξέταση έργα γνωρίζοντας ότι έχει οριστεί ως δυνητικός δικαιούχος του ως άνω αναφερόμενου Επιχειρησιακού Προγράμματος και, ως εκ τούτου, έχει την εύλογη προσδοκία να λάβει λάβει δημόσιους πόρους για τη χρηματοδότηση των έργων, παρόλο που μέχρι σήμερα δεν έχουν ακόμη χορηγηθεί τέτοιοι πόροι. Ωστόσο, λόγω της αύξησης της κίνησης επιβατών και της επικείμενης σύμβασης παραχώρησης με ιδιώτη παραχωρησιούχο, ο ΟΛΠ έπρεπε να ξεκινήσει τα έργα πριν την έκδοση της απόφασης ένταξης των έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και τα είχε χρηματοδοτήσει προσωρινά με τραπεζικά δάνεια.

(33) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές θα ήταν οικονομικά αδύνατο για τον ΟΛΠ να καλύψει τις δαπάνες των εν λόγω έργων με ιδίους πόρους, καθώς τα λειτουργικά του έσοδα είναι σαφώς ανεπαρκή για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η λιμενική υποδομή δεν ανήκει στην κυριότητα του ΟΛΠ, και συνεπώς, ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αιτιολογήσει την πλήρη αξία της στα πάγια στοιχεία ενεργητικού του, ενώ παράλληλα είναι νομικώς υποχρεωμένος να διαθέσει υποδομή υψηλής ποιότητας και να την αναβαθμίσει, εάν χρειαστεί.

(34) Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως η υφιστάμενη λιμενική υποδομή η οποία ανήκει αποκλειστικά στο Δημόσιο, έτσι και η νέα υποδομή που πρόκειται να κατασκευασθεί θα παραμείνει στην κυριότητα του Δημοσίου και ο ΟΛΠ απλώς θα την κατασκευάσει και θα την εκμεταλλευτεί.

1.5.1. Κατασκευή μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας στον ακτοπλοϊκό/επιβατικό τερματικό σταθμό (υπόθεση αριθ. N 105/08)

(35) Στην υπόθεση αριθ. N 105/08 η υπό εξέταση προγραμματισμένη χρηματοδότηση αφορά τα ακόλουθα δύο έργα υποδομής στο τμήμα ακτοπλοϊκών οχηματοαγωγών πλοίων/επιβατών του λιμένα του Πειραιά:

α) μικρούς προβλήτες στην περιοχή Dock I του Κεντρικού Λιμένα, κόστους 2 647 800 EUR.

β) πεζογέφυρα κόστους 2 626 718 EUR.

(36) Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι, παρόλο που οι κρουαζιέρες εξυπηρετούνται και από τον επιβατικό λιμένα, υπάρχει ένας φυσικός διαχωρισμός των εν λόγω δραστηριοτήτων σε μία ζώνη Κρουαζιερών, η οποία είναι απομονωμένη από τον υπόλοιπο επιβατικό λιμένα. Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν περαιτέρω ότι τα δύο έργα θα εξυπηρετήσουν αποκλειστικά τις μεταφορικές ανάγκες των ελληνικών νήσων και δεν συνδέονται με κανέναν τρόπο με τη ζώνη κρουαζιερών.

(37) Όσον αφορά τους μικρούς προβλήτες, θα έχουν μία έκταση επιφάνειας 900μ² και 1 100μ² και θα αποτελούνται από κυματοθραύστες κατασκευασμένους από τεχνητούς ογκολίθους με θεμέλια των οποίων το βάθος θα είναι 10,5μ.

(38) Οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) θα διαθέτουν δύο χώρους ελλιμενισμού πλοίων πέραν των 30 ήδη υφιστάμενων διαθέσιμων χώρων για πλοία Ro-Ro, τα οποία παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, και θα επιτρέπουν την εξυπηρέτηση δύο επιπλέον πλοίων, καταλαμβάνοντας ανώτατο μήκος μέχρι 390 μ.

(39) Ο βασικός σκοπός των μικρών προβλητών (“δοντιών”) είναι η παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού πλοίων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Οι προβλήτες εξυπηρετούν ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία συνδέουν το βασικό λιμάνι της χώρας σχεδόν με όλα τα ελληνικά νησιά.

(40) Το τέλος που χρεώνεται για τη χρήση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) βασίζεται στο μέγεθος του πλοίου και ορίζεται στο ίδιο επίπεδο για όλα τα πλοία άνευ διακρίσεων. Οι δασμοί καθορίζονται στον Κώδικα Δασμών του ΟΛΠ Α.Ε.

(41) Η **πεζογέφυρα** συνδέει τον προβλήτα του επιβατικού λιμένα με το σταθμό ηλεκτρικού σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά και εξυπηρετεί τους επιβάτες οι οποίοι διασχίζουν το ακτοπλοϊκό — επιβατικό τμήμα του λιμανιού.

(42) Η γέφυρα συμβάλλει στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών στο λιμάνι, καθώς συνδέει τον τερματικό σταθμό της υπέργειας σιδηροδρομικής γραμμής με τη ζώνη του κεντρικού λιμένος, χωρίς οι επιβάτες να πρέπει να διασχίσουν πεζοί τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων. Συνεπώς, η υπό εξέταση εναέρια γέφυρα δεν συμβάλλει στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα, αλλά κυρίως στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών οι οποίοι φθάνουν στο λιμάνι με τρένο.

(43) Η γέφυρα συνδέει έμμεσα το λιμάνι με το μοναδικό μέσο μεταφοράς σταθερής γραμμής στον Πειραιά, το οποίο επίσης το συνδέει έμμεσα με το αεροδρόμιο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές η γέφυρα αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση, και συνεπώς προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, παρέχοντας μία εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές και εξυπηρετεί εκατομμύρια ευρωπαίων πολιτών οι οποίοι επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά.

(44) Η πεζογέφυρα είναι ανοιχτή σε όλους τους χρήστες δωρεάν. Οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι χάρη στην ύπαρξη ανελκυστήρα, παρέχεται επίσης πρόσβαση σε κοινωνικές ομάδες οι οποίες διαφορετικά αντιμετώπιζον σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση τους στο λιμάνι, π.χ. ηλικιωμένοι και άτομα με ειδικές ανάγκες.

(45) Ο κεντρικός λιμένας Πειραιώς θα παραμείνει στον ΟΛΠ και δεν υπόκειται σε παραχώρηση. Το εν λόγω τμήμα του λιμένα εξυπηρετεί μόνο ακτοπλοϊκά πλοία και, ως εκ τούτου, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) προς χρηματοδότηση εξυπηρετούν αποκλειστικά ακτοπλοϊκά πλοία για οχήματα και επιβάτες. Παρομοίως, η πεζογέφυρα καθιστά ευκολότερη τη μετακίνηση των επιβατών ακτοπλοϊκής από και προς το λιμένα Πειραιώς.

(46) Η ακτοπλοΐα αποτελεί το βασικό τρόπο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα ελληνικά νησιά, τα οποία συνιστούν σημαντικό μέρος της ελληνικής επικράτειας. Τα περισσότερα νησιά στην ουσία είναι απομονωμένες περιοχές που μειονεκτούν, για τις οποίες είναι πολύ σημαντικό να διασφαλιστούν ακτοπλοϊκές συνδέσεις άνευ προβλημάτων με την ηπειρωτική χώρα της Ελλάδας. Οι ελληνικές αρχές τόνισαν ότι ο λιμένας του Πειραιά είναι ο λιμένας ο οποίος εξασφαλίζει κατά κύριο λόγο τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ των νήσων και της ηπειρωτικής Ελλάδας, και ειδικότερα της πρωτεύουσας της χώρας. Οι γειτονικοί λιμένες έχουν περιορισμένη χωρητικότητα και δυναμικό. Επιπλέον, ο λιμένας Πειραιώς αποτελεί τη μοναδική δυνατότητα πρόσβασης στους περισσότερους προορισμούς των νήσων του Αιγαίου Πελάγους. Ο αριθμός διερχομένων επιβατών μέσω του λιμένος Πειραιώς είναι σημαντικά υψηλότερος σε σύγκριση με τα γειτονικά λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, τα οποία, για τεχνικούς λόγους, δεν έχουν τη

δυνατότητα χειρισμού του ίδιου αριθμού ακτοπλοϊκών πλοίων με αυτόν του λιμένος Πειραιώς. Ο ετήσιος αριθμός διακινηθέντων επιβατών από το Λιμένα Πειραιώς ανήλθε σε 11 668 647 το 2006 ⁽¹⁹⁾, ενώ το λιμάνι του Λαυρίου και το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετήσαν μαζί 2 516 492 επιβάτες κατά το ίδιο έτος. Όσον αφορά την κίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών οχημάτων, ο λιμένας Πειραιώς κατέλαβε και πάλι την πρώτη θέση, εξυπηρετώντας 612 840 αυτοκίνητα το 2007 έναντι 404 973 αυτοκινήτων συνολικά όσον αφορά τα δύο λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, και 260 605 φορτηγά οχήματα κατά το ίδιο έτος έναντι 49 759 φορτηγών οχημάτων συνολικά όσον αφορά τα άλλα δύο λιμάνια. Επιπρόσθετα, τα άλλα δύο λιμάνια δεν καλύπτουν όλους τους προορισμούς προς τα νησιά που εξυπηρετεί ο λιμένας Πειραιώς.

1.5.2. Κατασκευή μικρού προβλήτα και απόκτηση εξοπλισμού για τον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 168/08)

- (47) Ο προβλεπόμενος μικρός προβλήτας βρίσκεται στην περιοχή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος θα εξακολουθήσει να υπάγεται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές αντιλαμβάνονται την εν λόγω επένδυση ως πολύ σημαντική, προκειμένου να δημιουργηθεί ένας ενδολιμενικός ανταγωνισμός μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου. Το συνολικό κόστος κατασκευής του μικρού προβλήτα ανέρχεται σε 35 εκατ. EUR. Το εν λόγω έργο υποδομής θα ανήκει επίσης στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ ο ΟΛΠ θα είναι αρμόδιος βάσει νόμου μόνο για την κατασκευή και τη διαχείριση.
- (48) Το μήκος της ανατολικής εξέδρας της αποβάθρας του υπό κατασκευή μικρού προβλήτα ορίζεται σε 422 μ, με 3 γερανούς Super Post Panamax (SPP), για την εξυπηρέτηση των πλοίων βασικών γραμμών, καθώς και μία δυτική εξέδρα αποβάθρας μήκους 260 μ με 2 γερανούς Panamax για την εξυπηρέτηση των πλοίων διανομής, δηλαδή πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στις “θαλάσσιες αρτηρίες”.
- (49) Ο νέος μικρός προβλήτας έχει χωρητικότητα περίπου 1 εκατομμύριο TEUs, ενώ η υφιστάμενη χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται περίπου σε 1,6 εκατομμύρια TEUs. Ο νέος μικρός προβλήτας θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εξυπηρετήσει τη νέα γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία έχουν παραγγελθεί και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις υφιστάμενες υποδομές λόγω του περιορισμένου βάθους του νερού.
- (50) Οι ελληνικές αρχές σημειώνουν ότι η εν λόγω υποδομή θα επιτρέψει στο λιμένα να λειτουργήσει σύμφωνα με τις βασικές τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές που ισχύουν για συγκρίσιμους λιμένες.
- (51) Επίσης, αναμένεται ότι η αύξηση της χωρητικότητας του προβλήτα I θα συνεισφέρει σημαντικά στις διεξαγόμενες προσπάθειες για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εμπορευμάτων από τους οδικούς άξονες στη θάλασσα στο πλαίσιο της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών. Ειδικότερα, ο νέος μικρός προβλήτας επιτρέπει την ταυτόχρονη εξυπη-

ρέτηση δύο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη δυτική πλευρά, σε σχετικά κοντινές αποστάσεις.

1.5.3. Απόκτηση εξοπλισμού ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)

- (52) Το εν λόγω έργο περιλαμβάνει την απόκτηση μηχανικού εξοπλισμού για τη βελτίωση των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης που παρέχονται στους διαφορετικούς προβλήτες του λιμένος Πειραιώς, συνολικού κόστους 17,8 εκατ. EUR. Ο μηχανικός εξοπλισμός περιλαμβάνει: 5 ημιαυτοκίνητα εμπορευματοκιβώτια, 12 ελκυστήρες τύπου Ro-Ro, 4 τηλεσκοπικές ανυψωτικές διατάξεις εμπορευματοκιβωτίων, 18 οχήματα στοιβάξεως και μετακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, 1 κινητό γεράνο, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, ένα ηλεκτροκίνητο και ένα πετρελαιοκίνητο περνοφόρο φορτηγό όχημα και 10 ελκυστήρες θερματικού τύπου.
- (53) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η εν λόγω επένδυση είναι απαραίτητη προκειμένου ο λιμένας I να λειτουργήσει σύμφωνα με τις τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές για συγκρίσιμους λιμένες.
- (54) Η απόκτηση του εν λόγω μηχανικού εξοπλισμού περιλαμβάνει κυρίως την ανανέωση του υφιστάμενου στόλου μηχανημάτων στοιβάξεως καθώς και την αγορά ενός κινητού γερανού. Ο γεράνος αυτός επιτρέπει στον διαχειριστή του λιμένος να αναπληρώσει την απώλεια χωρητικότητας στη περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και να αποφύγει τη συμφόρηση. Παράλληλα, ο κινητός γεράνος επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία στην εξυπηρέτηση όλων των πλοίων, περιλαμβανομένων των μικρότερων, με περισσότερους γερανούς. Η επένδυση δεν προορίζεται για την προώθηση νέας παραγωγικής ικανότητας.
- (55) Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο ο κινητός γεράνος και δύο περνοφόρα προορίζονται για τον προβλήτα I και θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Ο άλλος εξοπλισμός θα τοποθετηθεί στον προβλήτα II, ο οποίος θα γίνει μέρος των εγκαταστάσεων που τίθενται στη διάθεση της Cosco βάσει των όρων της σύμβασης παραχώρησης για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, ο εν λόγω εξοπλισμός έχει ήδη περιληφθεί στη δημόσια προσφορά ως μέρος της υποδομής προς παραχώρηση στον ανάδοχο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, ο εν λόγω εξοπλισμός συνιστά βασική και απαραίτητη υποδομή για την αποτελεσματική λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι η παροχή του εξοπλισμού αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για την προσέλκυση προσφορών για την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (56) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από ένα κράτος μέλος ή μέσω κρατικών πόρων και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή δια της προμήθειας ορισμένων αγαθών είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά στο βαθμό που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη συνθήκη ΕΚ.

⁽¹⁹⁾ Αυτός είναι ο αριθμός εγχώριων επιβατών, ενώ ο συνολικός αριθμός για το 2006 όλων των επιβατών — εγχώριων και υπερπόντιων (κρουαζιέρες, γραμμές και διαμετακόμιση) επιβατών, καθώς και επιβατών πορθμείων — ανήλθε σε 20 507 263.

- (57) Ως εκ τούτου, πρέπει πρώτα να αξιολογηθεί κατά πόσο η χρηματοδότηση εκάστου μέτρου που περιλαμβάνεται στις τρεις κοινοποιήσεις των ελληνικών αρχών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και στη συνέχεια, σε περίπτωση που συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά.
- (58) Ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει ότι πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι: (1) το μέτρο χρηματοδοτείται μέσω κρατικών πόρων, (2) εξασφαλίζει κάποιο πλεονέκτημα στο δικαιούχο, (3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό και (4) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ⁽²⁰⁾.
- (59) Η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί σε δύο επίπεδα, ήτοι στο επίπεδο των τελικών χρηστών της υποδομής και στο επίπεδο του διαχειριστή/φορέα εκμετάλλευσης της υπό εξέταση υποδομής.

2.1.1. Έννοια της επιχείρησης

- (60) Για την υπαγωγή τους στη νομοθεσία περί ανταγωνισμού της ΕΚ οι δικαιούχοι κρατικής ενίσχυσης πρέπει να είναι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να διαπιστώσει κατά πόσο ο ΟΛΠ και η παραχωρησιούχος (COSCO) μπορούν να ταξινομηθούν στην κατηγορία των οικονομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου η επιχείρηση είναι μία οντότητα η οποία ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος της οντότητας και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται ⁽²¹⁾. Επιπρόσθετα, οποιαδήποτε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών σε μία δεδομένη αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ⁽²²⁾.
- (61) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο **ΟΛΠ** παρέχει δημόσιες υπηρεσίες, τυπικό χαρακτηριστικό για κάθε "λιμενική αρχή". Πράγματι, βάσει του νόμου 2688/1999 και της σύμβασης παραχώρησης με το ελληνικό κράτος ο ΟΛΠ έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση των υποδομών του λιμανιού, τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διασφάλιση της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης και την προστασία του περιβάλλοντος — καθήκοντα τα οποία εξυπηρετούν σαφώς το δημόσιο συμφέρον. Τρίτον, ο ΟΛΠ ενεργεί επίσης στο πλαίσιο δημόσιας εντολής κατά την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης μέρους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (62) Ωστόσο, ο ΟΛΠ παρέχει επίσης λιμενικές υπηρεσίες, όπως είναι ενδεικτικά οι ακόλουθες: εργασίες χειρισμού φορτίων, επιβατικές υπηρεσίες ⁽²³⁾ και άλλες υπηρεσίες προς πλοία, καθώς και παρεπόμενες υπηρεσίες ⁽²⁴⁾. Οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται έναντι καταβολής τελών από τους χρήστες, οι οποίες ορίζονται ελεύθερα από τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά.

- (63) Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ρητώς στην απόφασή του "Aéroport de Paris" ⁽²⁵⁾ ότι η παροχή εγκαταστάσεων υποδομής σε τρίτα μέρη έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (64) Στο πλαίσιο των ανωτέρω η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο ΟΛΠ ασκεί οικονομικές δραστηριότητες και πρέπει να θεωρείται ως επιχείρηση. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση με εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ. Το ερώτημα θα αξιολογηθεί περαιτέρω παρακάτω σε σχέση με τη χρηματοδότηση κάθε κοινοποιηθέντος έργου.
- (65) Όσον αφορά την **παραχωρησιούχο**, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο σημείο (24), θα παράσχει ολόκληρο το φάσμα λιμενικών υπηρεσιών εντός του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων έναντι αμοιβής. Ως εκ τούτου, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η παραχωρησιούχος είναι επιχείρηση.

2.1.2. Κατασκευή πεζογέφυρας στο επιβατικό λιμάνι (υπόθεση αριθ. Ν 105/08)

2.1.2.1. Κρατικοί πόροι

- (66) Πρέπει πρώτα να εξεταστεί κατά πόσο εμπλέκονται κρατικοί πόροι και κατά πόσο οι εν λόγω πόροι καταλογίζονται στο κράτος σε συμμόρφωση με την πάγια νομολογία ⁽²⁶⁾.
- (67) Όπως αναφέρεται στο σημείο (30) της παρούσας απόφασης, όλα τα έργα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα, θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα, το οποίο αποτελεί μέρος του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, χρηματοδοτούμενο από το Ε.Τ.Π.Α. και από κρατικούς πόρους. Το πρόγραμμα διαχειρίζεται η ειδική υπηρεσία διαχείρισης, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Κατά συνέπεια, σαφώς εμπλέκονται κρατικοί πόροι.
- (68) Όσον αφορά τη την κρατική χρηματοδότηση, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ελληνικές αρχές έχουν μεγάλη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή επιδοτούμενων έργων βάσει του Επιχειρησιακού Προγράμματος και ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα επελέγησαν από το — και συνεπώς πρέπει να χρηματοδοτηθούν — από το ελληνικό κράτος.

2.1.2.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (69) Η Επιτροπή, με την απόφαση της σχετικά με τη "Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας" ⁽²⁷⁾, όρισε λεπτομερώς ποια είδη υποδομής θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης και ποια όχι. Εν προκειμένω, η Επιτροπή έκανε διαχωρισμό μεταξύ των υποδομών οι οποίες

⁽²⁰⁾ Βλ., για παράδειγμα, υπόθεση C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze* (Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 129).

⁽²¹⁾ Υπόθεση C-41/90 *Höfner και Elser* (Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-264/01, C-306/01, C-354/01 και C355/01 *ΑΟΚ Bundesverband* και άλλοι (Συλλογή 2004, σ. I-2493, σκέψη 46).

⁽²²⁾ Υπόθεση 118/85 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7 υπόθεση 35/96 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36).

⁽²³⁾ Βλ. σημείο (5) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁴⁾ Βλ. σημείο (6) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁵⁾ Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) υπόθεση C-82/01P της 24.10.2002, *Aéroport de Paris*, Συλλογή 2002, σ. I -9297.

⁽²⁶⁾ Βλ. τις ακόλουθες αποφάσεις: *Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85 και 70/85 Van der Kooy* και άλλοι κατά *Επιτροπής* (Συλλογή 1988, σ. 219, σκέψη 35· υπόθεση C-303/88 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 11· υπόθεση C-305/89 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 13· υπόθεση C-482/99 *Γαλλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 2002, σκέψη 24).

⁽²⁷⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11.

δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης και των υποδομών οι οποίες δεν δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Οι τελευταίες θεωρήθηκε ότι δεν θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης.

- (70) Όπως αναφέρεται στα σημεία (41)-(44) της παρούσας απόφασης, η χρήση της πεζογέφυρας είναι δωρεάν και ανοικτή για χρήση από όλους τους δυνητικούς επιβάτες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Καθώς δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός ανάμεσα στους δυνητικούς χρήστες, η γέφυρα δεν παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε επίπεδο χρηστών. Επιπρόσθετα, η γέφυρα θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά από ιδιώτες και όχι από επιχειρήσεις και θα εξυπηρετεί κυρίως κοινωνικούς σκοπούς καθώς, όντας εξοπλισμένη με ανεγκυστήρες και κυλιόμενες σκάλες, θα παρέχει πρόσβαση στο λιμάνι σε άτομα τα οποία θα αντιμετώπιζαν διαφορετικά δυσκολίες πρόσβασης, όπως ηλικιωμένοι, παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες, ιδίως λόγω της ανάγκης να διασχίσουν τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.
- (71) Στο επίπεδο του διαχειριστή λιμένα η κατασκευή της πεζογέφυρας δεν μπορεί να αποφέρει επιπλέον έσοδα για τον ΟΛΠ, καθώς η πρόσβαση στη γέφυρα είναι δωρεάν και δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του αριθμού των επιβατών. Πράγματι, η πεζογέφυρα έχει καθαρά μη εμπορικές λειτουργίες καθώς παρέχει καλύτερη και ασφαλέστερη πρόσβαση για πεζούς επιβάτες από το σιδηροδρομικό σταθμό Αθήνας-Πειραιά στον επιβατικό λιμένα, οι οποίοι παλαιότερα έπρεπε να διασχίσουν τη λεωφόρο. Ως εκ τούτου, η κατασκευή της πεζογέφυρας σαφώς εντάσσεται στο πλαίσιο της υποχρέωσης του κράτους να φροντίζει για την ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού με την εκτέλεση έργων γενικού συμφέροντος. Πράγματι, η κατασκευή της θα μπορούσε να έχει ανατεθεί στην τοπική αυτοδιοίκηση ή σε οποιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή για την ανάπτυξη της γενικής υποδομής. Τούτο επιβεβαιώνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι ο ΟΛΠ δεν θα είναι ο ιδιοκτήτης της υποδομής και θα είναι μόνον υπεύθυνος για τη συντήρησή της.
- (72) Εν τούτοις, καθώς ο ΟΛΠ ασκεί επίσης οικονομικές δραστηριότητες, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται από το κράτος στον ΟΛΠ για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών περιορίζεται στο κόστος των εργασιών και συνεπώς εξαλείφεται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητων δευτερογενών επιπτώσεων στις εμπορικές δραστηριότητες που ασκεί ο ΟΛΠ.
- (73) Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρώτον σημειώνει ότι η σύμβαση δημοσίων έργων για την κατασκευή της πεζογέφυρας συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν υπερβαίνει την τιμή της αγοράς για την κατασκευή και αποκλείει οποιονδήποτε κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, τόσο για τον ΟΛΠ όσο και για τον ανάδοχο ο οποίος εκτελεί τις απαραίτητες εργασίες. Επιπλέον, η συμμετοχή του Δημοσίου δεν καλύπτει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης ή επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ.

2.1.2.3. Συμπέρασμα

- (74) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση της πεζογέφυρας δεν εξασφαλίζει κανένα πλεονέκτημα στον ΟΛΠ όσον αφορά τις εμπορικές του δραστηριότητες και θα ωφελήσει το σύνολο της τοπικής και της ναυτιλιακής κοινότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν εμπεριέχει

κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.3. Κατασκευή δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον Επιβατικό Λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

2.1.3.1. Κρατικοί πόροι

- (75) Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η Επιτροπή στα ανωτέρω σημεία (66)-(68) ισχύουν πλήρως για τη χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”). Συνεπώς, είναι σαφές ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι.

2.1.3.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (76) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι δύο μικροί προβλήτες οι οποίοι χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους στον επιβατικό λιμένα είναι ανοικτοί σε όλους τους δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Συνεπώς, στο επίπεδο χρηστών (ναυτιλιακές εταιρείες, υπηρεσίες πορθημάτων, κλπ.) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽²⁸⁾.
- (77) Ωστόσο, όπως αναφέρεται ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι τα δημόσια κεφάλαια τα οποία τίθενται στη διάθεση του ΟΛΠ του παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη “Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών” ⁽²⁹⁾, τόνισε ότι, γενικά, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) αποτελούν μέρος της υποδομής για συγκεκριμένους χρήστες ⁽³⁰⁾ η οποία σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών (σε αυτήν την περίπτωση τον ΟΛΠ) ⁽³¹⁾. Η σχετική υποδομή μπορεί να έχει τη δυνατότητα να αποφέρει πρόσθετα κέρδη για τον ΟΛΠ, ο οποίος μπορεί να χρεώσει εμπορικά τέλη για τη χρήση των εγκαταστάσεων. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό ως προς το ότι αφορά μόνο μία επιχείρηση (ΟΛΠ).
- (78) Πράγματι, η κατασκευή των δύο πρόσθετων μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα θα αυξήσει τη χωρητικότητα που έχει στη διάθεσή του ο ΟΛΠ για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών πλοίων ⁽³²⁾. Αυτό με τη σειρά του θα αυξήσει τα έσοδα του ΟΛΠ, καθώς η χρήση όλων των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα είναι έναντι αμοιβής, βάσει του μεγέθους κάθε πλοίου. Τα έσοδα του ΟΛΠ μπορεί να αυξηθούν περαιτέρω, επειδή εισπράττει επίσης τέλη για κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) της υποδομής του.

⁽²⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽²⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

⁽³⁰⁾ Βάσει της ίδιας ανακοίνωσης άλλες υποδομές για συγκεκριμένους χρήστες είναι: ναυπηγεία, αγωγοί και καλώδια για τις κοινωφελείς υπηρεσίες στους χώρους του τερματικού σταθμού ενός λιμένα.

⁽³¹⁾ Η Επιτροπή ακολούθησε παρόμοια προσέγγιση, στην απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, (ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11), όπου οι προβλήτες θεωρήθηκαν ως μέρος του έργου που σχετίζεται με την υποδομή.

⁽³²⁾ Βλ. σημείο (38) της παρούσας απόφασης.

- (79) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι ο ΟΛΠ δεν παρέχει υπηρεσίες στους επιβάτες ή στα πλοία στον επιβατικό λιμένα, καθώς είναι υπεύθυνος μόνο για την παροχή και τη συντήρηση της απαιτούμενης υποδομής προκειμένου να διασφαλιστεί ο ασφαλής ελλιμενισμός των πλοίων και η ασφαλής και άνετη επιβίβαση — αποβίβαση των επιβατών. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, ο ΟΛΠ έχει την υποχρέωση συντήρησης και διατήρησης της υποδομής σε καλή κατάσταση, αλλά επίσης παρέχει λιμενικές υπηρεσίες σε πλοία και επιβάτες. Πρώτον, ο ΟΛΠ εισπράττει εμπορικά τέλη από κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) ο οποίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του και όχι μόνον από τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τους μικρούς προβλήτες. Δεύτερον, όπως και οι άλλοι δασμοί που εισπράττει ο ΟΛΠ, τα τέλη που εισπράττονται στον επιβατικό λιμένα ορίζονται ελεύθερα από τον ίδιο τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά, με βάση τις εμπορικές του αμοιβές. Τα εν λόγω τέλη, συνεπώς, θεωρούνται εμπορικά τέλη.
- (80) Συνεπώς, η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, καθώς αφορά δημόσια επένδυση σε λιμενική εγκατάσταση η οποία αποτελεί ή μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, ενώ τα εν λόγω δημόσια κεφάλαια επιφέρουν μείωση των επενδυτικών δαπανών για το φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής (ΟΛΠ), με τις οποίες θα επιβαρυνόταν διαφορετικά σε σχέση με τις εμπορικές του δραστηριότητες.
- (81) Θα μπορούσε να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η επονομαζόμενη αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση⁽³³⁾.
- (82) Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσο το Δημόσιο ενήργησε ως επενδυτής μεγιστοποίησης κερδών, ενεργώντας υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, δηλαδή κατά πόσο η επένδυσή του στους μικρούς προβλήτες είναι πιθανό να είναι οικονομικώς επικερδής. Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι πρέπει να καθοριστεί “εάν, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης μέτοχος, στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου”⁽³⁴⁾. Αυτό περιλαμβάνει την εισφορά νέου κεφαλαίου για επενδύσεις, υπό τον όρο ότι ο λιμένας ή ο φορέας εκμετάλλευσης δεν θα διαθέτουν πλεονάζουσα διαρθρωτική μεταφορική ικανότητα στην κοινή αγορά, και ότι η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας είναι υγιής⁽³⁵⁾.
- (83) Πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”), οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο από το οποίο να αποδεικνύεται ότι οι υπό εξέταση επενδύσεις θα έχουν θετική απόδοση. Ενδεχομένως να αναμένεται κάποια απόδοση για το Δημόσιο μέσω της αύξησης του τέλους παραχώρησης που καταβάλλεται από τον ΟΛΠ (αποτελούμενο από το 2 % των καθαρών εσόδων του ΟΛΠ), το οποίο θα προέκυπτε από αύξηση των τελών που εισπράττει ο ΟΛΠ στον επιβατικό λιμένα. Ωστόσο, δεν έχουν παρασχεθεί σχετικά ποσοτικά δεδομένα. Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση της χωρητικότητας που εξασφαλίζεται με την επένδυση.
- (84) Επίσης, το Δημόσιο θα καλύψει πλήρως τις επενδυτικές δαπάνες για τα δύο έργα αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το Δημόσιο σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (85) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο εξασφαλίζει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.

2.1.3.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

- (86) Πρέπει να σημειωθεί ότι ο επιβατικός λιμένας Πειραιώς είναι ο μεγαλύτερος επιβατικός λιμένας της Ελλάδας και ένας από τους μεγαλύτερους της Ευρώπης, εξυπηρετώντας συνολικά πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ο αριθμός των επιβατών ακτοπλοίας είναι επίσης σχετικά αξιόλογος — περίπου 8 εκατομμύρια. Όσον αφορά την ακτοπλοία, ο λιμένας πιθανώς να ανταγωνίζεται τους άλλους δύο γειτονικούς λιμένες, δηλαδή τους λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Συνεπώς, το οικονομικό πλεονέκτημα που λαμβάνει ο ΟΛΠ από τη δημόσια χρηματοδότηση μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του.
- (87) Εν όψει των ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.3.4. Συμπέρασμα

- (88) Για τους ανωτέρω λόγους η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.4. Κατασκευή μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. N 168/08) και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)

⁽³³⁾ Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με την απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine απεφάνθη ότι “δυνάμει της αρχής της ίσης μεταχείρισης μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μίας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες αντιστοιχούν στους συνήθεις όρους της αγοράς δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως κρατικές ενισχύσεις” [υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-4397) (“Stardust Marine”). Βλ. επίσης υπόθεση C-303/88 Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 20)].

⁽³⁴⁾ Βλ. συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120).

⁽³⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο “Ανάπτυξη του κύριου λιμένα του Ρότερνταμ” — ΕΕ C 196 της 24.8.2007, σ. 1. Βλ. επίσης Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ στις εταιρείες χαρτοφυλακίου του Δημοσίου (Δελτίο ΕΚ 91984), παράγραφος 3.2. σημείο (ii).

2.1.4.1. Κρατικοί πόροι

- (89) Ο μικρός προβλήτας και όλα τα στοιχεία εξοπλισμού θα χρηματοδοτηθούν με τον ίδιο τρόπο όπως η πεζογέφυρα και οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα, δηλαδή με χρηματικά ποσά τόσο από το Ε.Τ.Π.Α. όσο και από το ελληνικό κράτος. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της υπό εξέταση υποδομής περιλαμβάνει κρατικούς πόρους.

2.1.4.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (90) Όπως αναφέρεται στο σημείο (48) της παρούσας απόφασης, τα κοινοποιηθέντα μέτρα στην υπόθεση Ν 168/08 περιλαμβάνουν την κατασκευή ενός μικρού προβλήτα και την απόκτηση μίας σειράς στοιχείων εξοπλισμού⁽³⁶⁾ που θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Αντιθέτως, ο ΟΛΠ θα εκμεταλλευτεί μόνο μέρος του εξοπλισμού που κοινοποιείται βάσει της υπόθεσης Ν 169/08⁽³⁷⁾, ενώ η πλειοψηφία των εγκαταστάσεων εξοπλισμού θα παραχωρηθεί στην παραχωρησιούχο COSCO⁽³⁸⁾. Επ' αυτού, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της χρήσης και της χρηματοδότησης του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού.
- (91) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τόσο ο μικρός προβλήτας όσο και ο εξοπλισμός που χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους είναι ανοικτοί σε όλους του δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Τούτο απορρέει από το γεγονός ότι τόσο ο ΟΛΠ όσο και η παραχωρησιούχος (COSCO) έχουν σαφή υποχρέωση, η οποία προβλέπεται στις συμβάσεις τους σχετικά με την παραχώρηση, εξασφάλιση ισότιμης και δίκαιης πρόσβασης σε όλους τους δυνητικούς χρήστες της υποδομής που εκμεταλλεύονται. Συνεπώς, σε επίπεδο χρηστών (ήτοι, ναυτιλιακές εταιρείες) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα πρέπει να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ⁽³⁹⁾.
- (92) Η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να αξιολογήσει εάν η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ ή/και στην παραχωρησιούχο.
- (93) Όσον αφορά τον μικρό προβλήτα, έχει ήδη διευκρινιστεί στο σημείο (77) της παρούσας απόφασης ότι οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) που αποτελούν μέρος της υποδομής για “συγκεκριμένους χρήστες”, δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και να αποφέρουν έσοδα για τον ΟΛΠ. Πράγματι, ο μικρός προβλήτας στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων θα τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ και μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, καθώς θα χρησιμοποιηθεί για υπηρεσίες χειρισμού φορτίων για τις οποίες ο ΟΛΠ θα χρεώνει εμπορικά τέλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι με κρατικούς πόρους μπορεί να επιφέρει μείωση των επενδυτικών δαπανών με τις οποίες ο λιμενικός οργανισμός ΟΛΠ θα επιβαρυνόταν κανονικά, και επομένως

ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό επειδή αφορά μόνο μία επιχείρηση, τον ΟΛΠ.

- (94) Όσον αφορά τα στοιχεία εξοπλισμού⁽⁴⁰⁾, η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες ταξινόμησε “όλους τους τύπους σταθερού ή ημικινητού εξοπλισμού, όπως οι γερανοί και οι ράμπες φορτοεκφόρτωσης” ως μέρος της ανωδομής ενός λιμένος⁽⁴¹⁾. Δήλωσε επίσης ότι “τέτοιες επενδύσεις συνήθως ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις και επομένως συνιστούν ενίσχυση”. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η σχετική υποδομή χρησιμοποιείται άμεσα για εμπορικούς σκοπούς (φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων) και είναι απαραίτητη για την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών χειρισμού φορτίων από φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.
- (95) Εφόσον διάφορα στοιχεία εξοπλισμού προορίζονται για χρήση είτε από τον ΟΛΠ είτε από την παραχωρησιούχο, πρέπει να αξιολογηθεί εάν η κρατική χρηματοδότηση παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε κάποια εκ των δύο οντοτήτων.

Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ

- (96) Όσον αφορά τον ΟΛΠ, οι 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και οι 2 γερανοί Panamax προς εγκατάσταση στον μικρό προβλήτα του προβλήτα Ι (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και ο κινητός γερανός και τα 2 περνοφόρα που πρόκειται να αγοραστούν ως επιπλέον εξοπλισμός (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 169/08), θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για τις δραστηριότητες χειρισμού φορτίων. Συνεπώς, όσον αφορά τα εν λόγω στοιχεία εξοπλισμού, ο ΟΛΠ ενδέχεται να εξασφαλίσει οικονομικό πλεονέκτημα.
- (97) Όσον αφορά τον εξοπλισμό που χορηγείται στην παραχωρησιούχο, σημειώνεται ότι δεν θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ, και επομένως ο ΟΛΠ δεν θα μπορεί να τον χρησιμοποιεί άμεσα για τις εμπορικές του δραστηριότητες. Εν τούτοις, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα. Πρώτον, ο ΟΛΠ είναι νομικά υποχρεωμένος από το κράτος να κατασκευάζει και να συντηρεί σε καλή κατάσταση όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και να παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή να επιτρέπει τις υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τρίτους σε περίπτωση που παραχωρήσει την εκμετάλλευση τμημάτων του λιμένα. Κατά συνέπεια, η κρατική χρηματοδότηση απαλλάσσει τον ΟΛΠ από μέρος της χρηματοοικονομικής επιβάρυνσης του όσον αφορά την παροχή σύγχρονης ανωδομής. Δεύτερον, ο ΟΛΠ (και όχι άμεσα το κράτος) είναι αυτός που παραχωρεί μέρος του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένου του υπό εξέταση εξοπλισμού, για τον οποίο η παραχωρησιούχος θα καταβάλει τέλος παραχώρησης και διάφορες αμοιβές αποκλειστικά στον ΟΛΠ και όχι στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι το κράτος, χρηματοδοτώντας τον υπό εξέταση εξοπλισμό, ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, επειδή από τον απαλλάσσει από τις δαπάνες απόκτησης του εν λόγω εξοπλισμού, με τις οποίες κανονικά θα επιβαρυνόταν.

⁽³⁶⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και 2 γερανοί Panamax.

⁽³⁷⁾ 1 κινητός γερανός και 2 περνοφόρα.

⁽³⁸⁾ 5 ημικυκλικά εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρες RoRo, 4 τηλεσκοπικοί γερανοί εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογέφυρες και κινητά οχήματα, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, 10 ελκυστήρες τύπου τερματικού σταθμού.

⁽³⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽⁴⁰⁾ Βάσει τόσο της υπόθεσης αριθ. Ν 168/08 όσο και της υπόθεσης αριθ. Ν 169/08.

⁽⁴¹⁾ Βλ. ειδικότερα την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

- (98) Όπως στην περίπτωση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (βλ. ανωτέρω), μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ για την κατασκευή του μικρού προβλήτα και τον εξοπλισμό στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε αναφορικά με τους μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα ισχύουν πλήρως σε αυτήν την περίπτωση ⁽⁴²⁾. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παρουσιάσει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο στο οποίο να αποδεικνύεται θετική απόδοση της επένδυσης, ενώ το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των έργων επένδυσης αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το κράτος σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (99) Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση χωρητικότητας που παρέχεται από την επένδυση. Ειδικότερα, όσον αφορά τον πρόσφατα αποκτηθέντα εξοπλισμό ⁽⁴³⁾ οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν θα επιφέρει αύξηση στη χωρητικότητα του λιμένα, αλλά απλώς θα αναπληρώσει πιθανή ανεπάρκεια χωρητικότητας σε περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και θα παράσχει περισσότερη ευελιξία στην παραγωγική ικανότητα του λιμένα. Αυτό φαίνεται να συνεπάγεται ότι δεν αναμένονται πρόσθετα κέρδη από τα νέα στοιχεία εξοπλισμού. Οι ελληνικές αρχές αναγνωρίζουν περαιτέρω ότι δεν είναι εύκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια η αναμενόμενη απόδοση αναφορικά με το νέο εξοπλισμό.
- (100) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο παρέχει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.

Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στην παραχωρησιούχο

- (101) Όσον αφορά τα δυνητικά πλεονεκτήματα υπέρ της παραχωρησιούχου (COSCO), η Επιτροπή σημειώνει ότι ο εξοπλισμός αποτελούσε μέρος της παραχωρηθείσας προς την παραχωρησιούχο μέσω δημόσιου διαγωνισμού λιμενικής υποδομής στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- (102) Η Επιτροπή έχει ήδη καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους πράξεις όπως η πώληση γης ή κτιρίων ⁽⁴⁴⁾ ή η ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων ⁽⁴⁵⁾ δεν θέτουν κατά τη γνώμη της πρόβλημα κρατικής ενίσχυσης. Αυτό συμβαίνει γενικά στην περίπτωση που οι πράξεις αυτές γίνονται με βάση τις τιμές της αγοράς, ειδικά όταν η τιμή είναι το αποτέλεσμα ανοικτού διαγωνισμού χωρίς όρους και χωρίς διακρίσεις ο

οποίος έτυχε της δέουσας δημοσίευσης, γεγονός που διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των υποψηφίων. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τους κανόνες και τις αρχές που διέπουν τους δημόσιους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις παραχώρησης, στις περιπτώσεις που ισχύουν, το ίδιο σκεπτικό ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για την πώληση ή την διάθεση υποδομής από τις δημόσιες αρχές ⁽⁴⁶⁾

- (103) Εντούτοις, όπως έχει ήδη επισημάνει η Επιτροπή ⁽⁴⁷⁾, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να υπάρχουν στοιχεία ενίσχυσης. Για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρχει ενίσχυση στην περίπτωση που η υποδομή διατίθεται σε προκαθορισμένο διαχειριστή με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα εξ αυτού του γεγονότος ή εάν είναι τόσο μεγάλη η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης και της τιμής μιας πρόσφατης κατασκευής με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα ο αγοραστής.
- (104) Όπως αναφέρεται στο σημείο (18) της παρούσας απόφασης, ο εν λόγω διαγωνισμός οργανώθηκε σε πανευρωπαϊκή κλίμακα σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων που προβλέπονται στην απόφαση 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών ⁽⁴⁸⁾. Η Επιτροπή δεν έχει λόγο να πιστεύει, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, ότι η διαδικασία επιλογής έχει διεξαχθεί με εσφαλμένο τρόπο.
- (105) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης — 30 έτη στην αρχή με δυνατότητα παράτασης επί πέντε έτη εάν εκτελεστεί εμπρόθεσμα η κατασκευή του προβλήτα III και με μια δεύτερη δυνατότητα παράτασης κατά 5 ακόμη έτη υπό τον όρο ότι θα αυξηθούν τα τέλη παραχώρησης — αντανάκλα ελαφρώς το γεγονός ότι ο παραχωρησιούχος θα πραγματοποιήσει επενδύσεις σε πολύ δαπανηρά στοιχεία υποδομής, τα οποία μπορούν να αποφέρουν κέρδη μόνο μετά την παρέλευση πολλών ετών ⁽⁴⁹⁾. Εξάλλου, οι όροι παράτασης πέραν των 30 ετών εξαρτώνται άμεσα από την πραγματοποίηση αυτών των επενδύσεων.
- (106) Όσον αφορά την παροχή του εξοπλισμού, πρέπει να επισημανθεί ότι αποτελούσε μέρος των όρων του διαγωνισμού, οι προσφορές οι οποίες υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω διαγωνισμού πρέπει να έχουν ήδη λάβει υπόψη το γεγονός ότι ο εξοπλισμός ήταν ήδη διαθέσιμος για χρήση και δεν θα χρειαζόταν να αγοραστεί από την παραχωρησιούχο.
- (107) Επιπλέον, εν όψει του σημείου (26), η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν μειώνει τους κινδύνους που πρέπει συνήθως να αναλαμβάνει μια παραχωρησιούχος και, συνεπώς, δεν απαλλάσσει την επιχείρηση από

⁽⁴²⁾ Βλ. ανωτέρω σημεία (81)–(85).

⁽⁴³⁾ Ειδικότερα, τον εξοπλισμό σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. N 169/08.

⁽⁴⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γηπέδων, οικοπέδων και κτιρίων από δημόσιες αρχές, ΕΕ C 209, της 10.7.1997, σ. 3–5.

⁽⁴⁵⁾ Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού, 1993, παράγραφοι 402 και 403.

⁽⁴⁶⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 58.

⁽⁴⁷⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 59.

⁽⁴⁸⁾ ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽⁴⁹⁾ Βλ. π.χ. την απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 110/08 — Γερμανία — για τη χρηματοδότηση του έργου Jade WeserPort Project, ΕΕ C 137 της 17.6.2009, σ. 1, όπου η διάρκεια της συμφωνίας παραχώρησης για την κατασκευή παρόμοιου έργου ήταν εξ αρχής 40 έτη.

χρηματοοικονομικούς κινδύνους που είναι εγγενείς στις δραστηριότητες λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίοι ενδεχομένως στη συνέχεια να αποτελέσουν χρηματοοικονομική επιβάρυνση για τον ΟΛΠ.

(108) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση τα προσφάτως αποκτηθέντα περιουσιακά στοιχεία [εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης ⁽⁵⁰⁾] που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος και τέθηκε στη διάθεση του παραχωρησιούχου έχει όντως σχετικά μικρή διάρκεια ζωής σε σύγκριση με άλλα στοιχεία υποδομής που έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, όπως είναι οι προβλήτες, οι οποίες θα μπορούσε να θεωρηθεί στην προκειμένη περίπτωση ότι μεταβιβάστηκαν προς τον δικαιούχο στην πλήρη οικονομική τους αξία. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι δεν φαίνεται να υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στην τιμή του προσφάτως αποκτηθέντος εξοπλισμού ο οποίος ετέθη στη διάθεση του παραχωρησιούχου και στα τέλη παραχώρησης που πρέπει να καταβάλει ο παραχωρησιούχος, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ την τιμή του εξοπλισμού ⁽⁵¹⁾.

(109) Κατά συνέπεια, με βάση τις προαναφερόμενες αρχές ⁽⁵²⁾ και σύμφωνα με την πρακτική για τη λήψη των αποφάσεων της ⁽⁵³⁾, και με την επιφύλαξη χορήγησης άλλων κρατικών ενισχύσεων προς την παραχωρησιούχο εκτός των πλαισίων του παρόντος μέτρου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αποκτηθείς εξοπλισμός ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου δεν της παρέχει κανένα πλεονέκτημα — και συνεπώς καμία κρατική ενίσχυση — στην παραχωρησιούχο, καθώς η τελευταία θα καταβάλει την τιμή αγοράς για τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού.

2.1.4.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

(110) Η Επιτροπή, κατόπιν της διαπίστωσης ότι η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτη και του εξοπλισμού στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων παρέχει στον ΟΛΠ (αλλά όχι στην παραχωρησιούχο και στους τελικούς χρήστες) επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, πρέπει τώρα να αξιολογήσει κατά πόσο το εν λόγω πλεονέκτημα έχει την ικανότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(111) Η Επιτροπή σημειώνει ότι μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ειδικά μεταξύ κύριων κόμβων που εξυπηρετούν μεγάλες γεωγραφικές περιοχές. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς έχει ουσιαστική χωρητικότητα (1 373 εκατομμύρια

TEUs το 2007) και εν δυνάμει βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλους λιμένες ⁽⁵⁴⁾ της ΕΕ. Προβλέπεται ότι η νέα χωρητικότητα που θα προσθέσει ο νέος μικρός προβλήτης θα ανέρχεται τουλάχιστον σε 1 εκατομμύριο TEUs για τον ΟΛΠ. Μέρος της χωρητικότητας που θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ θα παραχωρηθεί στην COSCO. Εν τούτοις, ως αποτέλεσμα της κατασκευής του νέου μικρού προβλήτη και της απόκτησης του νέου εξοπλισμού, ο ΟΛΠ θα εξακολουθήσει να είναι ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης του λιμένος. Επιπλέον, οι ίδιες οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι τα εν λόγω έργα είναι απαραίτητα για να αναπτυχθούν λιμενικές υπηρεσίες από τον ΟΛΠ και να καταστούν οι εν λόγω υπηρεσίες ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές που παρέχονται από την παραχωρησιούχο COSCO, αλλά και σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχονται από άλλους λιμένες.

(112) Επιπλέον, το 27 % των εμπορευματοκιβωτίων που αναχωρούν και το 33 % των εμπορευματοκιβωτίων που φθάνουν στο λιμένα Πειραιώς αφορούν συναλλαγές με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ. Συνεπώς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση θα νοθεύσει ή θα απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και θα επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.4.4. Συμπέρασμα

(113) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι τα δύο κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ του ΟΛΠ κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης

(114) Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν η κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ η οποία διαπιστώνεται ανωτέρω, όσον αφορά τους δύο μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα και τον μικρό προβλήτη και τον εξοπλισμό στον εμπορικό λιμένα, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

Η ενίσχυση ως κίνητρο

(115) Για να αποτελέσει κίνητρο η κρατική ενίσχυση ο αιτών πρέπει να υποβάλει αίτηση για ενίσχυση πριν την έναρξη του έργου. Στην προκειμένη περίπτωση ο ΟΛΠ υπέβαλε αιτήσεις για την χρηματοδότηση των έργων από το επιχειρησιακό πρόγραμμα πριν την έναρξη των εργασιών. Επιπλέον, τον καιρό που άρχισαν τα έργα ο ΟΛΠ γνώριζε καλά ότι ήταν ένας πιθανός δικαιούχος ενίσχυσης βάσει του επιχειρησιακού προγράμματος και κατά συνέπεια ήταν λογικό να προσδοκούσε ότι θα ελάμβανε δημόσια χρηματοδότηση. Ενόψει των προαναφερομένων η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση εμπεριέχει το στοιχείο του κινήτρου.

Νομική βάση της αξιολόγησης

(116) Στην παρούσα περίπτωση, φαίνεται να υπάρχουν μόνο δύο δυνατότητες συμβατότητας. Πρέπει πρώτα να εξετασθεί εάν εφαρμόζεται το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ και, εφόσον δεν εφαρμόζεται, εάν τα μέτρα εμπίπτουν στην εξαίρεση που προβλέπεται στον άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε σημείο (52) παραπάνω.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε σημείο (27) παραπάνω.

⁽⁵²⁾ Βλέπε σημείο (102) και επόμενα.

⁽⁵³⁾ Βλ. για παράδειγμα απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, EE C 137 της 17.6.2009, σ. 1· αποφάσεις της Επιτροπής της 10.7.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 134/07 — Ελλάδα — Έργο υποθαλάσσιας σήραγγας Θεσσαλονίκης, EE C 234 της 6.10.2007, σ. 2· απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. 565/2007 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου κεντρικού οδικού άξονα της Ελλάδας (E65), απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 633/07 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση των τμημάτων οδικού άξονα μεταξύ των περιοχών Μαλιακός και Κλειδί (μέρος του προγράμματος ΠΑΘΕ), μεταξύ των Τεμπών και της Σκοτίας, και μεταξύ του Ευαγγελισμού και της Λεπτοκαρυάς, EE C 70 της 15.3.2008, σ. 6· και απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 45/08 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου οδικού άξονα Ελευσίνιας — Κορίνθου — Πάτρας — Πύργου — Τοάκωνα, EE C 177 της 12.7.2008, σ. 1.

⁽⁵⁴⁾ Για παράδειγμα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης (με 447 εκατομμύρια TEU το 2007), ο λιμένας της Κωνσταντίας στη Ρουμανία (με 1 411 εκατομμύρια TEU για το ίδιο έτος), ο λιμένας του Κόπερ στη Σλοβενία και μία σειρά λιμένων στην Ιταλία μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσοι ανταγωνιστές του ΟΛΠ.

2.2.1. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2

- (117) Η Ελλάδα πιστεύει ότι η υπό εξέταση υποδομή θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εκτελέσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του, τα οποία εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον. Με άλλα λόγια, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι λιμενικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ αντιστοιχούν σε υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής αναφερόμενες ως “ΥΓΟΣ”) και ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται για τα κοινοποιηθέντα επενδυτικά έργα είναι σύμφωνη με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽⁵⁵⁾.
- (118) Μια κρατική ενίσχυση ως θεωρείται ως αντιστάθμιση προς μία επιχείρηση για την παροχή μίας ΥΓΟΣ, ώστε να κριθεί συμβατή με την κοινή αγορά, όταν πληρούνται οι ακόλουθοι τρεις όροι: 1) η υπό εξέταση ΥΓΟΣ πρέπει να ισοδυναμεί με μία γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, 2) η παροχή της ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται κατά τον δέοντα τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης, και 3) η ενίσχυση η οποία χορηγείται στο φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο στόχο.
- (119) Πρώτον, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλει ως προς το ότι το πλήρες εύρος των δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον ΟΛΠ μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια ΥΓΟΣ.
- (120) Κατά το Πρωτοδικείο, “[...] όπως προκύπτει από τη νομολογία, η παροχή της επίμαχης υπηρεσίας πρέπει, εξ ορισμού, να εξυπηρετεί την κοινή ωφέλεια ή το δημόσιο συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΥΓΟΣ διακρίνονται, μεταξύ άλλων, από τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν ιδιωτικό συμφέρον, ανεξαρτήτως του αν το εν λόγω ιδιωτικό συμφέρον είναι περισσότερο ή λιγότερο συλλογικό ή αν έχει αναγνωρισθεί από το κράτος ως εύλογο ή ωφέλιμο” ⁽⁵⁶⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτομάτως ταυτόσημη με την παροχή ΥΓΟΣ, ιδίως εάν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι όλες οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε έναν τέτοιο λιμένα αφορούν μία τέτοια αποστολή ⁽⁵⁷⁾.
- (121) Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου ότι μέρος των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε έναν λιμένα ενδέχεται να θεωρούνται ως ΥΓΟΣ υπό δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα καμία απόδειξη περί σαφώς καθορισμένης ΥΓΟΣ εντός του πλαισίου των συνολικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ στο Λιμένα Πειραιώς.
- (122) Ο ΟΛΠ ασκεί, για παράδειγμα, δραστηριότητες σε άμεσο ανταγωνισμό με την παραχωρησιούχο στον εμπορικό τερματικό σταθμό. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ισοδυναμούν με ΥΓΟΣ, καθώς παρέχονται ήδη με όρους αγοράς από άλλες επιχειρήσεις.
- (123) Επιπλέον, ούτε ο νόμος ίδρυσης του ΟΛΠ (νόμος 2688/1999) ούτε η σύμβαση παραχώρησης η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του ΟΛΠ και του ελληνικού κράτους δεν περιέχουν ρητή διάταξη με την οποία να ορίζεται κάποια ΥΓΟΣ προς εκτέλεση από τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 9 της σύμβασης παραχώρησης, είναι πολύ γενικής φύσεως (απαιτώντας από τον ΟΛΠ να διασφαλίσει “ένα πλήρες εύρος λιμενικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων”) και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σαφώς καθορισμένη ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει σαφώς καθορισμένη υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να επιβάλλεται στον ΟΛΠ σε σχέση με τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νήσων.
- (124) Ακόμη και εάν υποθεθεί ότι μέρος των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν ΥΓΟΣ, δεν φαίνεται να πληρούνται οι άλλοι όροι που απαιτούνται για συμβατότητα με την κοινή αγορά, ήτοι, η πράξη ανάθεσης και η αναλογικότητα.
- (125) Όσον αφορά την πράξη ανάθεσης, υπάρχει μία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του κράτους και του ΟΛΠ, όπου το κράτος ρητώς αναθέτει στον ΟΛΠ την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση επίσης περιλαμβάνει υποχρεώσεις για τον ΟΛΠ κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς δεν ορίζεται επακριβώς το πεδίο όπου υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι επίσης σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της αντίστοιχης πράξης ανάθεσης στον ΟΛΠ.
- (126) Μία ενίσχυση η οποία καταβάλλεται ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση μίας δυνητικής ΥΓΟΣ για να είναι συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιέχει διατάξεις που να εμποδίζουν την υπεραντιστάθμιση και τη διεπίδωξη εμπορικών δραστηριοτήτων. Πρέπει επίσης να υπάρχει σαφής διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ των εμπορικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας του φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και ένα επαρκές σύστημα για την κατανομή των κοινών δαπανών για τις δημόσιες υπηρεσίες και τις εμπορικές δραστηριότητες του.
- (127) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν περιέχει διατάξεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης κατά την παροχή ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει λογιστικός διαχωρισμός για τις εμπορικές δραστηριότητες και για τις δραστηριότητες οι οποίες θα αφορούσαν πιθανώς μία ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα έσοδα από την παροχή μίας τέτοιας ΥΓΟΣ δεν θα χρησιμοποιηθούν για τις εμπορικές δραστηριότητες (π.χ. πώληση σε χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών μέσω της επιδοτούμενης ΥΓΟΣ).
- (128) Κατά συνέπεια, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν καθορίζεται κατά τον ενδεδειγμένο και σαφή τρόπο η ΥΓΟΣ στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που εκτελεί ο ΟΛΠ. Επίσης, δεν προβλέπεται δεόντως η ανάθεση τέτοιων δυνητικών ΥΓΟΣ και δεν υπάρχει καμία διάταξη με την οποία να διασφαλίζεται η αναλογικότητα της αντιστάθμισης η οποία καταβάλλεται για την εκτέλεσή τους. Επομένως, η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται στον ΟΛΠ αναφορικά με τα κοινοποιηθέντα έργα δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁵⁾ Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι “Οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντίκειται προς το συμφέρον της Κοινότητας.”

⁽⁵⁶⁾ Βλ. υπόθεση T-289/03, *Bupa* και άλλοι κατά Επιτροπής, (Συλλογή 2008, σ. II-000, σκέψη 178).

⁽⁵⁷⁾ Βλ. υπόθεση C-242/95, *GT-Link A/S* κατά *De Danske Statsbaner*, Συλλογή, σ. I-4349, σκέψη 52).

2.2.2. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ

(129) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάλληλη νομική βάση για την αξιολόγηση της κρατικής ενίσχυσης προς την υπό εξέταση λιμενική υποδομή πρέπει να είναι το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι “οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειται προς το κοινό συμφέρον”, δύναται να θεωρηθεί ότι είναι συμβατές με την κοινή αγορά. Εφόσον δεν υπάρχουν ακόμα κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των λιμένων, το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) έχει άμεση εφαρμογή.

(130) Η Επιτροπή, κατά συνέπεια, πρέπει να εξετάσει για κάθε κοινοποιηθέν έργο όπου περιλαμβάνεται κρατική ενίσχυση εάν η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Τα σχετικά έργα είναι: i) η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα, ii) η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και iii) η απόκτηση του εξοπλισμού προς χρήση από τον ΟΛΠ και την παραχωρησιούχο στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

2.2.2.1. Κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

(131) Θα πρέπει κατ' αρχάς να εξετασθεί κατά πόσον ισχύουν στην προκειμένη περίπτωση οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές⁽⁵⁸⁾ (στο εξής “οι κατευθυντήριες γραμμές”). Όντως, το τμήμα 10 των κατευθυντήριων γραμμών περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την ακτοπλοία. Εν τούτοις, οι κανόνες αυτοί καλύπτουν μόνο την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών⁽⁵⁹⁾, αλλά όχι την κατασκευή υποδομών που προορίζεται γι' αυτές τις υπηρεσίες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των δύο προβλητών στον επιβατικό λιμένα. Κατά συνέπεια, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν μπορούν να εφαρμοστούν ως προς αυτό το μέτρο και για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο εμπίπτουν στους γενικούς στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

(132) Σημειώνεται ότι η σύνδεση περιφερειακών περιοχών και νήσων μέσω της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί μία από τις προτεραιότητες της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ⁽⁶⁰⁾. Επιπλέον, ένας από τους στόχους ένταξης των λιμένων στη στρατηγική ΔΕΔ-Μ

είναι η βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης των περιφερειακών περιοχών και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Κοινότητας, βελτιώνοντας τις κοινωνικές εσωτερικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις και δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στα νησιά και στις περιφερειακές περιοχές⁽⁶¹⁾. Πράγματι, η σύνδεση των νήσων και των περιφερειακών περιοχών με περισσότερα κεντρικά σημεία της επικράτειας της ΕΕ επιτρέπει στους πολίτες της ΕΕ, στις επιχειρήσεις και στις περιφερειακές και τοπικές κοινωνίες να επωφεληθούν πλήρως από την εσωτερική αγορά. Προκειμένου να αναπτυχθούν τέτοιες λιμενικές υπηρεσίες, επιβάλλεται η θέση σε λειτουργία της απαραίτητης υποδομής. Ωστόσο, καθώς οι πόροι της αγοράς ενδεχομένως να μην είναι πάντα διαθέσιμοι για πρωτοβουλίες οι οποίες δεν είναι βραχυπρόθεσμα επικερδείς, αυτό συνεπάγεται ότι η επένδυση σε τέτοιες εγκαταστάσεις θα πρέπει ενδεχομένως να συμπληρωθεί με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(133) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα θα εξυπηρετούν μόνο τα ακτοπλοϊκά σκάφη, τα οποία συνδέουν σχεδόν όλα τα ελληνικά νησιά με τον κύριο λιμένα και την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Επιπρόσθετα, ο εν λόγω λιμένας εξυπηρετεί μία σειρά συνδέσεων προς τα νησιά οι οποίες δεν παρέχονται από κανέναν άλλον εναλλακτικό λιμένα της ηπειρωτικής χώρας. Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν εναλλακτικές συνδέσεις από τους λιμένες της Ραφήνας ή/και του Λαυρίου, οι εν λόγω λιμένες δεν διαθέτουν επαρκή ικανότητα χειρισμού του μεγάλου αριθμού των πλοίων που εξυπηρετούνται από το λιμένα Πειραιώς. Επίσης, ο λιμένας Πειραιώς παρέχει σημαντική άμεση διατροφική σύνδεση με το σιδηροδρομικό σύστημα της αστικής ζώνης Πειραιώς-Αθήνας, η οποία εξασφαλίζει άμεση και ταχεία πρόσβαση στην Αθήνα και σε άλλες βασικές εγκαταστάσεις μεταφοράς (όπως ο εθνικός αερολιμένας). Αυτό σαφώς επιτρέπει στον επιβατικό λιμένα Πειραιώς να παρέχει τις απαραίτητες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες επιβατών οι οποίες δεν είναι συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους δυνητικούς του ανταγωνιστές.

(134) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η δημόσια χρηματοδότηση περιορίζεται στις δαπάνες των έργων, και επομένως ότι εξαιρείται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητης υπεραποδομησίας για τον ΟΛΠ ή τον ανάδοχο που εκτέλεσε τα απαραίτητα έργα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Πρώτον, όπως στην περίπτωση της τεζογέφυρας, η σύμβαση δημόσιων έργων για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες σύναψης δημόσιων συμβάσεων. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν θα υπερβεί την τιμή της αγοράς για την κατασκευή. Δεύτερον, παρόλο που η κρατική χρηματοδότηση καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής, σημειώνεται ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τη συνολική ικανότητα του επιβατικού λιμένα και, επομένως, θα έχει περιορισμένες συνέπειες στο συνολικό αριθμό των πλοίων και των επιβατών που χρησιμοποιούν το λιμένα. Τρίτον, η συμβολή του Δημοσίου δεν θα καλύψει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης και επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ. Τέλος, οποιαδήποτε δυνητική αύξηση στα έσοδα του ΟΛΠ που

⁽⁵⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004) 43 — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

⁽⁵⁹⁾ Ως θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θεωρούνται “η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη (βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών — δεύτερη διετής έκθεση προόδου” COM(1999) 317 τελικό, σ. 2).

⁽⁶⁰⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997.

⁽⁶¹⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997, σ. 9. Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

προκύπτει από την επένδυση θα περιέρχεται εν μέρει στο ελληνικό κράτος, καθώς ο ΟΛΠ πρέπει να καταβάλλει 2 % των ετήσιων εσόδων του στο ελληνικό κράτος σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης.

- (135) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αποκλείεται οποιαδήποτε υπεραντιστάθμιση για τον ΟΛΠ και την επιχείρηση η οποία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα.
- (136) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα δεν είναι σε θέση να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα σε βαθμό που να αντικείται στο κοινό συμφέρον και δύναται, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί συμβατή με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

2.2.2.2. Κατασκευή ενός μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. Ν 168/08) καθώς και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08)

- (137) Η Επιτροπή έχει τονίσει σε μία σειρά εγγράφων πολιτικής ότι οι λιμένες είναι απαραίτητοι για την οικονομική ανάπτυξη και για τη διασφάλιση της ασφάλειας των προμηθειών προς τους ευρωπαίους πολίτες και το βιομηχανικό κλάδο⁽⁶²⁾. Επιπλέον, οι λιμένες αποτελούν βασικό εργαλείο για την υλοποίηση των στόχων της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών, όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο του 2001 και στην αναθεώρηση της του 2006. Επομένως, η ύπαρξη επαρκούς αριθμού λιμένων με επαρκή ικανότητα σε όλες τις ακτές της Κοινότητας είναι απαραίτητη για ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο δίκτυο μεταφορών.
- (138) Ένα σημαντικό σχετικό επιχείρημα είναι η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες ισοδυναμούν με το 39 % των εσωτερικών μεταφορών εμπορευμάτων και σχεδόν με το 90 % του όγκου του εξωτερικού εμπορίου⁽⁶³⁾. Οι θαλάσσιες μεταφορές επίσης αποτελούν αξιόλογη εναλλακτική λύση στις χερσαίες μεταφορές, όπως φαίνεται και με την ιδέα των “θαλάσσιων αρτηριών”⁽⁶⁴⁾. Πράγματι, η ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων κοντά σε προορισμούς προέλευσης/τελικούς προορισμούς εμπορευμάτων πρέπει να θεωρείται ο απλούστερος τρόπος μείωσης της συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές, και συνεπώς συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης και της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, πρέπει να τονιστεί ότι η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει συντελέσει σημαντικά στην ανάπτυξη των

θαλάσσιων μεταφορών. Έχει μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες στις εργασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας με χρήση συνδυασμών μεταξύ θαλάσσιων και σιδηροδρομικών ή/και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽⁶⁵⁾.

- (139) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ενδεχομένως να είναι απαραίτητες οι επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις — και πιο συγκεκριμένα, σε υποδομές θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων — όπου τα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, όταν οι πόροι της αγοράς δεν είναι διαθέσιμοι για αναπτύξεις υποδομών οι οποίες βραχυπρόθεσμα δεν είναι επικερδείς. Ωστόσο, όταν ορισμένα στοιχεία υποδομών μπορούν να αποτελέσουν αμέσως αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και είναι ήδη επικερδή βραχυπρόθεσμα, οι δαπάνες τους δύναται να καλυφθούν από ιδιώτες επενδυτές. Σε αυτές τις περιπτώσεις η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης μπορεί να μην δικαιολογείται.

Η φύση των διαφορετικών στοιχείων υποδομής

- (140) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική παρέμβαση όσον αφορά την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I και την απόκτηση του εξοπλισμού συνάδει με τους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής της ΕΕ. Εν τούτοις, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει, αναφορικά με κάθε στοιχείο υποδομής, εάν η αντίστοιχη επένδυση μπορεί να υλοποιηθεί με λιγότερη ή καθόλου κρατική χρηματοδότηση, προκειμένου να καθοριστεί εάν είναι απαραίτητη η κρατική παρέμβαση.
- (141) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι είναι σημαντικό να γίνει σαφής διαχωρισμός των δαπανών επένδυσης και των κρατικών παρεμβάσεων όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες (ήτοι, τον μικρό προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων) από τις δαπάνες επένδυσης και τις κρατικές παρεμβάσεις όσον αφορά τα στοιχεία ανωδομής που πρέπει να εγκατασταθούν στον προβλήτα I (ήτοι, ο εξοπλισμός ο οποίος κοινοποιήθηκε με βάση την περίπτωση αριθ. Ν 168/08). Ο εν λόγω διαχωρισμός επενδυτικών δαπανών είναι απαραίτητος για να αξιολογηθεί ξεχωριστά η συμβατότητα των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.
- (142) Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι στιγμής ανάλυση της κατανομής των εν λόγω επενδυτικών δαπανών. Επίσης, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, φαίνεται ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω δημόσιων έργων κάλυψαν όλα τα στοιχεία υποδομής συνολικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές να προσκομίσουν λεπτομερή ανάλυση της κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων.
- (143) Όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες, όπως η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τέτοια έργα λιμενικών υποδομών ενδέχεται να απαιτήσουν σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίων οι οποίες μπορούν να αποσβεσθούν, εάν ποτέ αποσβεσθούν μόνον, μακροπρόθεσμα, και, για το λόγο αυτό, δεν γίνονται συνήθως τέτοιες επενδύσεις από ιδιώτες. Κατά συνέπεια, η οικονομική τους

⁽⁶²⁾ Βλ. για παράδειγμα: Ανακοίνωση “Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών στον ορίζοντα του 2010: η ώρα των επιλογών”, COM(2001) 370 της 12ης Σεπτεμβρίου 2001. Βλ. επίσης: Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, COM(2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006.

⁽⁶³⁾ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 59.

⁽⁶⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

⁽⁶⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 62.

βιωσιμότητα δεν μπορεί να διασφαλιστεί χωρίς δημόσια χρηματοδότηση ⁽⁶⁶⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, ενδεχομένως να υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I.

- (144) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία ανωδομής, ήτοι, ο εξοπλισμός προς εγκατάσταση στον προβλήτα I ⁽⁶⁷⁾ και ο εξοπλισμός που πρέπει να τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ ή της παραχωρησιούχου ⁽⁶⁸⁾, εν γένει δεν συνδέονται με υψηλές επενδυτικές δαπάνες. Συνεπώς, οι εν λόγω δαπάνες συνήθως καλύπτονται από ιδιωτική χρηματοδότηση επί καθαρά εμπορικής βάσεως. Αυτό ισχύει ιδιαίτερώς στην περίπτωση που η ανωδομή βρίσκεται σε μεγάλους λιμενικούς κόμβους — όπως ο λιμένας Πειραιώς — με μεγάλο κύκλο εργασιών και κέρδος και με σημαντική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους.
- (145) Συνεπώς, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλει σχετικά με το κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση των υπό εξέταση στοιχείων εξοπλισμού είναι απαραίτητη και κατά πόσο ο ΟΛΠ δεν είναι σε θέση να τα χρηματοδοτήσει με ίδιους πόρους. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.
- (146) Εξάλλου, επειδή η Επιτροπή δεν έχει προς το παρόν καμία εμπειρία όσον αφορά την χρηματοδότηση ανωδομής από το κράτος σε τόσο μεγάλους και τόσο ανταγωνιστικούς λιμένες ⁽⁶⁹⁾, θα ήθελε να γνωρίζει τις γνώμες των ενδιαφερόμενων μερών επ' αυτού του θέματος.
- (147) Ακόμη και εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η κρατική χρηματοδότηση των στοιχείων εξοπλισμού ήταν απαραίτητη, το γεγονός ότι το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των στοιχείων της υποδομής δημιουργεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο η υπό εξέταση κρατική ενίσχυση είναι αναλογική και περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο.
- (148) Το γεγονός ότι το κόστος των στοιχείων του εξοπλισμού καθορίστηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού για την αγορά τους σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες συναψης δημόσιων συμβάσεων αποκλείει την περίπτωση οι καθορισθείσες τιμές να υπερβαίνουν την αγοραία αξία. Συνεπώς, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι δεν έχει παρασχεθεί κανένα πλεονέκτημα

στον ανάδοχο προμηθευτή του εξοπλισμού και καμία υπεραντιστάθμιση στον ΟΛΠ.

- (149) Εντούτοις, το γεγονός ότι χρεώνεται η τιμή αγοράς για την κατασκευή της ανωδομής δεν αιτιολογεί την πλήρη κάλυψη των δαπανών από το κράτος. Εν προκειμένω, οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους λόγους για τους οποίους ο ΟΛΠ δεν θα καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη ότι θα χρεώσει εμπορικά τέλη ή θα λάβει τέλη παραχώρησης για τη χρήση της εν λόγω υποδομής που προορίζεται για ειδική χρήση.
- (150) Η Επιτροπή σημειώνει το γεγονός ότι ο ΟΛΠ καταβάλλει στο ελληνικό κράτος τέλος παραχώρησης το οποίο αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό των εσόδων του. Συνεπώς, με την αύξηση της ικανότητας του ΟΛΠ λόγω της κατασκευής των μικρών προβλητών και της αγοράς του εξοπλισμού, το κράτος θα έχει μεγαλύτερη έσοδα λόγω της αύξησης του καθαρού ποσού που θα καταβάλλει ο ΟΛΠ με τη μορφή τελών παραχώρησης. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ειδικός μηχανισμός, ώστε το κράτος να ανακτήσει μέρος της χορηγούμενης κρατικής ενίσχυσης. Εν τούτοις, στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσο ο εν λόγω μηχανισμός μειώνει το επίπεδο της κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.

Η ανάπτυξη του εμπορίου δεν νοθεύεται σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινοτικό συμφέρον

- (151) Ο μικρός προβλήτας και ο εξοπλισμός αποτελούν υποδομές οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι η κρατική χρηματοδότηση των έργων υποδομής μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στην ευρωπαϊκή αγορά για τις υπηρεσίες χειρισμού φορτίων. Αυτό μπορεί να γίνει σε δύο επίπεδα: i) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου εντός του λιμένα (ενδολιμενικός ανταγωνισμός), και ii) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και άλλων φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που παρέχουν υπηρεσίες που επιδέχονται υποκατάσταση (διαλιμενικός ανταγωνισμός).
- (152) Όσον αφορά τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό η Επιτροπή επισημαίνει ότι μέρος των λιμενικών υπηρεσιών θα έχουν πολύ θετική επίπτωση στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό επειδή θα δημιουργήσουν πραγματικό ανταγωνισμό ανάμεσα στις λιμενικές υπηρεσίες που θα παρέχονται από την COSCO και από αυτές που θα παρέχονται από τον ΟΛΠ. Όπως προαναφέρεται, είναι η πρώτη φορά που στην Ελλάδα δημιουργείται τέτοιος ανταγωνισμός, ο οποίος ελπίζεται ότι θα βελτιώσει τόσο την αποτελεσματικότητα όσο και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, ο χρηματοδοτούμενος από το κράτος εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται μόνο από τον ΟΛΠ αλλά και από την παραχωρησιούχο, καθώς μέρος του εξοπλισμού τέθηκε στη διάθεση της παραχωρησιούχου υπό τους όρους της σύμβασης παραχώρησης (αλλά καταβάλλει η τιμή της αγοράς για τη χρήση τους).

- (153) Για αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι η κρατική παρέμβαση στην κατασκευή του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού δεν έχει σημαντική επιρροή στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό.

⁽⁶⁶⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή δέχθηκε προηγουμένως ότι η κατασκευή προβλητών αποτελεί συμβατή ενίσχυση υπό ορισμένους όρους (απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11).

⁽⁶⁷⁾ Κοινοποιήθηκε μαζί με την κατασκευή του προβλήτα στον προβλήτα I στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 168/08.

⁽⁶⁸⁾ Κοινοποιήθηκε στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 169/08.

⁽⁶⁹⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι στιγμής όλα τα στοιχεία ανωδομής, σε όλα τα έργα λιμενικών υποδομών τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή (απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, EE C 137, 17.06.2009, σ. 1, απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο "Ανάπτυξη του κυρίου λιμένα του Ρότερνταμ" — EE C 196 της 24.8.2007, σ. 1· και απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11), έπρεπε να αγοραστούν ή να κατασκευαστούν από το φορέα εκμετάλλευσης λιμενικών υπηρεσιών με δική του χρηματοδότηση, και επομένως χωρίς κρατική ενίσχυση.

(154) Όσον αφορά το διαλιμενικό ανταγωνισμό, ο ΟΛΠ βρίσκεται σαφώς σε ανταγωνισμό με τους άλλους βασικούς κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης λιμένων της περιοχής, όπως (ενδεικτικά) τον λιμένα της Κωνσταντίας στη Ρουμανία, το λιμένα της Τερνέστης στην Ιταλία και τον λιμένα Κόπερ στη Σλοβενία. Επομένως, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση της υποδομής προς εκμετάλλευση από τον ΟΛΠ δεν θα επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που να αντικείται στο κοινοτικό συμφέρον. Οι εν λόγω αμφιβολίες είναι ιδιαίτερα έντονες όσον αφορά την απόκτηση εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής) καθώς, όπως σημειώνεται ανωτέρω, τέτοιες υποδομές συνήθως χρηματοδοτούνται από τους ίδιους τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις των υπό εξέταση μέτρων κρατικής ενίσχυσης στο διαλιμενικό ανταγωνισμό.

2.3. Συμπέρασμα

(155) Βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στα ανωτέρω τμήματα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι:

— Η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

— Η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) συνιστά κρατική ενίσχυση η οποία είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

(156) Η Επιτροπή περαιτέρω θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι η κρατική χρηματοδότηση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και η απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08) συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η εν λόγω κρατική ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες και επομένως ζητάει από τις ελληνικές αρχές να υποβάλουν παρατηρήσεις και να παράσχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα:

— Ανάλυση κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων μεταξύ του μικρού προβλήτα προς κατασκευή στον προβλήτα Ι και των στοιχείων ανωδομής προς εγκατάσταση στον προβλήτα Ι, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ξεχωριστή αξιολόγηση της συμβατότητας των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.

— Αναγκαιότητα της κρατικής χρηματοδότησης του εξοπλισμού ο οποίος αποτελεί μέρος της ανωδομής ενός λιμένα και ικανότητα του ΟΛΠ για χρηματοδότηση του εν λόγω εξοπλισμού με ίδιους πόρους.

— Αναλογικότητα της κρατικής χρηματοδότησης, η οποία καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής και του εξοπλισμού, και δυνατότητα για τον ΟΛΠ να καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών.

— Επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές της κρατικής χρηματοδότησης της κατασκευής του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι και της απόκτησης εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής).

— Κατά πόσο ο μηχανισμός ο οποίος χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του τέλους παραχώρησης που καταβάλλει ο ΟΛΠ στο ελληνικό κράτος (ποσοστό ετήσιων εσόδων) μπορεί να μειώσει το επίπεδο κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ μέσω της κρατικής χρηματοδότησης της υποδομής και του εξοπλισμού.

3. ΑΠΟΦΑΣΗ

Η Επιτροπή έχει, ως εκ τούτου, αποφασίσει ότι η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

Η κρατική ενίσχυση για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

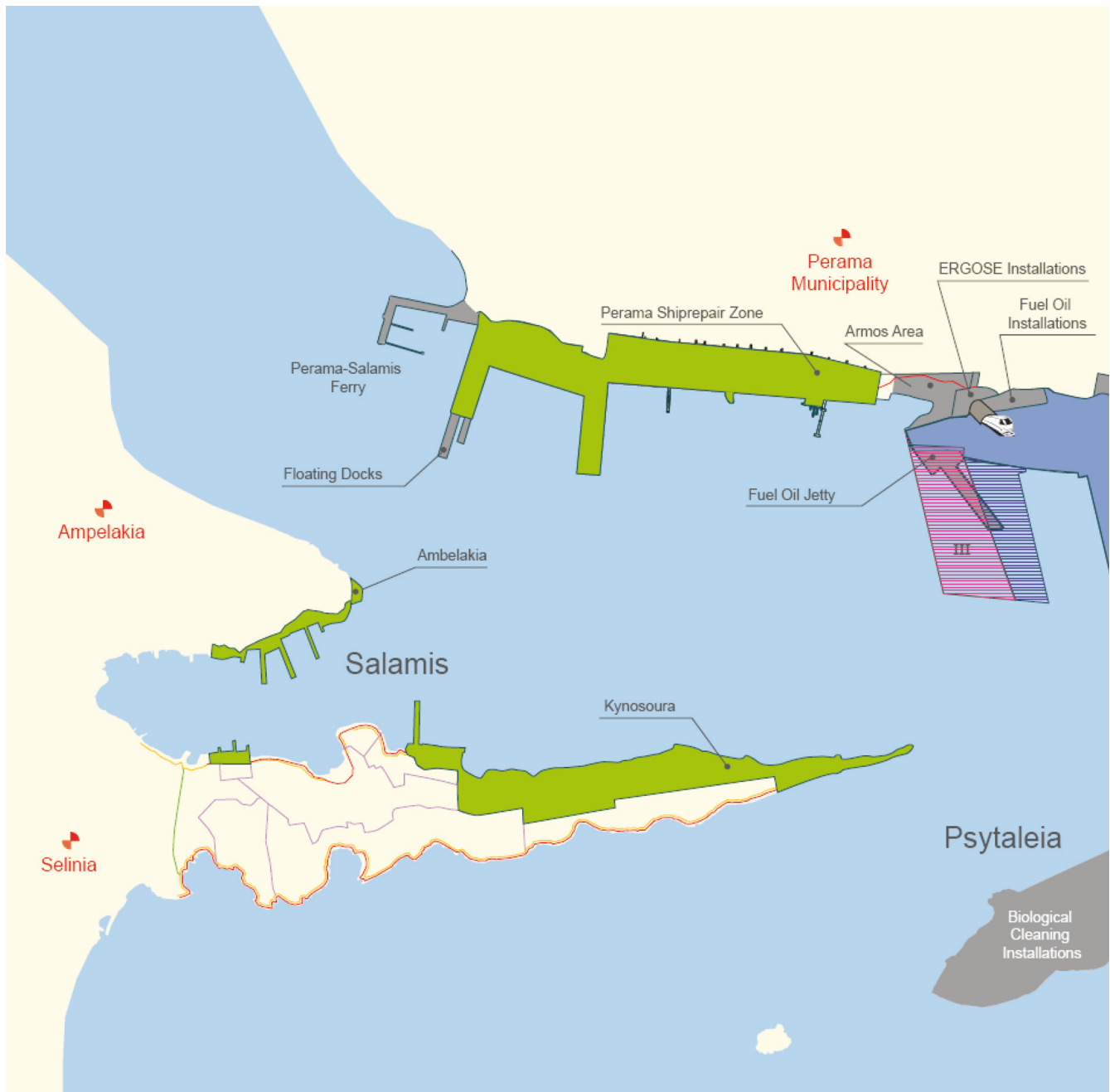
Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, την απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/2008) καθώς και την απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08), η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ζητάει από την Ελλάδα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει όλες τις σχετικές πληροφορίες, οι οποίες μπορεί να συνδράμουν την αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής.

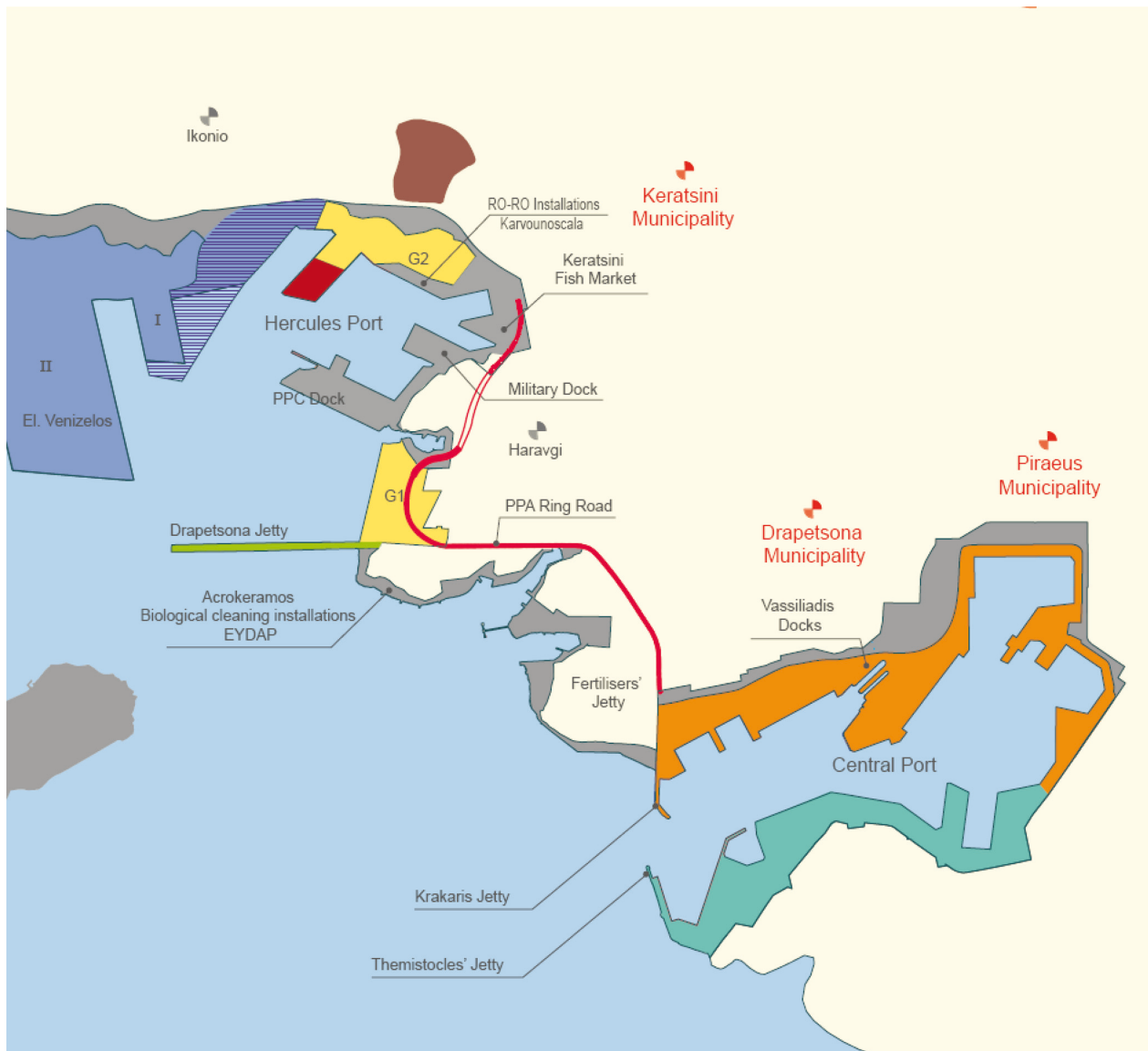
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να ανακτηθούν από τον αποδέκτη.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους, δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή και μία σύντομη περίληψή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ενημερώσει επίσης τους ενδιαφερόμενους στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δημοσιεύοντας σχετική ανακοίνωση στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ με αποστολή αντιγράφου της παρούσας επιστολής. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σχέδιο του λιμένα του Πειραιώς (1)

(1) Πηγή: www.olp.gr



- Central Port
- Cruise
- Car Terminal
- Container Terminal Pier I & II
- New Expansion
- Future Port Expansion Pier III Phase B
- Ship Repair Zones
- Hercules Dock
- Customs and TIR Handling - Logistics Warehouses

Předběžné oznámení o spojení podniků**(Věc COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)****Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem****(Text s významem pro EHP)**

(2009/C 245/11)

1. Komise dne 2. října 2009 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽¹⁾, kterým podnik Volkswagen Financial Services AG, Německo, patřící do skupiny VW Group, a podnik MoellerGruppen AS, Norsko, kontrolovaný členy rodiny Moellerů, získávají ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení Rady společnou kontrolu nad podnikem Newco BilFinans AS, Norsko, a to nákupem akcií nově vzniklé společnosti, která tvoří společný podnik.

2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:

- podniku Volkswagen Financial Services AG: poskytování finančních služeb spojených zejména s distribucí a financováním osobních a užitkových vozidel,
- podniku MoellerGruppen AS: prodej, servis a opravy vozů skupiny VW Group včetně vozů značky Volkswagen, Audi a Škoda, úvěry na tyto vozy a jejich leasing a dále opravy vozů značky Seat. Podnik MoellerGruppen AS je navíc činný v oblasti projektování a výstavby nemovitostí a jiných investic,
- podniku Newco BilFinans AS: bude poskytovat finanční služby soukromým osobám a podnikům v Norsku v oblasti leasingu vozidel a financování dluhů.

3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) č. 139/2004. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno. V souladu se sdělením Komise o zjednodušeném postupu ohledně některých spojování podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽²⁾ je třeba uvést, že tato věc může být posouzena podle postupu stanoveného sdělením.

4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí předložily své případné připomínky k navrhované transakci.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (+32 22964301 nebo 22967244) či poštou s uvedením čísla jednacího COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 56, 5.3.2005, s. 32.

V Oznámení

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Komise

| | | |
|---------------|---|----|
| 2009/C 245/09 | Výzva k předkládání návrhů v rámci pracovního programu na rok 2010 „Lidé“ sedmého rámcového programu ES pro výzkum, technický rozvoj a demonstrace..... | 20 |
|---------------|---|----|

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Komise

| | | |
|---------------|--|----|
| 2009/C 245/10 | Státní podpora – Řecko – Státní podpora C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 a ex N 169/08) – Přístavní infrastruktura – Veřejné financování infrastruktury a zařízení v přístavu Pireus – Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾ | 21 |
| 2009/C 245/11 | Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/Moeller-Gruppen/JV) – Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem ⁽¹⁾ | 41 |



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2009 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

| | | |
|--|--|-------------------------------------|
| Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání | 22 úředních jazyků EU | 1 000 EUR ročně (*) |
| Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání | 22 úředních jazyků EU | 100 EUR měsíčně (*) |
| Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM | 22 úředních jazyků EU | 1 200 EUR ročně |
| Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání | 22 úředních jazyků EU | 700 EUR ročně |
| Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání | 22 úředních jazyků EU | 70 EUR měsíčně |
| Úřední věstník EU, řada C, pouze tištěné vydání | 22 úředních jazyků EU | 400 EUR ročně |
| Úřední věstník EU, řada C, pouze tištěné vydání | 22 úředních jazyků EU | 40 EUR měsíčně |
| Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný) | 22 úředních jazyků EU | 500 EUR ročně |
| Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně | mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU | 360 EUR ročně (= 30 EUR měsíčně) |
| Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení | jazyky, kterých se týká výběrové řízení | 50 EUR ročně |

(*) Prodej podle jednotlivých čísel: do 32 stran: 6 EUR
od 33 do 64 stran: 12 EUR
více než 64 stran: cena stanovena jednotlivě

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v *Úředním věstníku* L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsovat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je *Úřední věstník* vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k *Úřednímu věstníku* (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh *Úředního věstníku*. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Placené publikace vydávané Úřadem pro publikace jsou k dispozici u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCSEMBURSKO

CS