

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουνίου 2002

σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τις δραστηριότητες που ασκούν τα ολλανδικά ρυμουλκά στους θαλάσσιους λιμένες και τις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2002) 2158]

(Το κείμενο στην ολλανδική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/901/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

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

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

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁾,

Αφού προηγουμένως κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις ⁽²⁾ και λαμβάνοντας υπόψη της τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Όπως πληροφορήθηκε η Επιτροπή, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της καταγγελίας που υποβλήθηκε στις 17 Απριλίου 2000, οι Κάτω Χώρες είχαν θέσει παράνομα σε εφαρμογή μέτρα χορήγησης των κρατικών ενισχύσεων σε συνάρτηση με το φόρο χωρητικότητας με τον οποίο επιβαρύνονται οι εργασίες ρυμούλκησης στους λιμένες της ΕΕ και στις εσωτερικές πλωτές οδούς της ΕΕ. Τρεις άλλοι ενδιαφερόμενοι ⁽³⁾ διατύπωσαν αμφιβολίες σχετικά με το εν λόγω ζήτημα, εκ των οποίων ο ένας υπέβαλε επίσημη καταγγελία.
- (2) Οι υπηρεσίες της Επιτροπής απηύθυναν με την επιστολή τους της 12ης Σεπτεμβρίου 2000 ορισμένα προκαταρκτικά ερωτήματα στις ολλανδικές αρχές, τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο διαβουλεύσεων και επίσημης απάντησης, με την επιστολή της 8ης Νοεμβρίου 2000, όπως αυτή ανασκευάστηκε από το διορθωτικό της ίδιας ημέρας.
- (3) Ο καταγγέλλων ο οποίος υπέβαλε την καταγγελία στις 17 Απριλίου 2000 χορήγησε εξάλλου πολυάριθμα πρόσθετα ενημερωτικά στοιχεία μέχρι σήμερα, τα οποία είχαν ως

αποτέλεσμα τη διεξαγωγή πολλών συνεδριάσεων μεταξύ του ενάγοντος και των υπηρεσιών της Επιτροπής.

- (4) Συνεπεία της επιστολής που διαβιβάστηκε από τη Γερμανία στις 18 Ιανουαρίου 2001, πραγματοποιήθηκε σχετική συνεδρίαση για το ζήτημα αυτό με τις γερμανικές αρχές, στις 29 Μαρτίου 2001.
- (5) Με βάση τα στοιχεία που είχαν στη διάθεσή τους, οι υπηρεσίες της Επιτροπής πραγματοποίησαν άλλη μία συνάντηση με τις ολλανδικές αρχές, στις 19 Απριλίου 2001.
- (6) Η Επιτροπή ενημέρωσε τις Κάτω Χώρες, με την επιστολή της της 11ης Ιουλίου 2001, ότι είχε αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, σε συνάρτηση με την ενίσχυση.
- (7) Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί η διαδικασία δημοσιεύθηκε *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ⁽⁴⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- (8) Η Επιτροπή έλαβε τις αρχικές παρατηρήσεις της ολλανδικής κυβέρνησης και 51 παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενους. Η Επιτροπή τις διαβίβασε στις Κάτω Χώρες, στις οποίες παραχωρήθηκε η ευκαιρία να αντιδράσουν. Οι παρατηρήσεις τους περιήλθαν με την επιστολή της 18ης Απριλίου 2002, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 22 Απριλίου 2002 (αριθ. Α/57255).

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. Αποφάσεις της Επιτροπής στις υποθέσεις
N 394/88, N 384/91, N 738/95, NN 89/97
και N 8/98

- (9) Οι Κάτω Χώρες κοινοποίησαν κατ' αρχήν με την επιστολή τους της 23 Αυγούστου 1988 τη φορολογική διευκόλυνση σκοπός της οποίας ήταν η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του ολλανδικού στόλου. Οι Κάτω Χώρες παρέπεμψαν

⁽¹⁾ ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 298 της 24.10.2001, σ. 5.

⁽³⁾ Επιστολή της 4ης Αυγούστου 2000, η οποία πρωτοκολλήθηκε στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών στις 9 Αυγούστου 2000. Επίσημη καταγγελία της 4ης Απριλίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία της Επιτροπής, στις 6 Απριλίου 2001.

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 3.

στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο του 1985 αναφορικά με την κοινή κοινοτική πολιτική στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Τα μέτρα αυτά εγκρίθηκαν από την Επιτροπή με την επιστολή της της 2ας Δεκεμβρίου 1988.

- (10) Η Επιτροπή αποφάσισε στις 12 Δεκεμβρίου 1994 να μην προβάλλει αντιρρήσεις στο θέμα της μείωσης της φορολογίας του εισοδήματος και των κοινωνικών εισφορών (την αποκαλούμενη «φορολογική διευκόλυνση») κατά 19 % και 5 % αντιστοίχως (υπόθεση N 384/91).
- (11) Η Επιτροπή ενημέρωσε τις Κάτω Χώρες με την επιστολή της η οποία μνημονεύθηκε στο σημείο 11 της 12ης Απριλίου 1996 [αριθ. SG(96) D/3852] σχετικά με την απόφασή της να μην προβάλλει αντιρρήσεις κατά της αύξησης των προαναφερόμενων μειώσεων της κλίμακας φορολογίας του εισοδήματος και των κοινωνικών εισφορών («φορολογική διευκόλυνση») στο ύψος των 38 % και 10 %, αντιστοίχως και να μην εγείρει αντιρρήσεις στο θέμα της θέσπισης του αποκαλούμενου «φόρου χωρητικότητας» (υπόθεση N 738/95).
- (12) Όπως προβλεπόταν στην προαναφερόμενη επιστολή της της 12ης Απριλίου 1996, η Επιτροπή προχώρησε σε εκ νέου αξιολόγηση και έγκριση του φόρου χωρητικότητας και ενημέρωσε σχετικά τις Κάτω Χώρες με την επιστολή της της 31ης Ιουλίου 1997 [αριθ. SG(97) D/6453] (υπόθεση NN 89/97).
- (13) Η Επιτροπή ενημέρωσε τις Κάτω Χώρες με την επιστολή της της 20ής Μαΐου 1998 [αριθ. SG(98) D/4032], σχετικά με την απόφασή της να μην εναντιωθεί στην αύξηση των ενισχύσεων βάσει της φορολογικής διευκόλυνσης η οποία είχε εγκριθεί στην υπόθεση αριθ. N 738/95 από 38 % σε 40 % (υπόθεση N 8/98).

2.2. Φορολογική διευκόλυνση και φόρος χωρητικότητας

- (14) Με την αποκαλούμενη «φορολογική διευκόλυνση» προβλέπεται για τους ναυτικούς της ΕΚ η εφαρμογή μειωμένου επιπέδου φορολογίας του εισοδήματος και κοινωνικών εισφορών, οι οποίες καταβάλλονται συνήθως από τον εργοδότη. Σκοπός του μέτρου αυτού είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ολλανδικού εμπορικού στόλου.
- (15) Ο «φόρος χωρητικότητας» αποτελεί προαιρετικό μέτρο στο χώρο της εταιρικής φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών. Σύμφωνα με τον φόρο χωρητικότητας, τα κέρδη από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες καθορίζονται σε συνάρτηση με έναν τυποποιημένο συντελεστή με βάση τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύεται κάποια ναυτιλιακή εταιρεία, ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή το συναφές κόστος. Σκοπός των μέτρων αυτών είναι επίσης η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ολλανδικού εμπορικού στόλου.
- (16) Καμία από τις αποφάσεις που εξέδωσε η Επιτροπή στις υποθέσεις N 738/95 και NN 89/97 (παράταση του φόρου χωρητικότητας, βλέπε στη συνέχεια) δεν αναφέρεται στις εργασίες ρυμούλκησης ή στα ρυμουλκά, ιδίως.

2.3. Συναφές πεδίο των ανακοινώσεων

- (17) Οι ανακοινώσεις και οι πληροφορίες που χορηγήθηκαν από τις ολλανδικές αρχές στις υποθέσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στο σημείο 2.2. επικεντρώνονται σαφώς στις ναυτι-

λιακές μεταφορές που διενεργούνται (κυρίως) στη θάλασσα και συμπεριλαμβάνουν ορισμένες άλλες διευκρινίσεις, σύμφωνα με τις οποίες οι εργασίες ρυμούλκησης που αναλαμβάνονται κυρίως στο θαλάσσιο χώρο υπάγονται στο καθεστώς της φορολογικής διευκόλυνσης και του φόρου χωρητικότητας.

- (18) Θα πρέπει εξάλλου να μνημονευθεί ότι ο φορολογικός νόμος ο οποίος κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, επιγράφεται ως φορολογικός νόμος στα θέματα της «zeescheervaart» (θάλασσα ναυσιπλοΐα). Σκοπός των στοιχείων που παρέχονται στη συνέχεια είναι να απεικονισθεί σε ποιο βαθμό οι πληροφορίες που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο των ανακοινώσεων για τις προαναφερθείσες υποθέσεις επικεντρώνονται αποκλειστικά στις ναυτιλιακές δραστηριότητες μεταφοράς οι οποίες ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο.

2.3.1. Ανακοίνωση στην υπόθεση N 384/91

- (19) Η πρώτη ανακοίνωση σε συνάρτηση με το πλαίσιο αυτό αφορούσε την υπόθεση N 384/91, η οποία είχε εγκριθεί το 1995. Όπως προβλεπόταν στα έγγραφα που κοινοποιήθηκαν ⁽⁵⁾ «ως ποντοπόρο πλοίο νοείται το πλοίο στο οποίο έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό νηολόγησης κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 του “Zeebrievenwet” (Πιστοποιητικά της πράξης νηολόγησης), ... το οποίο ασκεί θαλάσσιες δραστηριότητες που συναποτελούν μέρος κάποιας εμπορικής επιχείρησης ή προορισμός των οποίων είναι η άσκηση ρυμουλκικών εργασιών ή δραστηριοτήτων διάσωσης στο θαλάσσιο χώρο και το οποίο αναλαμβάνει την παροχή των προαναφερόμενων υπηρεσιών στα ποντοπόρα πλοία, εξαιρουμένων των πλοίων που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών πλοηγού».
- (20) Όπως αναφέρεται στην εξεζητηματική σημείωση του εν λόγω άρθρου (σελίδα 11) το ποντοπόρο πλοίο πρέπει να ασκεί θαλάσσιες δραστηριότητες οι οποίες συναποτελούν μέρος κάποιας ναυτιλιακής επιχείρησης ή οι οποίες προορίζονται και χρησιμοποιούνται για τις δραστηριότητες των ρυμουλκικών πλοίων ή διάσωσης για τα ποντοπόρα πλοία. Το ποντοπόρο πλοίο το οποίο χρησιμοποιείται τόσο στη θάλασσα όσο και στις εσωτερικές πλωτές οδούς θεωρείται ότι ασκεί θαλάσσιες δραστηριότητες, υπό τον όρο ότι οι κύριες δραστηριότητές του ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο ...

2.3.2. Ανακοίνωση στην υπόθεση N 738/95

- (21) Σύμφωνα με την ανακοίνωση των ολλανδικών αρχών, η μόνη τροποποίηση του νόμου του 1995 αναφορικά με την «φορολογική διευκόλυνση» — μεταξύ των υποθέσεων N 348/91 και N 738/95 — ήταν το ποσό της ενίσχυσης. Ο επικρατών ορισμός του «ποντοπόρου πλοίου» παρέμεινε αμετάβλητος, αποτελώντας το υπόβαθρο της υπόθεσης N 738/95.
- (22) Το αυτό ισχύει και για την αύξηση στην ένταση των ενισχύσεων μεταξύ της φορολογικής διευκόλυνσης που είχε εγκριθεί στο πλαίσιο της υπόθεσης N 738/95 και της υπόθεσης N 8/98, όπου κανένα άλλο στοιχείο δεν μεταβλήθηκε, με εξαίρεση την ανύψωση της έντασης της ενίσχυσης.

⁽⁵⁾ Πρόγραμμα φορολογικών και εθνικών ασφαλιστικών εισφορών για το νόμο ναυτιλίας του 1994.

(23) Όπως καθοριζόταν στο άρθρο 8γ παράγραφος 2 του νόμου που είχε κοινοποιηθεί με τα στοιχεία N 738/95 ⁽⁶⁾: «Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου [αναφέρεται στο φόρο χωρητικότητας] τα κέρδη από τις ναυτιλιακές εργασίες θα εκλαμβάνεται ότι αποτελούν τα κέρδη τα οποία εισπράττονται από την χρήση κάποιου πλοίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων στο πλαίσιο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών ... καθώς και τα κέρδη τα οποία προέρχονται από τη χρήση του πλοίου για τη ρυμούλκηση ή για την παροχή υπηρεσιών γενικής υποστήριξης στο θαλάσσιο χώρο στα πλοία που αναφέρθηκαν προηγουμένως.»

(24) Στην επεξηγηματική δήλωση ⁽⁷⁾ που συνοδεύει το νόμο αυτό, παρέχεται η εξής ερμηνεία του άρθρου 8γ παράγραφος 2: «Για τους σκοπούς της φορολογητέας βάσης του φόρου χωρητικότητας, τα κέρδη από τις ναυτιλιακές εργασίες λογίζεται ότι αποτελούν κέρδη που απορρέουν από την εκμετάλλευση ενός πλοίου για το σκοπό της μεταφοράς εμπορευμάτων ή προσώπων στις διεθνείς μεταφορές μέσω θαλάσσης ... καθώς και τα κέρδη που απορρέουν από την εκμετάλλευση ενός πλοίου για τις εργασίες ρυμούλκησης ή για την παροχή εν γένει υποστήριξης στη θάλασσα σε πλοία.»

(25) Η επεξηγηματική δήλωση συμπεριλάμβανε εξάλλου την εξής παράγραφο: «Διεθνείς μεταφορές μέσω θαλάσσης: Συνεπεία των ορισμών που παρέχονται [στο άρθρο 50 του νόμου για τη φορολογία του εισοδήματος 1964 και στο άρθρο 19 του νόμου για τη φορολογία των εταιρειών του 1969], για τους σκοπούς του εξεταζόμενου κανονισμού, ως διεθνείς μεταφορές μέσω θαλάσσης λογίζεται ότι εννοούνται οι μεταφορές που εκτελούνται μεταξύ κάποιου ολλανδικού λιμένα και ενός αλλοδαπού λιμένα καθώς και οι μεταφορές που εκτελούνται μεταξύ ενός αλλοδαπού λιμένα και κάποιου άλλου. Ο ορισμός αυτός δεν καλύπτει τις μεταφορές μεταξύ δύο ολλανδικών λιμένων και τις διασυνδεδεμένες μεταφορές από το λιμένα προς την αποθήκη ή από τον λιμένα έως τον παραγγελιοδόχο. Το πλοίο πρέπει να χρησιμοποιείται στη θάλασσα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων. Για τους σκοπούς των εν λόγω κανονισμών, ένα πλοίο που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση δραστηριοτήτων τόσο στη θάλασσα όσο και στις εσωτερικές πλωτές οδούς θεωρείται ότι χρησιμοποιείται για τις θαλάσσιες δραστηριότητες, εάν το βασικό επίκεντρο των δραστηριοτήτων τοποθετείται στη θάλασσα ...».

(26) Όπως τέλος αναφέρεται, «Η ρυμούλκηση και η παροχή γενικής υποστήριξης: Εξάλλου, τα πλοία που προορίζεται να χρησιμοποιηθούν για τη ρυμούλκηση ή για την παροχή γενικής υποστήριξης στα πλοία στη θάλασσα λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του προσδιορισμού της βάσης χωρητικότητας».

2.3.3. Πληροφορίες που χορηγήθηκαν στην υπόθεση NN 89/97

(27) Τα στοιχεία της τεκμηρίωσης που χορηγήθηκε για τους σκοπούς της επανεκτίμησης του φόρου χωρητικότητας εστιάζονται κυρίως στην αποτελεσματικότητα του μέτρου και δεν προβαίνουν σε επανακαθορισμό των όρων υπαγωγής στην ενίσχυση.

2.3.4. Κοινοποίηση στην υπόθεση N 8/98

(28) Στην υπόθεση N 8/98, η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αφορά την αύξηση στην ένταση της ενίσχυσης της «φορολογικής διευκόλυνσης» που κοινοποιήθηκε βάσει της ενίσχυσης N 738/95 (από 38 % σε 40 %).

2.4. Λόγοι κίνησης της διαδικασίας

(29) Η Επιτροπή κίνησε την νομότυπη διαδικασία έρευνας (υπόθεση C 56/01) στην προκειμένη περίπτωση, βασιζόμενη στο σκεπτικό ότι δεν είχε εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών υπέρ των ολλανδικών εργασιών ρυμούλκησης στους λιμένες της ΕΕ και στις εσωτερικές πλωτές οδούς ναυσιπλοΐας της ΕΕ ούτε στις υποθέσεις N 738/95 και NN 89/97 ούτε σε καμία άλλη συναφή με το ζήτημα αυτό ⁽⁸⁾.

(30) Η προαναφερόμενη απόφαση της Επιτροπής βασιζόταν μεταξύ άλλων στις πληροφορίες που είχαν χορηγηθεί από τις ολλανδικές αρχές (επιστολή της 8ης Νοεμβρίου 2000), σύμφωνα με τις οποίες σε ορισμένες από τις προαναφερθείσες εργασίες ρυμούλκησης στους λιμένες είχε παρασχεθεί ενίσχυση προς στήριξη των θαλάσσιων μεταφορών ή υπέρ των οποίων θα μπορούσε να έχει χορηγηθεί η εν λόγω ενίσχυση στο πεδίο εφαρμογής των προγραμμάτων σε συνάρτηση με τις υποθέσεις N 738/95 και NN 89/97.

(31) Στην απόφαση C 56/01, η επίμαχη ενίσχυση (εργασίες ρυμούλκησης στους λιμένες της ΕΕ και στην περιφέρειά τους και στις εσωτερικές πλωτές οδούς ναυσιπλοΐας της ΕΕ) χαρακτηριζόταν κατά συνέπεια ως νέα ενίσχυση, η οποία εκ των προτέρων δεν κρινόταν συμβιβάσιμη με τη συνθήκη. Από τις Κάτω Χώρες ζητήθηκε εξάλλου να αναστείλουν την καταβολή των ενισχύσεων αυτών, για να περιορισθούν οι πιθανές ζημιές που προκαλούσαν στους ανταγωνιστές αυτές οι παράνομες επιχορηγήσεις.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

(32) Η Επιτροπή έλαβε στο πλαίσιο της διαδικασίας α) τις αρχικές παρατηρήσεις των Κάτω Χωρών, β) παρατηρήσεις από 51 άλλους ενδιαφερόμενους και γ) τις παρατηρήσεις των Κάτω Χωρών σε συνδυασμό με τις παρατηρήσεις των 51 ενδιαφερόμενων.

⁽⁶⁾ Υπουργείο Οικονομικών, Γενική Διεύθυνση Φορολογίας, ρυθμιστικός πίνακας διατάξεων της νομοθεσίας για την άμεση φορολογία, αριθ. WDB95/166, Χάγη, 13 Ιουνίου 1955: Υπόψη του Συμβουλίου Υπουργών — τροποποίηση του νόμου φορολογίας εισοδήματος του 1964, του νόμου φορολογίας των εταιρειών του 1969 και του νόμου περί των φορολογικών και εθνικών ασφαλιστικών πιστώσεων προς τη ναυτιλία του 1995 (τροποποίηση ορισμένων τμημάτων της φορολογικής νομοθεσίας για την ποντοπόρο ναυτιλία).

⁽⁷⁾ Επεξηγηματική δήλωση της τροποποίησης του νόμου φορολογίας του εισοδήματος του 1964, του νόμου φορολογίας των εταιρειών του 1969 και του νόμου περί των φορολογικών και εθνικών ασφαλιστικών πιστώσεων προς τη ναυτιλία του 1995 (τροποποίηση ορισμένων φορολογικών νόμων που αφορούν τη ναυσιπλοΐα στους ωκεανούς).

⁽⁸⁾ Οι Κάτω Χώρες άσκησαν προσφυγή κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (υπόθεση C 368/01).

3.1. Αρχικές παρατηρήσεις των Κάτω Χωρών

- (33) Οι Κάτω Χώρες αποκρίθηκαν στην κίνηση της διαδικασίας στην υπόθεση C 56/01, με την επιστολή τους της 7ης Αυγούστου 2001. Οι ολλανδικές αρχές διαφωνούν κατά βάση με την απόφαση της Επιτροπής να χαρακτηριζθούν οι προαναφερόμενες πληρωμές των επιδοτήσεων ως «νέα» ενίσχυση, εφόσον κρίνουν α) ότι αυτή η φορολογική διευκόλυνση και ο φόρος χωρητικότητας είχαν αμφότεροι εγκριθεί/επανεγκριθεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής και ότι β, στην κοινοποίηση στην υπόθεση N 738/95 προβλεπόταν ότι ο φόρος χωρητικότητας θα επιβάλλεται στα πλοία που χρησιμοποιούνται για την παροχή ρυμουλκικής υποστήριξης στα ποντοπόρα πλοία — η υπαγωγή των προαναφερόμενων ρυμουλκών στο φόρο χωρητικότητας πρέπει να βασίζεται στην κατασκευή και τον εξοπλισμό του ρυμουλκού και δεν είναι υποχρεωτική συνέπεια των δραστηριοτήτων του που ασκούνται στη θάλασσα, γ) στην προαναφερόμενη επιστολή της 8ης Νοεμβρίου 2000 απλώς επαναλαμβάνεται το σημείο αυτό.
- (34) Όπως επισημαίνουν οι ολλανδικές αρχές εξάλλου, η ρυμούλκηση στις εσωτερικές πλωτές οδούς γίνεται σε περιοχές διαχωριζόμενες από τους θαλάσσιους λιμένες και τα ρυμουλκά των εσωτερικών πλωτών οδών δεν έχουν τη σχετική άδεια εκτέλεσης θαλάσσιων εργασιών. Σε αντίθεση με τα ρυμουλκά των εσωτερικών πλωτών οδών, η νομοθεσία του ναυτικού δικαίου εφαρμόζεται στα ρυμουλκά από τη χρονική στιγμή που παρέχουν υποστήριξη σε κάποιο πλοίο στη θάλασσα και σε οποιοδήποτε μέρος παρέχεται η υποστήριξη αυτή.
- (35) Όπως επίσης αναφέρεται, η πρόσφατη απόσυρση μιας ολλανδικής επιχείρησης ρυμουλκών από το λιμένα του Αμβούργου φανερώνει ότι τα φορολογικά καθεστώτα δεν αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες στο θέμα της ανταγωνιστικής θέσης. Οι ολλανδικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι ορισμένες άλλες χώρες εφαρμόζουν το ίδιο φορολογικό καθεστώς με εκείνο που ισχύει στις Κάτω Χώρες.

3.2. Παρατηρήσεις από 51 άλλους ενδιαφερόμενους

- (36) Οι παρατηρήσεις που διαβίβαστηκαν από 51 άλλους ενδιαφερόμενους συνοψίζονται στη συνέχεια και ομαδοποιούνται ανάλογα με το είδος των παρατηρήσεων.
- (37) Οι ενδιαφερόμενοι που ακολουθούν στη συνέχεια:
- 1) Arnold Ritscher· 2) Bremer Reederverein· 3) Freie Hansestadt Bremen· 4) Freie und Hansestadt Hamburg· 5) Handelskammer Hamburg· 6) J. Johanssen & Son· 7) [...] (*)· 8) Rhenus AG & Co· 9) Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland· 10) Unternehmensverband Hafen· 11) Hamburg Unterweser Reederei GmbH· 12) Verband Deutscher Reeder· 13) Wirtschaftsverband Weser· 14) Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe, 15 και 16: δυο ενδιαφερόμενοι τα στοιχεία των οποίων είναι εμπιστευτικά,

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

υπέβαλαν χωριστές και ανεξάρτητες παρατηρήσεις, οι οποίες μπορεί να συνοψισθούν ως εξής ⁽⁹⁾:

- (38) Σύμφωνα με την επιχειρηματολογία, οι ολλανδικές επιχειρήσεις που επωφελούνται από την προαναφερόμενη ενίσχυση διαθέτουν ουσιαστικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα (τα επιχειρήματα υποστηρίζονται από τη μελέτη της Price, Waterhouse Cooper (PWC) που υπέβαλαν οι γερμανικές αρχές), τα οποία τους επιτρέπουν να κατέχουν ισχυρή θέση στη γερμανική αγορά λιμενικής ρυμούλκησης. Η κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζεται στις πωλήσεις των περιουσιακών στοιχείων και τη μείωση του προσωπικού που απασχολείται από γερμανικές εταιρείες. Η ενίσχυση δεν ευνοεί μόνο τις ολλανδικές εταιρείες ρυμούλκησης αλλά επίσης και τους ολλανδικούς λιμένες. Εξάλλου, η προαναφερόμενη ενίσχυση δεν είναι δυνατόν να ευθυγραμμίζεται με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, όταν εφαρμόζεται στις εθνικές μεταφορές σε εσωτερικές πλωτές οδούς και/ή σε λιμένες και δεν τελεί σε συνάρτηση με τον ανταγωνισμό μεταξύ των νηολογίων της ΕΕ και των εξωκοινοτικών νηολογίων. Συνεπώς, επιβάλλεται η επιστροφή της εν λόγω ενίσχυσης.
- (39) Η εταιρεία White & Case, για λογαριασμό μίας γερμανικής εταιρείας ρυμούλκησης, η οποία διαβίβασε τις εξής παρατηρήσεις: Μεταξύ άλλων, προέβαλε συνοπτικά το επιχειρήμα ότι πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των ρυμουλκικών εργασιών (βαθείας) θαλάσσης και των ρυμουλκικών εργασιών στους λιμένες, εφόσον αυτές αντιπροσωπεύουν διαφορετικές αγορές με διαφορετική χρονική διάρκεια συμβάσεων και οι εργασίες των οποίων συχνά διευθύνονται από χωριστές μονάδες της ίδιας επιχείρησης. Κατά βάση, δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ ρυμουλκών εκτέλεσης λιμενικών εργασιών της ΕΕ και ρυμουλκών λιμενικών εργασιών που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών. Οι εργασίες ρυμούλκησης στους ολλανδικούς λιμένες εμφανίζουν, ωστόσο, ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους στην ΕΕ, εφόσον εισπράττουν παράνομες ενισχύσεις που τους παρέχουν τη δυνατότητα να αναπτύσσουν επιθετική στάση στην αγορά.
- (40) Σε σχέση με το ειδικό ζήτημα ποια ρυμουλκά υπάγονται στη συγκεκριμένη κατηγορία, το επιχειρήμα της White & Case ήταν ότι έστω και εάν χρησιμοποιηθούν τεχνικά κριτήρια για τον προσδιορισμό της επιλεξιμότητας του ρυμουλκού για τη λήψη των ενισχύσεων, αυτό δεν συνεπάγεται υποχρεωτικά ότι ένα ποντοπόρο ρυμουλκό που ασκεί τις δραστηριότητές του κυρίως στο λιμένα θα ήταν επιλέξιμο να λάβει τις σχετικές ενισχύσεις, εφόσον αυτό θα εναντιωνόταν στη βασική αρχή του νόμου που έχει τονισθεί επανειλημμένα, σύμφωνα με την οποία οι επιλέξιμες δραστηριότητες πρέπει να εκτελούνται κυρίως στη θάλασσα. Η White & Case παραπέμπει στις υποθέσεις των ολλανδικών εθνικών δικαστηρίων, στο πλαίσιο των οποίων η κυβέρνηση (φορολογικές αρχές) είχε υποστηρίξει το επιχειρήμα ότι οι ρυμουλκικές εργασίες λιμένος δεν ανήκουν στις επιλέξιμες κατηγορίες για την είσπραξη των προαναφερόμενων ενισχύσεων και στο πλαίσιο των οποίων τα επιχειρήματα των εν λόγω αρχών απορρίφθηκαν από το εθνικό δικαστήριο που έκρινε ότι οι ρυμουλκικές εργασίες λιμένος είναι επιλέξιμες.

⁽⁹⁾ Όπως είναι ευνόητο, δεν παρέχονται όλες οι συνοπτικές παρατηρήσεις κάθε μεμονωμένου ενδιαφερόμενου. Εφόσον υπάρχουν ωστόσο ορισμένες ομοιότητες, οι εν λόγω παρατηρήσεις συνοψίζονται από κοινού.

(41) Εξάλλου, οι ενισχύσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών που χορηγήθηκαν στις ρυμουλκικές εργασίες στους ολλανδικούς λιμένες λογίζεται ότι αποτελούν νέα ενίσχυση, κατά βάση από την εποχή της κοινοποίησης του 1995 και τουλάχιστον από τις 5 Ιανουαρίου 1999 και μετά, από την ημερομηνία κατά την οποία οι ολλανδικές αρχές συμφώνησαν να προσαρμοστούν όλες οι ρυθμίσεις της παλαιότερης νομοθεσίας στις «νέες» κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 1997 για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό υποστηρίζεται και από το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο κάθε αμφιβολία που υφίσταται σε συνάρτηση με ένα κοινοποιημένο κείμενο αποβαίνει σε βάρος του κράτους μέλους που το κοινοποίησε, εφόσον αποτελεί ευθύνη του κράτους μέλους να μεριμνά για την πληρότητα και σαφήνεια του περιεχομένου κάποιας ανακοίνωσης. Με την έννοια αυτή, το κράτος μέλος πρέπει να θεωρείται ότι αποτελεί τον εγγυητή της νομικής βεβαιότητας. Η εν λόγω ενίσχυση αντιβαίνει εξάλλου στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες εστιάζονται στις πτυχές του ανταγωνισμού μεταξύ των νηολογίων της ΕΕ και των εξωκοινοτικών νηολογίων, τη στιγμή που οι ρυμουλκικές εργασίες λιμένος δεν υπόκεινται κατά βάση σε αυτή τη μορφή ανταγωνισμού. Ακολουθώντας τα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν προηγουμένως και εφόσον δεν έχουν προβληθεί θεμιτές προσδοκίες από την πλευρά των Κάτω Χωρών, η White & Case καταλήγει στο συμπέρασμα ότι επιβάλλεται να ζητήσει η Επιτροπή την επιστροφή κάθε παράνομης ενίσχυσης από την οποία επωφελήθηκαν οι προαναφερόμενες επιχειρήσεις στο πλαίσιο προγραμμάτων πριν από την ανακοίνωση του 1995.

(42) Οι εταιρείες:

18) Birger Gran· 19) Hual· 20) Hydro Belgium SA· 21) Krogstads Shippings· 22) Minerva Marine Inc· 23) Mitsui OSK Shipping (Europe) Ltd· 24) NYK Bulkship (Europe) Ltd· 25) Rotterdam Municipal Port Management· 26) Sanko Kisen (Europe) BV· 27) Simpson· Spence & Young Ltd· 28) Stolt-Nielsen Transportation Group BV· 29) Thenamaris (Ships Management) Inc· 30) Vopak· 31) Wallenius Wilhelmsen

υπέβαλαν χωριστές και ανεξάρτητες παρατηρήσεις, οι οποίες δύναται να συνοψισθούν ως εξής ⁽¹⁰⁾:

(43) Όπως τόνισαν οι εταιρείες, η εν λόγω ενίσχυση είχε εγκριθεί από την Επιτροπή. Τόνισαν επίσης ότι κάθε προσπάθεια παρέμβασης σε μία εύλογα ρυθμισμένη αλλά ελεύθερη αγορά θα είχε σοβαρές συνέπειες, ότι μία πραγματικά ελεύθερη αγορά μπορεί να δημιουργηθεί μόνο στις περιπτώσεις που υπάρχει μία ανοικτή αγορά η είσοδος στην οποία παραμένει ελεύθερη για τις εταιρείες, ότι η διείσδυση των ολλανδικών εταιρειών στη γερμανική αγορά ρυμουλκικών εργασιών συμβαδίζει με την αντίληψη της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, όπως αυτή καθιερώνεται στη νομοθετική πρόταση της Επιτροπής για τους λιμένες και ότι μόνο το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς θα εξασφάλιζε την αποτελεσματικότερη αναλογία τιμών/ποιότητας/επιδόσεων. Η εν λόγω αγορά θα εργάζεται κατά συνέπεια κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να επικρατούν υψηλά πρότυπα ασφαλείας και ποιότητας, από κοινού με μακροπρόθεσμα ανταγωνιστικές τιμές.

(44) Οι εταιρείες:

32) Cape Reefers· 33) Coerclerici Armatori· 34) Maritime Services Aleuropa GmbH· 35) Pan Ocean Shipping Co. Ltd· 36) Polsteam (Benelux)

υπέβαλαν χωριστές και ανεξάρτητες παρατηρήσεις, οι οποίες δύναται να συνοψισθούν ως εξής ⁽¹¹⁾:

(45) Σύμφωνα με την επιχειρηματολογία, η εν λόγω ενίσχυση είχε εγκριθεί και ευθυγραμμίζονταν συνεπώς με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό, οι ιδιοκτήτες των ρυμουλκών ενός κράτους μέλους είναι σε θέση να ανταγωνίζονται με το ίδιο επίπεδο κόστους τους ιδιοκτήτες ρυμουλκών οι οποίοι ασκούν τις δραστηριότητές τους στο πλαίσιο ανοικτών νηολογίων, παρά το γεγονός ότι ισχύουν υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας και ποιότητας.

(46) Η καταγγελία η οποία αποτέλεσε το έναυσμα για την παρούσα υπόθεση βασίζεται απλώς στο γεγονός ότι μία γερμανική εταιρεία ρυμουλκικών εργασιών δεν είναι σε θέση να επωφεληθεί από φορολογικά πλεονεκτήματα παρόμοια με εκείνα που ισχύουν στις Κάτω Χώρες, εφόσον η Γερμανία είναι προφανές ότι αρνείται να εφαρμόσει παρόμοια φορολογικά πλεονεκτήματα.

(47) Η προσέγγιση που επικαλέσθηκε ο καταγγέλλων, σύμφωνα με την οποία οι ρυμουλκικές εργασίες ενδέχεται να υπάγονται στις κατηγορίες αυτές ή όχι ανάλογα με τον τόπο της παροχής των ρυμουλκικών υπηρεσιών, είναι υπερβολικά περιορισμένη και δεν αντανάκλα την οικονομική και επιχειρηματική πραγματικότητα. Η μόνη συναφής διάκριση μπορεί να βασιστεί στα τεχνικά κριτήρια των διαφορετικών τύπων ρυμουλκών.

(48) Η τήρηση προστατευτικής στάσης υπέρ της γερμανικής αγοράς ρυμουλκικών εργασιών θα είχε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού και την επιβολή υψηλότερων τιμών για τις ρυμουλκικές εργασίες.

(49) Η αγορά ρυμουλκικών εργασιών αποτελεί διεθνή αγορά στην οποία επικρατεί ανταγωνισμός μεταξύ των διεθνών λιμένων.

(50) Οι εταιρείες:

37) Kotug Europe BV· 38) Kotug Schleppreederei GmbH· 39) Adriaan Kooren BV· 40) Bais Maritiem BV· 41) Belgische Redersvereniging· 42) Corus Services· 43) Multaschip BV· 44) Nissan Carrier Europe BV· 45) Scheepvaart & Industrie Vereniging Noordzeekanaalgebied· 46) Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders· 47) Smit International NV· 48) Unie van Redding- en Sleepdienst in Nederland BV· 49) Wagenborg Sleepdienst BV· 50) Wijsmuller Marine Service BV· 51) Zeeland Seaports

υπέβαλαν χωριστές και ανεξάρτητες παρατηρήσεις, οι οποίες δύναται να συνοψισθούν ως εξής ⁽¹²⁾:

⁽¹¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 9.

⁽¹²⁾ Βλέπε υποσημείωση 9.

⁽¹⁰⁾ Βλέπε υποσημείωση 9.

- (51) Σύμφωνα με τα επιχειρήματα, η ενίσχυση συνιστά «υφιστάμενη ενίσχυση», εφόσον την ενέκρινε η Επιτροπή. Η επιστροφή των υφιστάμενων ενισχύσεων είναι αδιανόητη. Η αντιμετώπιση της εγκριθείσας ενίσχυσης ως «νέας ενίσχυσης» εναντιώνεται στη βασική αρχή των θεμάτων προσδοκιών και της νομικής βεβαιότητας. Η εγκριθείσα ενίσχυση ευθυγραμμίζεται με τους στόχους των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, σκοπός των οποίων είναι η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είναι εκτεθειμένες στο διεθνή ανταγωνισμό.
- (52) Ο αριθμός των ολλανδικών ρυμουλκών που εμπίπτουν στην κατηγορία των ποντοπόρων ρυμουλκών εξακολουθεί να είναι κατώτερος του 10 % και δεν κάνουν όλα τους χρήση των μέτρων.
- (53) Οι λιμένες διαθέτουν πλέον ανοικτές δομές αγοράς, στο πλαίσιο των οποίων ασκούν τις δραστηριότητές τους τα ρυμουλκά που φέρουν σημαίες εξωκοινοτικών χωρών. Το γεγονός ότι από τη σχετική ρύθμιση καλύπτονται τα ρυμουλκά που παρέχουν υποστήριξη στα ποντοπόρα σκάφη στους λιμένες είναι απολύτως ορθό, εφόσον οι αγορές είναι ανοικτές. Κατά συνέπεια, πρέπει να καταβληθεί μέριμνα για τη δημιουργία των ίδιων ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο εντός των λιμένων όσο και εκτός του πεδίου λειτουργίας τους. Η εφαρμογή ενός καθαρά γεωγραφικού κριτηρίου και ιδίως της περιοχής δραστηριοτήτων δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται προς αποκλεισμό ρυμουλκών που υπάρχουν στην κατηγορία των ποντοπόρων σκαφών με πληρώματα που διαθέτουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά για να εργασθούν στα ποντοπόρα σκάφη. Εάν ωστόσο καταργηθούν για τα ρυμουλκά οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, θα αυξηθούν τα αντίστοιχα τιμολόγια. Τα μέτρα ενισχύσεων αυτής της μορφής διασφαλίζουν την επικράτηση προδιαγραφών ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές και περιορίζουν τα συγκριτικά μειονεκτήματα σε σύγκριση με τα ρυμουλκά που ασκούν δραστηριότητες στο πλαίσιο ανοικτών νηολογίων και τα οποία απασχολούν πληρώματα με χαμηλούς μισθούς.
- (54) Όπως προβλέπεται στις παρατηρήσεις, πρέπει να αποφευχθεί η έκδοση εντάλματος επιστροφής. Για να προσαρμοσθούν οι υφιστάμενοι κανόνες στους νέους πρέπει να προβλεφθεί η παρέλευση επαρκούς χρονικού διαστήματος για να προσαρμοσθούν οι σημερινές ρυθμίσεις για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες στους νέους κανόνες.
- (55) Οι Κάτω Χώρες διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους με την επιστολή τους της 18ης Απριλίου 2002, τα κύρια σημεία της οποίας δύνανται να συνοψισθούν ως εξής:
- (56) Οι ολλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι η ενίσχυση συνέβαλε μόνο σε μικρό βαθμό στην επιτυχία των ολλανδικών εργασιών ρυμουλκησης στους γερμανικούς λιμένες. Το μέτρο είναι ταυτόχρονα αποτελεσματικό, με την έννοια ότι επιτρέπει την απασχόληση ναυτικών της ΕΚ αλλά και την ενίσχυση των ναυτιλιακών εταιρειών της ΕΕ. Αλλά και άλλες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ρυμουλκών της ΕΕ είναι επίσης σε θέση να επωφεληθούν από τις χορηγούμενες φορολογικές ενισχύσεις και να καταστούν ανταγωνιστικότερες σε διεθνή κλίμακα.
- (57) Οι ολλανδικές αρχές επισημαίνουν εξάλλου ότι η υποστήριξη που παρέχουν τα ρυμουλκά στα ποντοπόρα σκάφη πρέπει να εναρμονίζεται με τις κατευθυντήριες γραμμές, ανεξάρτητα από το μέρος στο οποίο παρέχεται η αντίστοιχη υπηρεσία. Οι εταιρείες/δραστηριότητες ρυμουλκικών εργασιών λιμένες στην ΕΕ θα περιέρχονταν σε μειονεκτική θέση διεθνώς, εάν δεν μπορούσαν να επωφεληθούν από τις ενισχύσεις. Το γεγονός ότι η Γερμανία επέλεξε να μην επιτρέψει την εφαρμογή του καθεστώτος των φορολογικών απαλλαγών στη Γερμανία, αλλά μόνο σε αλλοδαπούς λιμένες δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί ως επιχείρημα κατά των ολλανδικών φορολογικών απαλλαγών που εφαρμόζονται στους γερμανικούς λιμένες. Οι ολλανδικές αρχές διαφωνούν με το επιχείρημα που προβάλλεται από την White & Case, με βάση το οποίο οι ρυμουλκικές εργασίες πρέπει να προσφέρονται στη θάλασσα, για να υπαχθούν στην κατηγορία των φοροαπαλλαγών ενώ διαφωνούν και με τα συμπεράσματα της μελέτης PWC σχετικά με την έκταση των φοροαπαλλαγών. Όπως παρατηρούν οι ολλανδικές αρχές, είναι πολύ κοινότοπο το φαινόμενο διαφορετικές μορφές παρεχόμενων υπηρεσιών — όπως οι ρυμουλκικές εργασίες θαλάσσης και λιμένος — να διαχειρίζονται από διαφορετικές εταιρείες. Σύμφωνα επίσης με τις παρατηρήσεις, τα ρυμουλκά αναλαμβάνουν να εκτελέσουν τρεις έως τέσσερις παραγγελίες την ημέρα μερικές φορές στο λιμένα και μερικές φορές στη θάλασσα, με αποτέλεσμα να μην πληρούν ποτέ το κριτήριο της κύριας άσκησης θαλάσσιων εργασιών.
- (58) Οι ολλανδικές αρχές υπέβαλαν εξάλλου σχετική έκθεση της JBR, η οποία εστιάζεται κατά κύριο λόγο στην κατάσταση που επικρατεί στην αγορά και στην οποία τονίζεται ότι η πρόσβαση της Kotug στη γερμανική αγορά ρυμουλκικών εργασιών οφείλεται βασικά στην στρατηγική και την πείρα της. Έπειτα από τη διείσδυση των ολλανδικών εταιρειών στη γερμανική αγορά ρυμουλκικών εργασιών, οι τιμές μειώθηκαν και η ποιότητα βελτιώθηκε. Με βάση εξάλλου τα επιχειρήματα, οι γερμανικές αρχές υποτίμησαν τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού και αντέδρασαν με υπερβολικά αργούς ρυθμούς.
- (59) Σύμφωνα με μία δεύτερη έκθεση της εταιρείας Loyens & Loeff που υπέβαλαν οι ολλανδικές αρχές, η έκθεση της Price Waterhouse Cooper (PWC) που διαβιβάσθηκε από τη γερμανική κυβέρνηση δεν στηρίζεται στις σωστές παραδοχές ούτε στην κατάσταση που επικρατεί στην τοπική αγορά.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

5.1. Ύπαρξη ενίσχυσης βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ

- (55) Οι Κάτω Χώρες διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους με την επιστολή τους της 18ης Απριλίου 2002, τα κύρια σημεία της οποίας δύνανται να συνοψισθούν ως εξής:
- (56) Οι ολλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι η ενίσχυση συνέβαλε μόνο σε μικρό βαθμό στην επιτυχία των ολλανδικών εργασιών ρυμουλκησης στους γερμανικούς λιμένες. Το μέτρο είναι ταυτόχρονα αποτελεσματικό, με την έννοια ότι επιτρέπει την απασχόληση ναυτικών της ΕΚ αλλά και την ενίσχυση των ναυτιλιακών εταιρειών της ΕΕ. Αλλά και άλλες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ρυμουλκών της ΕΕ είναι επίσης σε θέση να επωφεληθούν από τις χορηγούμενες φορολογικές ενισχύσεις και να καταστούν ανταγωνιστικότερες σε διεθνή κλίμακα.
- (60) Όπως ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα συνθήκη ορίζει άλλως».
- (61) Η εφαρμογή των επιδοτήσεων από τις ολλανδικές αρχές με τη χορήγηση κρατικών πόρων υπέρ των ρυμουλκικών εργασιών των ολλανδικών ρυμουλκών στους λιμένες της ΕΕ και τις «εσωτερικές πλωτές» οδούς της ΕΕ ευνοεί συγκε-

κριμένες επιχειρήσεις, εφόσον το μέτρο εφαρμόζεται ειδικά για ορισμένες δραστηριότητες ρυμούλκησης ⁽¹³⁾. Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται υπό τις συνθήκες αυτές απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και είναι σε θέση να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον τίνονται σε εφαρμογή από εταιρείες που είναι εγγεγραμμένες στο νηολόγιο μίας χώρας διαφορετικής από τη χώρα στην οποία παρέχονται οι αντίστοιχες υπηρεσίες ⁽¹⁴⁾. Για τους προαναφερόμενους λόγους, οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν υπέρ των δραστηριοτήτων ρυμουλκικών εργασιών λιμένος και (εσωτερικών πλωτών) οδών ναυσιπλοΐας συνιστούν κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

5.2. Νομική βάση της αξιολόγησης

- (62) Στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές ⁽¹⁵⁾ (οι οποίες αποκαλούνται στο εξής «οι κατευθυντήριες γραμμές») παρέχονται οι αναλυτικές λεπτομέρειες σχετικά με το ποιες ενισχύσεις προς τις θαλάσσιες μεταφορές είναι δυνατό να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.
- (63) Στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, καθορίζονται οι λεπτομέρειες κανόνες εφαρμογής του άρθρου 93 (πλέον 88) της συνθήκης ΕΚ.

5.3. «Παράνομη» ενίσχυση (μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση)

- (64) Εφόσον οι ολλανδικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η εν λόγω ενίσχυση χορηγήθηκε, απομένει να διευκρινισθεί κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση κοινοποιήθηκε ή εάν συνιστά παράνομη ενίσχυση.

5.3.1. Πεδίο εφαρμογής της ανακοίνωσης (των ανακοινώσεων)

- (65) Στο πλαίσιο των ανακοινώσεων/πληροφοριών που χορηγήθηκαν για τα εφαρμοζόμενα προγράμματα στις υποθέσεις N 738/95 και NN 89/97, οι Κάτω Χώρες κοινοποίησαν προγράμματα χορήγησης ενισχύσεων, τα οποία εστιάζονταν σχεδόν αποκλειστικά στις ασκούμενες δραστηριότητες στη θάλασσα. Αυτό καθίσταται σαφές με την ανάλυση της γενικότερης εμβέλειας αλλά και των διαφορετικών πτυχών των κοινοποιημένων προγραμμάτων, σύμφωνα με τα στοιχεία που συνοψίστηκαν προηγουμένως. Η μόνη παρέκκλιση από την παροχή των σχετικών δραστηριοτήτων στην ανοικτή θάλασσα έγκειται στο ότι ένα πλοίο το οποίο χρησιμοποιείται τόσο για τις δραστηριότητες στη θάλασσα και στους λιμένες/στις εσωτερικές πλωτές οδούς ναυσιπλοΐας θεωρείται ότι χρησιμοποιείται για τις δραστηριότητες στη θάλασσα, εάν το βασικό επίκεντρο των δραστηριοτήτων του βρίσκεται στη θάλασσα.
- (66) Επίσης, οφείλει να σημειωθεί ότι η πράξη που γνωστοποιήθηκε στην υπόθεση N 738/95 χαρακτηρίζεται στον τίτλο της ως «τροποποίηση ορισμένων διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στους ωκεανούς» («zeescheepvaart»).

- (67) Από αυτό το γενικότερο και ειδικότερο πλαίσιο που διαμορφώνεται από την ανακοίνωση των ολλανδικών αρχών δεν προκύπτουν ουδώς τα στοιχεία τα οποία θα έπρεπε να έχουν εξωθήσει την Επιτροπή στο συμπέρασμα να διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το γεγονός ότι η ενίσχυση θα έπρεπε να παρέχεται μόνο στις ναυτιλιακές δραστηριότητες στους ωκεανούς οι οποίες εκτελούνται αποκλειστικά ή τουλάχιστον κατ'εξοχήν στη θάλασσα.

- (68) Τα παρακάτω σημαντικά στοιχεία ήλθαν στο φως της ημέρας, συνεπεία της προσφυγής που υπέβαλαν οι Κάτω Χώρες κατά της απόφασης της Επιτροπής να κινηθεί η διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2. Σε ένα εδάφιο της επεξηγηματικής δήλωσης σε συνάρτηση με το νόμο που ενέκρινε η Επιτροπή στο πλαίσιο της ενίσχυσης N 384/91, με τη μορφή που υποβλήθηκε από την ολλανδική κυβέρνηση στο ολλανδικό κοινοβούλιο, αποσαφηνιζόταν, προς αποφυγή παρεξηγήσεων, ότι τα ρυμουλκά που είναι κατάλληλα και διαθέτουν την σχετική άδεια εκτέλεσης ρυμουλκικών εργασιών στην ανοικτή θάλασσα δεν χρειάζεται στην πραγματικότητα να εκτελούν τις εν λόγω δραστηριότητες τους στη θάλασσα, για να είναι σε θέση να υπαχθούν στα ευεργετήματα των ενισχύσεων αυτών. Ωστόσο, το εδάφιο αυτό δεν περιλαμβανόταν στο κείμενο της επεξηγηματικής δήλωσης που δόθηκε στην Επιτροπή. Συνεπώς, είναι σαφές ότι η Επιτροπή δεν ενημερώθηκε σωστά από τις Κάτω Χώρες σχετικά με την πρόθεσή τους να χορηγούν επίσης την ενίσχυση στις περιπτώσεις αυτές.

5.3.2. Ερμηνεία στις Κάτω Χώρες: κυβέρνηση κατά Δικαστηρίου

- (69) Όσον αφορά το επιχείρημα που προέταξαν οι ολλανδικές αρχές, με βάση το οποίο στην ανακοίνωση της υπόθεσης N 738/95 περιέχονται τα σχετικά ενδεικτικά στοιχεία για την υπαγωγή των ρυμουλκών στους ευεργετικούς όρους της προαναφερόμενης ενίσχυσης, με γνώμονα πολύ περισσότερο τα τεχνικά κριτήρια ενός σκάφους παρά τον τόπο στον οποίο παρέχονται οι αντίστοιχες δραστηριότητες, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εν λόγω θέση δεν αποτελεί τη θέση που είχε επίσημα υπερασπιστεί η ίδια η ολλανδική κυβέρνηση ενώπιον των ολλανδικών δικαστηρίων.

Στο πλαίσιο της εφαρμογής της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2, τέθηκαν υπόψη της Επιτροπής οι πληροφορίες που παρατίθενται στη συνέχεια. Η εκτέλεση των προγραμμάτων χορήγησης ενισχύσεων (με άλλα λόγια δηλαδή της ολλανδικής νομοθεσίας) που είχαν εγκριθεί από την Επιτροπή για τις δραστηριότητες στους λιμένες και τις (εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοΐας είχε αποτελέσει αντικείμενο αντιδικίας ενώπιον των δικαστηρίων των Κάτω Χωρών. Στο πλαίσιο της εν λόγω διαμάχης, οι ολλανδικές αρχές είχαν υποστηρίξει τη θέση ότι η ενίσχυση δεν ήταν διαθέσιμη εάν δεν γινόταν χρήση των σκαφών ή εάν γινόταν ελάχιστη χρήση τους (στο θαλάσσιο χώρο) ⁽¹⁶⁾. Στην ουσία, σε μία από τις προαναφερόμενες υποθέσεις, οι ολλανδικές αρχές προσέφυγαν μάλιστα στο Ανώτατο Δικαστήριο των Κάτω Χωρών, υπερασπιζόμενες τη θέση αυτή. Από,τι φαίνεται, το ολλανδικό ανώτατο δικαστήριο απέρριψε την προσφυγή της κυβέρνησης και προσδιόρισε τις ρυμουλκικές υπηρεσίες λιμένος οι οποίες ενδέχεται να υπαχθούν στους ευεργετικούς όρους της ενίσχυσης ⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Έστω και εάν θεωρηθεί μέρος δέσμης μέτρων όπως για παράδειγμα του «φόρου χωρητικότητας» ή της «φορολογικής διευκόλυνσης», η επιδότηση αυτής της μορφής θα εξακολουθούσε να αποτελεί ειδική κλαδική επιδότηση, εφόσον επηρεάζει μία ιδιαίτερη δραστηριότητα στον κλάδο των θαλάσσιων λιμένων.

⁽¹⁴⁾ Στην ιδιαίτερη υπό εξέταση περίπτωση, οι ολλανδικές εταιρείες ρυμουλκικών εργασιών εκτελούσαν δραστηριότητες ρυμουλκικών εργασιών λιμένος στους γερμανικούς λιμένες (Αμβούργο και Βρέμη).

⁽¹⁵⁾ ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση του Εφετείου της Χάγης αριθ. 96/0195 της 5ης Ιουνίου 1997, υπόθεση 23850.

⁽¹⁷⁾ Απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1999 του Ανώτατου Δικαστηρίου (αριθ. LJN: AA2667, αριθ. υπόθεσης: 33504).

- (70) Όπως αποδεικνύεται από τα προηγούμενα στοιχεία, και οι ίδιες οι ολλανδικές αρχές υπερασπίστηκαν επίσημα την άποψη ότι η ενίσχυση δεν πρέπει να είναι διαθέσιμη για τα περιστατικά που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης. Επιπλέον, δεν ενημέρωσαν ποτέ την Επιτροπή σχετικά με την έκβαση των υποθέσεων ενώπιον των ολλανδικών δικαστηρίων και δεν τις μνημόνευσαν καν στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2.

Όπως προκύπτει από αυτό α) η ερμηνεία της οικείας ολλανδικής νομοθεσίας μεταβλήθηκε σε εθνικό επίπεδο, χωρίς να χορηγηθούν περαιτέρω στοιχεία στην Επιτροπή και β) η ολλανδική κυβέρνηση είναι σαφές ότι κοινοποίησε μία ενίσχυση στην οποία και η ίδια δεν είχε αρχικά την πρόθεση να συμπεριλάβει τις ρυμουλκικές εργασίες λιμένος. Η προαναφερόμενη παρατήρηση (βλέπε στην παράγραφο 68) στην επεξηγηματική δήλωση του νόμου, η οποία ενδέχεται να αποτελούσε τεκμήριο για τη μεταβολή της στάσης, δεν συμπεριλαμβανόταν στο κείμενο που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή ⁽¹⁸⁾.

- (71) Λαμβάνοντας υπόψη της όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή καταλήγει αναφορικά με το σημείο αυτό στο συμπέρασμα ότι δεν της κοινοποιήθηκαν από τις ολλανδικές αρχές οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν υπέρ των ρυμουλκικών εργασιών στους λιμένες της ΕΕ/στην περιφέρειά τους και στις (εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοΐας της ΕΕ και ότι συνεπώς η εν λόγω ενίσχυση δεν καλυπτόταν από καμία έγκριση της Επιτροπής.

5.4. Χαρακτηρισμός ως «νέας ενίσχυσης»

- (72) Απομένει εξάλλου να αποσαφηνισθεί κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση συνιστά «υφιστάμενη» ή «νέα ενίσχυση» κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.
- (73) Για το χρονικό διάστημα μετά τις 12 Σεπτεμβρίου 1990 (βλέπε στη συνέχεια) η επιδότηση δεν είναι δυνατόν να χαρακτηριστεί ως «υφιστάμενη ενίσχυση» βάσει του άρθρου 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 για τους εξής λόγους:
- α) η ενίσχυση δεν είχε τεθεί σε εφαρμογή πριν από την έναρξη ισχύος της συνθήκης·
- β) η ενίσχυση δεν εγκρίθηκε από την Επιτροπή·
- γ) η επιδότηση δεν είχε κοινοποιηθεί προσηκόντως και δεν είχε θεωρηθεί, ως εκ τούτου, έπειτα από την προκαταρκτική εξέταση της Επιτροπής, ότι συνιστούσε ενίσχυση, ότι συνιστούσε συμβιβάσιμη ενίσχυση ή ότι είχε αποτελέσει αντικείμενο επίσημης διαδικασίας έρευνας, εντός των κατάλληλων χρονικών προθεσμιών. Συνεπώς, δεν

ήταν δυνατό να θεωρηθεί ότι είχε εγκριθεί από την Επιτροπή·

- δ) η επιδότηση δεν μετατράπηκε σε κρατική ενίσχυση, λόγω της εξέλιξης της κοινής αγοράς ή συνεπεία της ελευθέρωσης του κλάδου δυνάμει του κοινοτικού δικαίου,

- (74) Υπάρχει η δυνατότητα η ενίσχυση να είχε χορηγηθεί στα ρυμουλκά τα οποία δεν ασκούσαν τις δραστηριότητές τους κυρίως στη θάλασσα ήδη παραπάνω από μία δεκαετία πριν η Επιτροπή απευθύνει την πρώτη της επιστολή, με την οποία έδετε συγκεκριμένα ερωτήματα στις αρχές των Κάτω Χωρών (12 Σεπτεμβρίου 2000). Στο βαθμό αυτό η εν λόγω ενίσχυση θα έπρεπε να θεωρηθεί ως υφιστάμενη και μη επιστρεπτή ενίσχυση, υπό το φως της διάταξης του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο iv) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

- (75) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε μετά τις 12 Σεπτεμβρίου 1990 στα ρυμουλκά που δεν ασκούσαν κυρίως τις δραστηριότητές τους στο θαλάσσιο χώρο, συνιστούσε «νέα ενίσχυση», κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 το οποίο καλύπτει όλες τις μορφές ενισχύσεων, δηλαδή τα προγράμματα χορήγησης ενισχύσεων και τις μεμονωμένες ενισχύσεις, η οποία δεν αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση, συμπεριλαμβανομένων των μεταβολών που έχουν επέλθει στις υφιστάμενες ενισχύσεις. Λόγω ιδίως των ερμηνειών στις οποίες είχε προβεί η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών έναντι του Κοινοβουλίου των Κάτω Χωρών και/ή σε συνάρτηση με τις αποφάσεις ενώπιον των δικαστηρίων των Κάτω Χωρών, το πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων, με τη μορφή που αυτό είχε υποβληθεί στην Επιτροπή, είχε στην πράξη μεταβληθεί, χωρίς η Επιτροπή να έχει ενημερωθεί σχετικά.

5.5. Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης

- (76) Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (οι οποίες στο εξής αποκαλούνται «οι κατευθυντήριες γραμμές») εστιάζονται κατά βάση στα μέτρα σκοπός των οποίων είναι η διαφύλαξη/βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ναυτικού κλάδου της ΕΚ, σε σχέση με τους εξωκοινοτικούς ναυτιλιακούς κλάδους/νηολόγια διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών περιορίζονται στον ελάχιστο δυνατό βαθμό.

5.5.1. «Θαλάσιες μεταφορές»

- (77) Οι κατευθυντήριες γραμμές ⁽¹⁹⁾, όταν διερευνούν το θεωρητικό υπόβαθρο που αποτελεί το θεμέλιο της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ⁽²⁰⁾ και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ⁽²¹⁾, στους οποίους

⁽¹⁸⁾ Η διαφορά ανάμεσα στους τομείς των λιμένων και των εσωτερικών οδών ναυσιπλοΐας, αφενός, και στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, αφετέρου, έγκειται στο ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις, που χορηγούνται στις θαλάσιες μεταφορές, δεν ισχύουν για τους δύο πρώτους τομείς.

⁽¹⁹⁾ Σημείο 1.1 δεύτερη παράγραφος.

⁽²⁰⁾ ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4.

⁽²¹⁾ ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

παρέχεται ο ορισμός των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες εννοούνται ως «οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων» ⁽²²⁾ (Η υπογράμμιση έχει προστεθεί από την Επιτροπή).

5.5.2. Ρυμουλκικές εργασίες βαθείας θαλάσσης

- (78) Χαρακτηριστικό στοιχείο για τις ρυμουλκικές εργασίες στις περιοχές της βαθιάς θάλασσας είναι συνήθως το γεγονός ότι η επιχείρηση εκμετάλλευσης του ρυμουλκού είναι η μόνη που ευθύνεται για τις ρυμουλκικές εργασίες, εφόσον το αντικείμενο της ρυμούλκησης (δηλαδή το ρυμουλκούμενο σκάφος, η ρυμουλκούμενη εξέδρα πετρελαίου, το κενό κύτος κάποιου πλοίου) είναι αδρανές και δεν είναι σε θέση να επηρεάσει το σχετικό χειρισμό. Η ρυμούλκηση στα βαθιά νερά μπορεί ως εκ τούτου να θεωρηθεί ότι συνιστά μεταφορά εμπορευμάτων (και ενδεχομένως προσώπων) μέσω θαλάσσης. Κατά συνέπεια, θα μπορούσε να προβληθεί το επιχείρημα ότι η ρυμούλκηση στα βαθιά νερά θα μπορούσε να υπαχθεί στις δραστηριότητες των «θαλάσσιων μεταφορών», βάσει των διατάξεων της νομοθεσίας της ΕΚ οι οποίες αναφέρονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

5.5.3. Ρυμουλκικές εργασίες λιμένος

- (79) Οι ρυμουλκικές εργασίες λιμένος είναι σαφές ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο των εν λόγω ορισμών, εφόσον δεν εκτελούνται στη θάλασσα. Επιπλέον, οι κατευθυντήριες γραμμές περιορίζονται σαφώς στην έγκριση των ενισχύσεων, στόχος των οποίων είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του στόλου των κρατών μελών της ΕΚ στην παγκόσμια αγορά θαλάσσιων μεταφορών. Οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται υπέρ των ρυμουλκικών εργασιών λιμένος δεν εντάσσονται στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής.

⁽²²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86, άρθρο 1 σημείο 4: «Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, ως “υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών”, εφόσον παρέχονται κανονικά έναντι αμοιβής, νοούνται οι εξής:

- α) Ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές: οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους μέλους·
- β) Μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες: οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμανιών κράτους μέλους και των λιμανιών ή εγκαταστάσεων off-shore τρίτης χώρας.»

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 άρθρο 2: «Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού: “ως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ)” νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

- α) Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά·
- β) Υπηρεσίες εφοδιασμού “off-shore”: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιοδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους·
- γ) Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:
 - λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,
 - λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.»

5.5.4. Κανόνες χορήγησης κρατικών ενισχύσεων στις ρυμουλκικές εργασίες λιμένος και στις θαλάσσιες μεταφορές

- (80) Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ C 205/97) «καλύπτουν κάθε ενίσχυση που χορηγείται από κράτη μέλη της ΕΚ ή από κρατικούς πόρους υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών».

Επίσης, ακριβώς επειδή η καταγγελία που αποτέλεσε το έναυσμα της κίνησης της παρούσας διαδικασίας βοήθησε την Επιτροπή να συνειδητοποιήσει ότι τα κράτη μέλη ενδέχεται να χορηγήσουν ενισχύσεις υπέρ των δραστηριοτήτων άσκησης ρυμουλκικών εργασιών λιμένος, η Επιτροπή άρχισε στις μεμονωμένες αποφάσεις της να υπενθυμίζει ρητά στα κράτη μέλη ότι οι κατευθυντήριες γραμμές δεν προβλέπουν ουδόλως ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις ρυμουλκικές εργασίες λιμένος είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Στην απόφαση για το φόρο χωρητικότητας του Ηνωμένου Βασιλείου (υπόθεση N 790/99) ⁽²³⁾, αποκλείονται ειδικότερα οι εμπορικές υπηρεσίες που παρέχονται σε τρίτους εντός της περιοχής του λιμένα, όπως για παράδειγμα, μεταξύ άλλων, η ρυμούλκηση των σκαφών στους λιμένες.

Στην απόφαση που αφορούσε το Βέλγιο (υπόθεση N 142/00) ⁽²⁴⁾ η εφαρμογή της φορολογικής διευκόλυνσης εξετάστηκε μεταξύ άλλων σε συνάρτηση με τις ρυμουλκικές εργασίες. Στην ίδια αυτή απόφαση η Επιτροπή ενέκρινε τη φορολογική διευκόλυνση για τις δραστηριότητες ρυμούλκησης που ασκούνται στη θάλασσα και απέκλεισε την εφαρμογή της φορολογικής διευκόλυνσης στις ρυμουλκικές εργασίες λιμένος.

- (81) Λαμβάνοντας υπόψη την προαναφερόμενη ανάλυση η οποία οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι ρυμουλκικές εργασίες λιμένος/(σε εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοΐας στην ΕΕ δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι αποτελούν θαλάσσιες μεταφορές κατά την έννοια των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 και λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες αποφάσεις της Επιτροπής αντλήθηκε το συμπέρασμα ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι δυνατό να εγκριθούν για τις ρυμουλκικές εργασίες που εκτελούνται στο πλαίσιο της ΕΕ στους λιμένες/(τις εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοΐας.

5.5.5. Συμβιβασμός χαρακτήρα με τις υπόλοιπες διατάξεις της συνθήκης

- (82) Θα πρέπει περαιτέρω να αξιολογηθεί κατά πόσο οι ενισχύσεις προς τις θαλάσσιες μεταφορές για τις ρυμουλκικές εργασίες που αναλαμβάνονται στην ΕΕ στους λιμένες/(στις εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοΐας είναι συμβιβάσιμες με οποιοδήποτε άλλες διατάξεις της συνθήκης.
- (83) Παρά το ότι εμπίπτει στη ρύθμιση του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης, απομένει να εξετασθεί κατά πόσο η ενίσχυση υπάγεται στις δυνατότητες χορήγησης παρεκκλίσεων ή εξαιρέσεων βάσει των άρθρων 87 παράγραφος 2 και 3 και του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.
- (84) Η εν λόγω ενίσχυση δεν είναι δυνατό να εξετασθεί βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 2 της συνθήκης, καθόσον δεν

⁽²³⁾ Επιστολή προς το Ηνωμένο Βασίλειο της 2.8.2000 [αριθ. SG(2000) D/105768].

⁽²⁴⁾ Επιστολή προς το Βέλγιο της 27.7.2000 (αριθ. SG(2000) D/105460).

αποτελεί ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα η οποία χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε έχει τεθεί σε εφαρμογή για την επανόρθωση των ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες, ούτε αποτελεί ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε για την αντιστάθμιση των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκαλούνται από τη διαίρεση της Γερμανίας.

- (85) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), ωστόσο, υπάρχει η δυνατότητα απαλλαγής των ενισχύσεων οι οποίες προωθούν την οικονομική ανάπτυξη περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η εν λόγω ενίσχυση δεν χορηγήθηκε ωστόσο στο πλαίσιο ενός προγράμματος χορήγησης ενισχύσεων, το οποίο είχε κυρίως σχεδιασθεί με στόχο την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Υπό οποιεσδήποτε περιστάσεις, έστω και εάν είχε χορηγηθεί στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) δεν εξαιρεί το πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων, το οποίο, όπως το παρόν, δεν ευθυγραμμίζεται με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις που χορηγούνται σε ειδικούς ευαίσθητους τομείς, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές.

- (86) Σε ό,τι αφορά την πιθανή παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο β) η επίμαχη ενίσχυση δεν προορίζεται για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ούτε για την άρση σοβαρών διαταραχών στην ολλανδική οικονομία, ούτε εμφανίζει οποιοδήποτε από τα χαρακτηριστικά στοιχεία των προγραμμάτων αυτών.

- (87) Όσον αφορά την πιθανή παρέκκλιση που θεσπίζεται με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) αναφορικά με τις ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων έχει διαπιστωθεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργικής εκμετάλλευσης οι οποίες χορηγούνται προς στήριξη των ρυμουλκικών εργασιών στους λιμένες της ΕΕ/στις (εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοίας της ΕΕ εμφανίζουν την τάση να επηρεάζουν δυσμενώς τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό που αντιβαίνει στο κοινοτικό συμφέρον και ότι καμία ειδική διάταξη της ΕΕ δεν επιτρέπει τη χορήγηση των προαναφερόμενων επιδοτήσεων.

- (88) Εξάλλου, το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν εφαρμόζεται στην υπό εξέταση περίπτωση, εφόσον η ενίσχυση αποτελεί σκέλος ενός προγράμματος στήριξης μίας ιδιαίτερης βιομηχανίας, η οποία μεταξύ άλλων ασκεί δραστηριότητες σε κάποιο άλλο κράτος μέλος και δεν φαίνεται να συνιστά υπηρεσία γενικότερου οικονομικού συμφέροντος. Αλλά και οι Κάτω Χώρες δεν επικαλέστηκαν τη διάταξη του άρθρου 86 παράγραφος 2.

- (89) Όπως κρίνει η Επιτροπή κατά συνέπεια, η εξεταζόμενη ενίσχυση δεν πληροί κανέναν από τους απαιτούμενους όρους οι οποίοι σχετίζονται με τις παρεκκλίσεις που μνημονεύθηκαν προηγουμένως, ενώ επισημαίνεται ότι και οι

ολλανδικές αρχές δεν επικαλέσθηκαν τις εν λόγω παρεκκλίσεις στις επαφές τους με την Επιτροπή.

- (90) Η Επιτροπή διερεύνει επίσης, υπό το φως του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, κατά πόσο οι γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου θα επέβαλαν τη μη ανάκτηση της ενίσχυσης. Όπως επισημάνθηκε ιδίως σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, εκείνες οι εταιρείες οι οποίες ευεργετήθηκαν από τις ενισχύσεις κατά την άσκηση των ρυμουλκικών τους δραστηριοτήτων στους γερμανικούς λιμένες, είχαν κατά πάσα πιθανότητα επίγνωση του γεγονότος ότι οι αρχές των Κάτω Χωρών είχαν υπερασπιστεί μέχρι και το Ανώτατο Δικαστήριο των Κάτω Χωρών το επιχείρημα ότι προορισμός των προγραμμάτων χορήγησης ενισχύσεων που είχαν εγκριθεί από την Επιτροπή δεν ήταν η κάλυψη των δραστηριοτήτων αυτών. Υπό οποιεσδήποτε περιστάσεις, θα μπορούσαν να έχουν υπόψη τους το γεγονός αυτό, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες ήταν διαθέσιμες στο κοινό. Επιπλέον, θα έπρεπε να έχουν συνειδητοποιήσει το γεγονός ότι οι κατευθυντήριες γραμμές αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (91) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι κρατικές επιχορηγήσεις στα εν λόγω ζητήματα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης και ότι η ενίσχυση είναι παράνομη, εφόσον τέθηκε σε εφαρμογή αυτή η «νέα ενίσχυση», χωρίς να έχει κοινοποιηθεί σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

- (92) Όπως διαπιστώνει περαιτέρω η Επιτροπή, οι κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες χορηγήθηκαν από τις Κάτω Χώρες προς στήριξη των ολλανδικών ρυμουλκικών εργασιών στους λιμένες της ΕΕ/στην περιοχή γύρω από αυτούς και στις (εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοίας της ΕΕ δεν ευθυγραμμίζονται με τις «κατευθυντήριες γραμμές» και δεν είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ.

- (93) Λόγω του μη συμβιβάσιμου χαρακτήρα της με τη συνθήκη και βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, πρέπει να ζητηθεί η επιστροφή της παράνομης ενίσχυσης που χορηγήθηκε από τις Κάτω Χώρες προς στήριξη των ολλανδικών ρυμουλκικών εργασιών στους λιμένες της ΕΕ/στην περιοχή γύρω από τους λιμένες αυτούς και στις (εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοίας της ΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η εφαρμογή της αποκαλούμενης «φορολογικής διευκόλυνσης» και του «φόρου χωρητικότητας» από τις Κάτω Χώρες προς στήριξη των ολλανδικών ρυμουλκικών εργασιών οι οποίες εκτελούνται κυρίως στους λιμένες της ΕΕ και στην περιοχή γύρω από αυτούς και στις (εσωτερικές πλωτές) οδούς ναυσιπλοίας της ΕΕ — εκείνων των εργασιών που δεν εκτελούνται κυρίως στη θάλασσα δεν είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Οι Κάτω Χώρες οφείλουν να καταργήσουν τα αντίστοιχα στοιχεία του προγράμματος που αναφέρεται στο άρθρο 1.

Άρθρο 3

1. Οι Κάτω Χώρες οφείλουν να λάβουν όλα τα απαιτούμενα μέτρα για να ανακτήσουν από τον επωφελούμενο(τους επωφελούμενους) την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 η οποία χορηγήθηκε παράνομα στον επωφελούμενο(τους επωφελούμενους). Η ανάκτηση δεν επιτρέπεται να επεκταθεί στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 12 Σεπτεμβρίου 1990.

2. Η ανάκτηση παράγει τα αποτελέσματά της χωρίς καμία καθυστέρηση και με βάση τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, υπό τον όρο ότι αυτές επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης. Η ενίσχυση που προβλέπεται να ανακτηθεί πρέπει να συμπεριλαμβάνει τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε στη διάθεση του επωφελούμενου (επωφελούμενων) έως τη χρονική στιγμή της ανάκτησής της. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση το βασικό επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιχορήγησης των περιφερειακών ενισχύσεων.

Άρθρο 4

Οι Κάτω Χώρες θα ενημερώσουν την Επιτροπή, εντός χρονικής προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για να συμμορφωθούν προς αυτήν.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2002.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος