

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Οκτωβρίου 2007

σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται από τη Γαλλία για τη μεταρρύθμιση του τρόπου χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2007) 4545]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/204/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

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

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

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα <sup>(1)</sup> και αφού έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 21 Δεκεμβρίου 2005, η Γαλλία υπέβαλε στην Επιτροπή τις βασικές γραμμές του σχεδίου μεταρρύθμισης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία.
- (2) Στις 2 Μαρτίου 2006, η Γαλλία απέστειλε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου το σχέδιο κοινοποίησης της μεταρρύθμισης. Στις 29 Μαρτίου 2006 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση προκοινοποίησης, στη διάρκεια της οποίας η Επιτροπή επεσήμανε ότι το σχέδιο κοινοποίησης ήταν σε μεγάλο βαθμό ατελές και υπέδειξε τα ελλείποντα στοιχεία. Στις 7 Απριλίου 2006, η Γαλλία παρέσχε στην Επιτροπή μέρος των ελλειπόντων στοιχείων.

- (3) Στις 23 Ιουνίου 2006, η Γαλλία κοινοποίησε στην Επιτροπή τη μεταρρύθμιση του τρόπου χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία («η μεταρρύθμιση») σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, δηλώνοντας ότι θεωρεί ότι η μεταρρύθμιση που περιγράφεται στην κοινοποίηση δεν περιλαμβάνει στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (4) Στις 20 Ιουλίου 2006, η Επιτροπή απέστειλε αίτημα παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών στη Γαλλία, αναφορικά με την κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση και τα τυχόν αντισταθμιστικά μέτρα από τα οποία είχαν ενδεχομένως ωφεληθεί τα Ταχυδρομεία στο παρελθόν. Η Γαλλία απέστειλε την απάντησή της στις 17 Αυγούστου 2006.
- (5) Με επιστολή της 12ης Οκτωβρίου 2006, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλία σχετικά με την απόφασή της να κινηθεί την προβλεπόμενη από το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης διαδικασία όσον αφορά τα μέτρα που σχετίζονται με τη μεταρρύθμιση του τρόπου χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία.
- (6) Η Γαλλία παρουσίασε τις παρατηρήσεις της μέσω επιστολής της 14ης Δεκεμβρίου 2006.
- (7) Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(2)</sup>. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους επί των υπό εξέταση μέτρων.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 296 της 6.12.2006, σ. 6.<sup>(2)</sup> Βλ. υποσημείωση 1.

- (8) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους των [...] (\*), οι οποίες κοινοποιήθηκαν στη Γαλλία. Τα σχόλια της Γαλλίας επί του συγκεκριμένου θέματος ελήφθησαν στις 27 Φεβρουαρίου 2007.
- (9) Η Επιτροπή απέστειλε στη Γαλλία συμπληρωματικά ερωτήματα στις 12 Μαρτίου 2007 και στις 30 Μαΐου 2007. Οι απαντήσεις της Γαλλίας ελήφθησαν αντίστοιχα στις 27 Απριλίου 2007 και στις 8 Ιουνίου 2007.
- (13) Τον Οκτώβριο του 2006, η Επιτροπή κατέθεσε πρόταση<sup>(5)</sup> για το πλήρες άνοιγμα των ταχυδρομικών αγορών της Κοινότητας στον ανταγωνισμό έως το 2009, σύμφωνα με την ημερομηνία στόχο που αναφέρεται στην οδηγία 97/67/ΕΚ.

## 2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 2.1. Το πλαίσιο ελευθέρωσης του τομέα των ταχυδρομείων

- (10) Στόχος της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των ταχυδρομείων είναι να ολοκληρωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς των ταχυδρομικών υπηρεσιών και να διασφαλιστεί, βάσει ενός κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου, ότι όλοι οι πολίτες της Κοινότητας — και σε ολόκληρη την επικράτεια της — απολαμβάνουν αποτελεσματικές, αξιόπιστες και καλής ποιότητας ταχυδρομικές υπηρεσίες σε προσιτές τιμές. Λόγω της σημασίας των ταχυδρομικών υπηρεσιών τόσο για την οικονομική ευμάρεια όσο και για την κοινωνική συνοχή και ευημερία της Κοινότητας, πρόκειται για έναν τομέα δράσης υψηλής προτεραιότητας για την Κοινότητα.
- (11) Οι εν λόγω κοινοτικοί στόχοι για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες εντάχθηκαν στο κοινοτικό δίκαιο μέσω μιας οδηγίας πλαισίου για τα ταχυδρομεία, της οδηγίας 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1997 σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών<sup>(3)</sup>, η οποία θέσπισε ένα πλήρες ρυθμιστικό πλαίσιο όσον αφορά τις κοινοτικές ταχυδρομικές υπηρεσίες.
- (12) Η οδηγία 97/67/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2002/39/ΕΚ<sup>(4)</sup>, προσδιορίζει τα ακόλουθα στάδια — όσον αφορά το σταδιακό και ελεγχόμενο άνοιγμα της αγοράς — και θεσπίζει περαιτέρω περιορισμούς στους τομείς υπηρεσιών αποκλειστικού χαρακτήρα. Σύμφωνα με την οδηγία 97/67/ΕΚ, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού τα αντικείμενα αλληλογραφίας:
- α) των οποίων το βάρος δεν υπερβαίνει τα 100 γραμμάρια και των οποίων η τιμή είναι μικρότερη από το τριπλάσιο του δημόσιου τέλους, με ημερομηνία έναρξης την 1η Ιανουαρίου 2003 (ήτοι, άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό εκτιμώμενο περίπου σε 9 %).
- β) των οποίων το βάρος δεν υπερβαίνει τα 50 γραμμάρια και των οποίων η τιμή είναι μικρότερη από δύομισι φορές το δημόσιο τέλος, με ημερομηνία έναρξης την 1η Ιανουαρίου 2006 (ήτοι, συμπληρωματικό άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό εκτιμώμενο περίπου σε 7 %).
- (14) Στη Γαλλία, η καθολική ταχυδρομική υπηρεσία ορίζεται ως ένα σύνολο υπηρεσιών όπου συγκεντρώνονται οι υπηρεσίες του αποκλειστικού τομέα (εθνικά και διεθνή αντικείμενα αλληλογραφίας, περιλαμβανομένου του διαφημιστικού ταχυδρομείου, με τα όρια βάρους/τιμής που προβλέπονται από την οδηγία 97/67/ΕΚ) και, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, η παροχή εθνικής και διεθνούς υπηρεσίας αποστολής δεμάτων βάρους έως 20 kg, το σύνολο του τύπου και οι υπηρεσίες συστημένων, δηλωμένης αξίας και επαναποστολής.
- (15) Ένα χαρακτηριστικό της γαλλικής αγοράς είναι η σημασία του ανταγωνισμού στα αρχικά στάδια (όπως η «κατανομή της εργασίας»). Στις τελικές δραστηριότητες, ο ανταγωνισμός αναπτύσσεται, ιδιαίτερα ως συνέπεια των δράσεων των οργανισμών του κλάδου των εφημερίδων, τόσο σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες ταχυδρομείου χωρίς παραλήπτη όσο και σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες ταχυδρομείου με παραλήπτη. Σε ό,τι αφορά τις μαζικές αποστολές, στις μεγάλες πόλεις δραστηριοποιούνται οργανισμοί για αλληλογραφία άνω των 50 g. Τέλος, η κατεπείγουσα αλληλογραφία και τα δέματα είναι ελευθερωμένες αγορές, στο πλαίσιο των οποίων ανταγωνίζονται διεθνείς και εθνικοί οργανισμοί<sup>(6)</sup>.

### 2.2. Ο δικαιούχος των μέτρων

- (16) Ο γαλλικός νόμος αριθ. 90-568 της 2ας Ιουλίου 1990 σχετικά με την οργάνωση της δημόσιας υπηρεσίας των Ταχυδρομείων και των Τηλεπικοινωνιών (εφεξής «νόμος του 1990») μετέτρεψε την πρώην γενική διεύθυνση τηλεπικοινωνιών σε δύο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου: τα Ταχυδρομεία (La Poste) και την εταιρεία France Télécom.
- (17) Από την 1η Ιανουαρίου 1991, τα Ταχυδρομεία είναι ένας αυτόνομος φορέας εκμετάλλευσης δημοσίου δικαίου. Στο πλαίσιο μιας προγραμματικής σύμβασης με το κράτος, τα Ταχυδρομεία ασκούν τις δραστηριότητές τους στους τομείς της αλληλογραφίας, της κατεπείγουσας αποστολής δεμάτων, των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών μαζικής χρήσης.

(\*) Εμπιστευτικά δεδομένα

(3) ΕΕ L 15 της 21.1.1998, σ. 14. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

(4) ΕΕ L 176 της 5.7.2002, σ. 21.

(5) Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 97/67/ΕΚ σε ό,τι αφορά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ταχυδρομείων της Κοινότητας (COM(2006) 594 της 18ης Οκτωβρίου 2006).

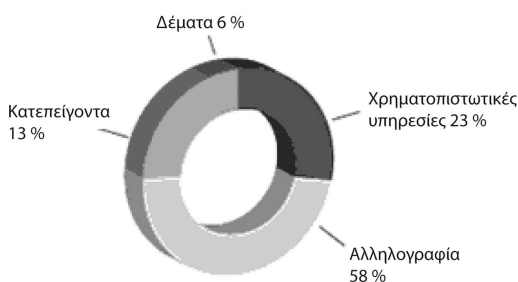
(6) Μελέτη «The Impact on Universal Service of the Full Market Accomplishment of the Postal Internal Market in 2009 — Annexes — Mai 2006» — πραγματοποιηθείσα για λογαριασμό της Επιτροπής.

- (18) Τα Ταχυδρομεία και οι θυγατρικές τους αποτελούν έναν δημόσιο όμιλο ο οποίος διεκπεραιώνει, βάσει των όρων που έχουν θεσπιστεί στα κείμενα που διέπουν καθέναν από τους τομείς δραστηριότητάς του, αποστολές γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος και ασκεί ανταγωνιστικές δραστηριότητες.
- (19) Κατ' εφαρμογή της οδηγίας 97/67/ΕΚ, τα Ταχυδρομεία ορίστηκαν από το νόμο αριθ. 99-533 της 25ης Ιουνίου 1999 για τις κατευθύνσεις σχετικά με τη χωροταξία και τη βιώσιμη εδαφική ανάπτυξη ως ο φορέας της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας στη Γαλλία. Τα Ταχυδρομεία διασφαλίζουν, στο

πλαίσιο των εσωτερικών και των διεθνών σχέσεων, το δημόσιο χαρακτήρα της υπηρεσίας αντικειμένων αλληλογραφίας, στην οποία περιλαμβάνεται η καθολική ταχυδρομική υπηρεσία και, ιδίως, η δημόσια υπηρεσία μεταφοράς και διανομής του τύπου η οποία απολαύει του ειδικού καθεστώτος που προβλέπει ο κώδικας ταχυδρομικών υπηρεσιών και ηλεκτρονικών επικοινωνιών. Διασφαλίζουν, επίσης, οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία συλλογής, διαλογής, μεταφοράς και διανομής ταχυδρομικών αντικειμένων, αλληλογραφίας σε οποιαδήποτε μορφή, αντικειμένων και εμπορευμάτων. Ασκούν τις οικονομικές δραστηριότητες τους βάσει των όρων που προβλέπει το άρθρο L 518-25 του νομοσχεδιαστικού και χρηματοπιστωτικού κώδικα.

- (20) Ο κύκλος εργασιών των Ταχυδρομείων περιλαμβάνει τις ακόλουθες κατηγορίες (πηγή: έκθεση δραστηριοτήτων του ομίλου Ταχυδρομεία, 2005):

#### ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ



σε εκατομμύρια ευρώ	2004	2005
ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ	10 873	11 242
EXPRESS	2 387	2 534
Δ'ΕΜΑΤΑ	1 097	1 155
ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	4 292	4 366

- (21) Την πελατεία των Ταχυδρομείων αποτελούν επιχειρήσεις, με τις οποίες υλοποιούν το 90 % των δραστηριοτήτων της αλληλογραφίας και των δεμάτων/κατεπειγόντων, και ιδιώτες, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το υπόλοιπο 10 % του κύκλου εργασιών αυτών των δραστηριοτήτων. Σε ό,τι αφορά τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, η κατάσταση είναι αντίστροφη, με τους ιδιώτες να αντιπροσωπεύουν το 95 % του καθαρού τραπεζικού προϊόντος.
- (22) Όσον αφορά το προσωπικό των Ταχυδρομείων, ισχύουν δύο καθεστώτα:
- οι υπάλληλοι, οι οποίοι ανήκουν στο δημόσιο τομέα του κράτους. Η εκχώρηση στα Ταχυδρομεία της ιδιότητας του νομικού προσώπου βάσει του νόμου του 1990 δεν συνοδεύτηκε από τροποποίηση του καθεστώτος του διοικητικού προσωπικού των ταχυδρομείων που υπήχθη στα Ταχυδρομεία, δεδομένου ότι η κυβέρνηση δεσμεύτηκε οι δημόσιοι υπάλληλοι που υπήχθησαν στα Ταχυδρομεία να διατηρήσουν τη δημοσιοϋπαλληλική τους ιδιότητα.
  - οι μισθωτοί ιδιωτικού δικαίου.
- (23) Το αντίστοιχο ανθρώπινο δυναμικό των Ταχυδρομείων ταξινομείται ως εξής (πηγή: οικονομική έκθεση του ομίλου Ταχυδρομεία, 2005):

(υπάλληλος ανά έτος)	31.12.2005	31.12.2004
Δημόσιοι υπάλληλοι	180 558	190 261
Συμβασιούχοι	122 847	119 025
Σύνολο	303 405	309 286

- (24) Από το 1990, τα Ταχυδρομεία έπαψαν σταδιακά να προσλαμβάνουν δημοσίους υπαλλήλους και προσλαμβάνουν κυρίως μισθωτούς ιδιωτικού δικαίου. Πράγματι, τα Ταχυδρομεία ξεκίνησαν μια διαδικασία σταδιακής μεταβολής του καθεστώτος του προσωπικού, εντός των ορίων που επιβάλλουν οι νομικοί περιορισμοί και η διατήρηση του καθεστώτος των υπαλλήλων, αντικαθιστώντας τους δημοσίους υπαλλήλους που συνταξιοδοτούνται με μισθωτούς ιδιωτικού δικαίου. Τα επόμενα έτη, κατά τα οποία αναμένεται να συνταξιοδοτηθεί μεγάλος αριθμός υπαλλήλων, τα Ταχυδρομεία προτίθενται να επιδιώξουν την αντικατάσταση των υπαλλήλων με μισθωτούς ιδιωτικού δικαίου.

### 2.3. Τα υπό εξέταση μέτρα

2.3.1. Περιγραφή του τρόπου χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάχθηκαν στα Ταχυδρομεία πριν από το νόμο του Δεκεμβρίου του 2006

#### Καθεστώς σύνταξης των δημοσίων υπαλλήλων

- (25) Το καθεστώς σύνταξης των δημοσίων υπαλλήλων διέπεται από τον κώδικα για τις συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων και των στρατιωτικών.
- (26) Σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο <sup>(7)</sup>, το εν λόγω καθεστώς περιλαμβάνει ένα ποσοστό παρακράτησης επί του μισθού για την σύνταξη (7,85 %) καθώς και ένα ποσοστό εργοδοτικής εισφοράς το οποίο καταβάλλεται από τα δημόσια ιδρύματα που απασχολούν υπαλλήλους με απόσπαση (33 %). Αντίθετα, δεν υφίσταται νομικά κατοχυρωμένο ποσοστό εισφοράς «εργοδότη» για τους δημοσίους υπαλλήλους. Πάντως, η συσχέτιση των δαπανών για τις συντάξεις που βαρύνουν το κράτος (μετά την εγγραφή των εισπράξεων που προέρχονται από τις παρακρατήσεις επί των μισθών), με βάση το σύνολο των αποδοχών των ενεργών υπαλλήλων, επιτρέπει τον υπολογισμό ενός ποσοστού εισφοράς «εργοδότη» η οποία συχνά απλώς τεκμαίρεται <sup>(8)</sup>. Για το 2003, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υπουργείου οικονομίας, οικονομικών και βιομηχανίας, το ποσοστό εισφοράς που αποτελεί υποχρέωση του κράτους εργοδότη ανερχόταν σε 51,9 % και, συγκεκριμένα, 44,7 % για το δημοσιοϋπαλληλικό προσωπικό και 91,8 % για το στρατιωτικό προσωπικό, ήτοι ποσοστό, όσον αφορά τους δημοσίους υπαλλήλους, πάνω από τρεις φορές υψηλότερο από αυτό που προκύπτει από τη νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις που ισχύουν για τους μισθούς του ιδιωτικού τομέα <sup>(9)</sup>.

#### Καθεστώς βασικής σύνταξης των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων

- (27) Οι υπάλληλοι που υπηρετούν στα Ταχυδρομεία ανήκουν στο δημόσιο τομέα. Κατά συνέπεια, και σύμφωνα με το άρθρο 20 του νόμου αριθ. 83-634 της 13ης Ιουλίου 1983 περί των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των υπαλλήλων, υπάγονται στο καθεστώς σύνταξης των δημοσίων υπαλλήλων και των στρατιωτικών που διέπεται από τον κώδικα συντάξεων για τους δημοσίους υπαλλήλους και τους στρατιωτικούς. Οι δημόσιοι υπάλληλοι που υπάγονται στα Ταχυδρομεία δεν δικαιούνται κανενός ειδικού δικαιώματος σε ό,τι αφορά τη σύνταξη σε σχέση με τους άλλους δημοσίους υπαλλήλους. Εξάλλου, τα Ταχυδρομεία δεν υπάγονται σε ειδικό καθεστώς επιχειρήσεων ή κλάδου, σε αντίθεση με άλλους δημοσίους φορείς.
- (28) Δυνάμει του άρθρου 30 του νόμου του 1990 <sup>(10)</sup>, το κράτος παραμένει από νομικής απόψεως εγγυητής της υπηρεσιακής κατάστασης των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων και εξακολουθεί να είναι αρμόδιο για την πληρωμή των συντάξεών τους. Οι συνταξιοδοτικές παροχές προς τους υπαλλήλους, συμπεριλαμβανομένων όσων υπάγονται στα Ταχυδρομεία <sup>(11)</sup>, ψηφίζονται ετησίως στο πλαίσιο του δημοσιονομικού νόμου.
- (29) Τα Ταχυδρομεία δεν ελέγχουν τις αποφάσεις που σχετίζονται με το συνταξιοδοτικό καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται σε αυτά. Τα Ταχυδρομεία ουδόλως επηρεάζουν ούτε το ύψος των κρατούμενων εισφορών ούτε το επίπεδο των συνταξιοδοτικών παροχών.
- (30) Το άρθρο 30 του νόμου του 1990 προβλέπει ότι τα Ταχυδρομεία διασφαλίζουν την οικονομική ισορροπία του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης για τους υπαχθέντες στην εν λόγω υπηρεσία δημοσίους υπαλλήλους. Σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο, τα Ταχυδρομεία οφείλουν να αναλάβουν την πλήρη χρηματοδότηση των συντάξεων που παρέχει το κράτος στους υπαλλήλους του μέσω επιστροφής — στο κράτος — των καταβληθέντων ποσών (μετά την αφαίρεση των εισφορών που καταβάλλονται από τους εν ενεργεία υπαλλήλους):

<sup>(7)</sup> Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, «Οι συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων», Απρίλιος 2003.

<sup>(8)</sup> Σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο, αυτό το τεκμαιρόμενο ποσό θα ήταν εξάλλου ελλείπες δεδομένου ότι λαμβάνει υπόψη τα κόστη διαχείρισης του καθεστώτος.

<sup>(9)</sup> Το ύψος της «εργοδοτικής» εισφοράς για τους μισθωτούς του ιδιωτικού τομέα το 2003 είναι 15,46 % για κατώτερο υπάλληλο και 15,60 % για ανώτερο υπάλληλο.

<sup>(10)</sup> Το άρθρο 30 του νόμου 1990 ορίζει: «Η διεκπεραίωση και η παροχή των χορηγούμενων συντάξεων, κατ' εφαρμογή του κώδικα πολιτικών και στρατιωτικών συντάξεων γήρατος, στους υπαλλήλους των Ταχυδρομείων [...] πραγματοποιούνται από το κράτος».

<sup>(11)</sup> Με την έκφραση «δημόσιοι υπάλληλοι υπαγόμενοι στα Ταχυδρομεία», δηλώνεται η μερίδα των δημοσίων υπαλλήλων που είτε υπηρετούν στα Ταχυδρομεία, είτε έχουν συνταξιοδοτηθεί από τα Ταχυδρομεία ή τη διοίκηση των ταχυδρομείων.

«Σε αντάλλαγμα, [τα Ταχυδρομεία (...) υποχρεούνται] να καταβάλλουν στο Δημόσιο Ταμείο:

- α) Το ποσό της παρακράτησης που πραγματοποιήθηκε επί των αποδοχών του υπαλλήλου, το ύψος του οποίου ορίζεται βάσει του άρθρου L 61 του κώδικα πολιτικών και στρατιωτικών συντάξεων·
- β) Μια συμπληρωματική εισφορά η οποία επιτρέπει την πλήρη ανάληψη των δαπανών για τις συντάξεις που έχουν χορηγηθεί ή πρόκειται να χορηγηθούν στους συνταξιοδοτηθέντες υπαλλήλους τους.
- (31) Αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης αποτελεί παρέκκλιση από το κοινό δίκαιο. Στην πραγματικότητα, η εισφορά «εργοδότη» των Ταχυδρομείων εντάσσεται σε ένα καθεστώς «καθορισμένων παροχών», δεδομένου ότι αποσκοπεί στην κάλυψη του ποσού των συντάξεων που χορηγούνται ετησίως από το κράτος, χωρίς να συσχετίζεται με τη βάση των ενεργών υπαλλήλων που καταβάλλουν τις εισφορές τους στα Ταχυδρομεία. Σε αντίθεση με έναν εργοδότη κοινού δικαίου σε ένα σύστημα κατανομής, τα Ταχυδρομεία δεν καταβάλλουν εξοφλητική εισφορά, αλλά ανέλαβαν, βάσει του νόμου 1990, να εξισορροπήσουν το συνταξιοδοτικό καθεστώς για τους υπαλλήλους τους.
- (32) Η «σύμβαση στόχου και προόδου» που αφορά προγραμματική σύμβαση μεταξύ του κράτους και των Ταχυδρομείων για την περίοδο 1998-2001, η οποία παρατάθηκε για τα οικονομικά έτη 2002 και 2003, καθώς και η «σύμβαση επιδόσεων και συγκλίσεων» για την περίοδο 2003-2007, σταθεροποίησαν την εν λόγω εξόφληση σε ευρώ και σε σταθερές τιμές στα επίπεδα του 1997 (εφεξής «πλαφόν του 1998»). Το μέρος των παρεχόμενων από το κράτος συντάξεων που δεν καλύπτεται ούτε από την εισφορά «εργοδότη» των Ταχυδρομείων, ούτε από την παρακράτηση για τις συντάξεις των υπαλλήλων παραμένει ευθύνη του κράτους.
- (33) Στον ακόλουθο πίνακα παρατίθενται, σε εκατομμύρια ευρώ, οι εισφορές των Ταχυδρομείων προς το κράτος από το 1998 (σταθεροποιημένες σε ευρώ και σε σταθερές τιμές) καθώς και οι παροχές του κράτους για τις συντάξεις των υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Επικαιροποιημένη αξία στις 30/6/2006
Συντελεστής προεξόφλησης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Χορηγούμενες συντάξεις (1)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Εισφορά των Ταχυδρομείων («εργοδότη»)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Παρακράτηση για σύνταξη (υπάλληλοι)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(1) Αριθμοί εκτέλεσης του προϋπολογισμού.

- (34) Το συνολικό ποσό της επιβάρυνσης των συντάξεων που όφειλε να καταβάλλει το κράτος μεταξύ 1998 και 2005 ανέρχεται, σύμφωνα με τη Γαλλία, σε περίπου [...] στις 30 Ιουνίου 2006.
- (35) Η ευθύνη διασφάλισης της οικονομικής ισορροπίας του συστήματος που φέρουν τα Ταχυδρομεία θα μετατρεπόταν, χωρίς τη μεταρρύθμιση, σε εγγραφή υποχρέωση του κράτους, εκτός του ισολογισμού των Ταχυδρομείων, η οποία θα καταχωρούνταν ως πρόβλεψη στους λογαριασμούς κατά τη μετάβαση στα πρότυπα ΔΠΧΠ (Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης), η οποία πρέπει να πραγματοποιηθεί το αργότερο το 2007. Δεδομένου ότι τα Ταχυδρομεία αντλούν κεφάλαια από το ευρύ κοινό αλλά δεν είναι εισηγμένα στο χρηματιστήριο, αποφασίστηκε ότι θα μετέβαιναν στα πρότυπα ΔΠΧΠ αρχής γενομένης από τη δημοσίευση των εξαμηνιαίων λογαριασμών τους του 2007.
- (36) Το ποσό των υποχρεώσεων, βάσει των κεκτημένων δικαιωμάτων των υπαλλήλων την 31η Δεκεμβρίου 2005 εκτός του ισολογισμού των Ταχυδρομείων, είναι 76 δισεκατομμύρια ευρώ (εκ των οποίων τα 34 δισεκατομμύρια αφορούν τα κεκτημένα δικαιώματα των εν ενεργεία υπαλλήλων). Η Γαλλία εκτιμά ότι [...] δισεκατομμύρια ευρώ αντιστοιχούν σε κεκτημένα δικαιώματα προ της δημιουργίας των Ταχυδρομείων, ήτοι, σε μία εποχή κατά την οποία οι κύριες δραστηριότητες των Ταχυδρομείων δεν είχαν ακόμη ανοίξει στον ανταγωνισμό.

- (37) Η σταδιακή μείωση της πρόσληψης υπαλλήλων από το 1990 <sup>(12)</sup> και η επιμήκυνση του προσδόκιμου ζωής αναγκάζουν τα Ταχυδρομεία να καταβάλλουν από το 1990 ένα ολοένα και σημαντικότερο ποσό για συντάξεις <sup>(13)</sup> σε σχέση με τις αποδοχές των υπαλλήλων που παραμένουν εν ενεργεία στα Ταχυδρομεία.

#### **Συμπληρωματικό καθεστώς συνταξιοδότησης των υπαλλήλων των Ταχυδρομείων**

- (38) Το άρθρο 76 του νόμου αριθ. 2003-775 της 21ης Αυγούστου 2003 περί της μεταρρύθμισης των συντάξεων θέσπισε την RAFP (Πρόσθετη Σύνταξη Δημόσιου Τομέα), ένα δημόσιο καθεστώς επικουρικής σύνταξης που είναι υποχρεωτικό από την 1η Ιανουαρίου 2005. Πρόκειται για ένα συνταξιοδοτικό καθεστώς προβλεπόμενης κατανομής και μορίων, το οποίο προορίζεται να επιτρέψει την απόκτηση δικαιωμάτων σύνταξης. Το καθεστώς αυτό τελεί υπό τη διαχείριση ενός δημόσιου ιδρύματος διοικητικού χαρακτήρα, υπό την κηδεμονία του κράτους, υπό την ονομασία «*ίδρυμα πρόσθετης σύνταξης του δημόσιου τομέα*».
- (39) Τα Ταχυδρομεία εισφέρουν στην RAFP για τους δημοσίους υπαλλήλους που υπάγονται σε αυτά και καταβάλλουν μηνιαίως στο ίδρυμα πρόσθετης σύνταξης του δημόσιου τομέα τις εισφορές που οφείλουν ως εργοδότης καθώς και τις εισφορές των υπαλλήλων που παρακρατούν απευθείας από τις αποδοχές τους. Οι εισφορές «εργοδότη» των Ταχυδρομείων που καταβάλλονται για την RAFP είναι εξοφλητικές.

#### **Καθεστώς πρόωρης συνταξιοδότησης των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία**

- (40) Όπως το σύνολο των υπόλοιπων δημοσίων υπαλλήλων, οι υπάλληλοι που υπάγονται στα Ταχυδρομεία μπορούν να ευεργετηθούν από τα μέσα της πρόωρης συνταξιοδότησης που θεσπίστηκαν για τους υπαλλήλους: τη σταδιακή διακοπή της δραστηριότητας και την άδεια στο τέλος της σταδιοδρομίας.
- (41) Το κόστος αυτών των μέσων πρόωρης συνταξιοδότησης επωμίζονται στο σύνολό του τα Ταχυδρομεία για τους υπαλλήλους που υπάγονται σε αυτά. Ως εκ τούτου, καταχωρήθηκε πρόβλεψη για τους υπαλλήλους που έχουν προσχωρήσει σε ένα από τα μέσα πρόωρης συνταξιοδότησης.

#### **2.3.2. Η μεταρρύθμιση και ο συντελεστής ισότητας μεταξύ των ανταγωνιστών**

##### **Νομική βάση της μεταρρύθμισης**

- (42) Νομική βάση στο εσωτερικό δίκαιο της μεταρρύθμισης του υφιστάμενου τρόπου χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία αποτελεί η τροποποίηση του άρθρου 30 του νόμου 1990 και η συγγραφή υποχρεώσεων των Ταχυδρομείων που εγκρίθηκε βάσει του διατάγματος αριθ. 90-1214 της 29ης Δεκεμβρίου 1990. Το άρθρο 46 της προαναφερθείσας συγγραφής υποχρεώσεων προβλέπει, ειδικότερα, τους λεπτομερείς κανόνες καταβολής — από τα Ταχυδρομεία στο κράτος — των συνταξιοδοτικών βαρών που ανέλαβαν τα Ταχυδρομεία βάσει του νόμου 1990.
- (43) Η ένταξη της μεταρρύθμισης στο εσωτερικό δίκαιο προϋποθέτει, πέραν της τροποποίησης των δύο εν λόγω κειμένων, τη διευκρίνιση των κανόνων καθορισμού και καταβολής της εισφοράς «εργοδότη» εξοφλητικού χαρακτήρα που θα αναλάβουν τα Ταχυδρομεία σε αντικατάσταση της καταβολής των συνταξιοδοτικών υποχρεώσεων προς το κράτος.

<sup>(12)</sup> Προσλήψεις στα Ταχυδρομεία από το 1990:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Προσληφθέντες υπάλληλοι	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Προσληφθέντες μισθωτοί	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(13)</sup> Παρά τη σταθεροποίηση σε ευρώ και σε σταθερές τιμές από το 1998.

- (44) Οι νομοθετικές διατάξεις, οι οποίες είχαν διαβιβαστεί στην Επιτροπή υπό μορφή σχεδίου ως παράρτημα στις παρατηρήσεις της Γαλλίας που σχετίζονταν με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, εγκρίθηκαν χωρίς τροποποίηση από το Κοινοβούλιο και αποτελούν σήμερα το άρθρο 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006 <sup>(14)</sup>.
- (45) Οι εν λόγω διατάξεις έχουν, στο παρόν στάδιο, ως κύριο αποτέλεσμα το ότι προσδίδουν εξοφλητικό χαρακτήρα στην εισφορά «εργοδότη» που καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία.
- (46) Το άρθρο 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006 προβλέπει επίσης την αρχή του συντελεστή ισοτήτας μεταξύ των ανταγωνιστών («TEC») και παραπέμπει τον προσδιορισμό των κανόνων υπολογισμού και καταβολής της εισφοράς «εργοδότη» σε ένα διάταγμα. Το εν λόγω διάταγμα δημοσιεύτηκε στις 2 Ιανουαρίου 2007 <sup>(15)</sup>. Το προαναφερθέν άρθρο 150 τροποποιεί, επίσης, τον κύκλο των χρηματοπιστωτικών ροών, καθώς η εισφορά υλοποιείται μέσω του εθνικού δημόσιου ιδρύματος συντάξεων των Ταχυδρομείων <sup>(16)</sup> και δεν καταβάλλεται πλέον απευθείας στο κράτος.

### Φιλοσοφία της μεταρρύθμισης

- (47) Η φιλοσοφία της κοινοποιηθείσας μεταρρύθμισης συνίσταται κατ' ουσίαν, σύμφωνα με τη Γαλλία, στην αντικατάσταση της υφιστάμενης εισφοράς των Ταχυδρομείων με μία εισφορά η οποία εναρμονίζει τις επιβαρύνσεις των συντάξεων που επωμίζονται τα Ταχυδρομεία με αυτές των ανταγωνιστών και η οποία έχει χαρακτήρα εξοφλητικό.
- (48) Η μεταρρύθμιση προβλέπει ότι τα Ταχυδρομεία θα καταβάλλουν από το 2006 μια εισφορά «εργοδότη» με χαρακτήρα εξοφλητικό βάσει ενός συντελεστή ισοτήτας μεταξύ των ανταγωνιστών (TEC). Η εν λόγω εισφορά υπολογίζεται βάσει των μισθών κατά τρόπον ώστε να εξισορροπούνται τα επίπεδα των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών επιβαρύνσεων μεταξύ των Ταχυδρομείων και των άλλων επιχειρήσεων του τομέα των μεταφορών και του τραπεζικού τομέα οι οποίες διέπονται από το κοινό δίκαιο των κοινωνικών παροχών. Αρχικά, η Γαλλία σκόπευε να εφαρμόσει τον εν λόγω τρόπο υπολογισμού αποκλειστικά για τους κοινούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι μισθωτοί των ιδιωτικών επιχειρήσεων και οι δημόσιοι υπάλληλοι <sup>(17)</sup>.
- (49) Δεδομένου ότι οι βάσεις και οι συντελεστές εισφορών είναι διαφορετικά για τους δημοσίους υπαλλήλους και τους μισθωτούς του ιδιωτικού τομέα, και δεδομένου ότι οι εισφορές ενδέχεται να ποικίλλουν ελαφρώς μεταξύ των διαφόρων οικονομικών τομέων, η μέθοδος εξισορρόπησης βασίζεται σε μια ανασύσταση.
- (50) Όπως επεξηγήθηκε στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, ο υπολογισμός ξεκινά από μια ανασύσταση αυτού που θα αντιπροσώπευε, για έναν ανταγωνιστή εργοδότη, το μισθολογικό κόστος των εργαζομένων που υπάγονται στο κοινό δίκαιο των κοινωνικών εισφορών (περιλαμβανομένων των συντάξεων) εάν οι εργαζόμενοι είχαν καθαρό μισθό ίσο με αυτόν των υπαλλήλων των Ταχυδρομείων και ταυτόσημη δομή εργασίας και χαρτοφυλάκιο δραστηριοτήτων.

<sup>(14)</sup> Διορθωτικός δημοσιονομικός νόμος αριθ. 2006-1771 της 30ής Δεκεμβρίου 2006 για το 2006.

<sup>(15)</sup> Διάταγμα αριθ. 2007-3 της 1ης Ιανουαρίου 2007 περί των τρόπων καθορισμού και καταβολής της εξοφλητικής εισφοράς εργοδότη για την κοινωνία υπαλλήλων των Ταχυδρομείων.

<sup>(16)</sup> Αυτό το δημόσιο ίδρυμα ιδρύθηκε βάσει του διατάγματος αριθ. 2006-1625 της 19ης Δεκεμβρίου 2006 για τη δημιουργία του εθνικού δημόσιου ιδρύματος χρηματοδότησης των συντάξεων των Ταχυδρομείων.

<sup>(17)</sup> Για τις γαλλικές αρχές, οι κοινοί κίνδυνοι (κυρίως, γήρας, οικογένεια, ασθένεια, μητρότητα, εργατικά ατυχήματα, επαγγελματική κατάρτιση) αφορούσαν τους κινδύνους που καλύπτονται από το σύνολο των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών επιβαρύνσεων, δυνάμει και των συμβατικών διατάξεων που ισχύουν αντίστοιχα στο τομέα των ταχυδρομείων και στον τραπεζικό τομέα (η σύγκριση περιλαμβάνει το τραπεζικό συμπλήρωμα, το οποίο είναι μια πρόσθετη συνταξιοδοτική εισφορά που καταβάλλουν οι τράπεζες και αντιστοιχεί στο 4 % του συνόλου των μισθών). Εξαιρέθηκαν οι εισφορές που ισχύουν για την κάλυψη του κινδύνου ανεργίας και η ασφάλιση έναντι του κινδύνου μη καταβολής των μισθών σε περίπτωση διαδικασίας δικαστικής εξυγίανσης ή εκκαθάρισης (Ένωση για τη διαχείριση του συστήματος ασφαλίσεως των απαιτήσεων των μισθωτών, AGS). Αντιστοίχως, η έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης που θεσπίστηκε βάσει του νόμου αριθ. 82-939 της 4ης Νοεμβρίου 1982 σχετικά με την έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης υπέρ των εργαζομένων που είναι εκτός εργασίας και η οποία καταβάλλεται μόνον από τους υπαλλήλους, εξαιρέθηκε από τη σύγκριση. Επιπλέον, τα Ταχυδρομεία διασφαλίζουν ιδίαις δαπάναις τις παροχές σε χρήμα για τις παύσεις εργασίας λόγω ασθένειας, μητρότητας, πατρότητας και υιοθεσίας για τους εργαζομένους τους, ενώ οι ανταγωνιστές τους καταβάλλουν εισφορές για τις εν λόγω παροχές. Οι παροχές σε χρήμα που διασφαλίζουν τα Ταχυδρομεία αντιπροσωπεύουν πάνω από [...] % των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών, ποσοστό που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του ύψους των εισφορών που ισχύουν για τους υπαλλήλους του ιδιωτικού τομέα και αυτών που ισχύουν για τους υπαλλήλους των Ταχυδρομείων. Οι παροχές σε χρήμα δεν ελήφθησαν υπόψη στο συντελεστή ισοτήτας μεταξύ ανταγωνιστών (TEC) που κοινοποιήθηκε αρχικά, ενώ ελήφθησαν υπόψη οι εισφορές που κατέβαλλαν οι ανταγωνιστές.

- (51) Η εξοφλητική εισφορά που θα καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία στο κράτος μετά τη μεταρρύθμιση ισούται με τη διαφορά μεταξύ του μισθολογικού κόστους — όπως ανασυστήθηκε παραπάνω — και του πραγματικού μισθολογικού κόστους των δημοσίων υπαλλήλων (εκτός συντάξεων). Η κατ' αυτόν τον τρόπο υπολογιζόμενη εισφορά θα αντικαταστήσει την εισφορά των Ταχυδρομείων που προβλέπει το άρθρο 30 του νόμου του 1990. Την εισφορά θα καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία σε ένα ίδρυμα της δημόσιας διοίκησης.
- (52) Η εισφορά αυτή, επί των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών<sup>(18)</sup> των εν ενεργεία δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων, καθορίζει το συντελεστή εισφοράς των Ταχυδρομείων, ο οποίος ονομάζεται συντελεστής ισότητας μεταξύ των ανταγωνιστών («TEC»). Η εν λόγω εισφορά θα υπολογίζεται σε ετήσια βάση προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η πραγματική εξέλιξη των αποδοχών των δημοσίων υπαλλήλων που εργάζονται στα Ταχυδρομεία και οι εξελίξεις στα επίπεδα των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών επιβαρύνσεων του κοινού δικαίου.
- (53) Ως εκ τούτου, η μέθοδος υπολογισμού της εξοφλητικής εισφοράς των Ταχυδρομείων βασίζεται σε μια εξισορρόπηση του επιπέδου των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών εισφορών, βάσει των μισθών, μεταξύ των Ταχυδρομείων και των άλλων επιχειρήσεων των τομέων μεταφορών και τραπεζικής που υπάγονται στο κοινό δίκαιο. Η μέθοδος αυτή δεν διασφαλίζει συνεπώς την εξισορρόπηση του συνόλου των μισθολογικών δαπανών (μισθοί και εισφορές).
- (54) Ο νέος τρόπος υπολογισμού της εισφοράς των Ταχυδρομείων δεν αφορά την ατομική κατάσταση των υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία, είτε πρόκειται για τα συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα, είτε για τις εισφορές τους, είτε για το καθεστώς τους.

#### **Διάκριση των τομέων δραστηριότητας των Ταχυδρομείων στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης**

- (55) Δεδομένου ότι τα Ταχυδρομεία δραστηριοποιούνται σε δύο τομείς, τον τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών και τον τομέα τραπεζικής, στους οποίους οι εισφορές «εργοδότη» του κοινού δικαίου είναι διαφορετικές, στην πράξη θα υπολογίζονται δύο συντελεστές TEC:
- ο ένας αφορά την κατηγορία των ενεργών υπαλλήλων στον τομέα «αλληλογραφία-δέματα» και υπολογίζεται κατ' αναλογία προς τις εισφορές των επιχειρήσεων μεταφορών, τομέα στον οποίο υπάγονται οι ταχυδρομικές δραστηριότητες· βάσει των δεδομένων του 2005, ο συντελεστής TEC του «ταχυδρομικού τομέα» εκτιμήθηκε αρχικά ότι αποτελεί το 36,5 % του συνόλου των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών της προαναφερθείσας κατηγορίας εργαζομένων·
  - ο άλλος αφορά την κατηγορία των δημοσίων υπαλλήλων που έχουν αποσπαστεί στην La Banque Postale ή απασχολούνται στην ομάδα ανθρώπινου δυναμικού ή υλικών πόρων<sup>(19)</sup> και υπολογίζεται κατ' αναλογία προς τις εισφορές των τραπεζών· βάσει των δεδομένων του 2005, ο συντελεστής TEC του «τραπεζικού τομέα» εκτιμάται αρχικά στο 40,9 % του συνόλου των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών αυτής της κατηγορίας δραστηριότητας.
- (56) Κάθε χρόνο μπορεί να υπολογίζεται ένας συνολικός συντελεστής TEC ως ο σταθμισμένος μέσος όρος των δύο συντελεστών, με τη στάθμιση να πραγματοποιείται επί τη βάση του συνόλου των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών που αντιστοιχούν σε καθεμιά από τις δύο κατηγορίες. Βάσει των δεδομένων του 2005, ο συνολικός συντελεστής TEC εκτιμάται αρχικά σε 37,2 % του συνόλου των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών των Ταχυδρομείων.

<sup>(18)</sup> Οι ακαθάριστες αυτόματες αποδοχές αποτελούν το κύριο στοιχείο αμοιβής των υπαλλήλων και εξαρτάται από το κλιμάκιο τους, το οποίο εξαρτάται με τη σειρά του από την παλαιότητά τους στην υπηρεσία τους. Οι συνιστώσες της αμοιβής των υπαλλήλων ορίζονται από το άρθρο 20 του νόμου αριθ. 83-634 της 13ης Ιουλίου 1983 περί των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των υπαλλήλων.

<sup>(19)</sup> Αυτή η ομάδα, η οποία δεν αποτελεί νομικό πρόσωπο, διαχειρίζεται το σύνολο του ανθρώπινου δυναμικού και των υλικών πόρων που αντιστοιχούν στις παροχές που προβλέπονταν από τις παρελθούσες συμβάσεις μεταξύ των Ταχυδρομείων και της La Banque Postale (επί παραδείγματι, περιστάσεις κατά τις οποίες η La Banque Postale καταφεύγει στο προσωπικό των Ταχυδρομείων για την εμπορική αλυσίδα).



**Μεταβατική περίοδος**

- (57) Η εφαρμογή του συντελεστή TEC όπως καθορίστηκε παραπάνω θα εφαρμοστεί σταδιακά, στο τέλος μιας μεταβατικής περιόδου τεσσάρων ετών. Το 2006, η εξοφλητική εισφορά των Ταχυδρομείων θα καθοριστεί κατά τρόπον ώστε να επιτευχθεί ένα επίπεδο εισφοράς σε ευρώ ισοδύναμο με αυτό του υφιστάμενου μέσου (εκτιμάται επί του παρόντος σε περίπου [...] % του συνόλου των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών). Για τα έτη 2007 έως 2009, ο συντελεστής εισφοράς θα καθοριστεί προσθέτοντας στο συντελεστή TEC μια προσωρινή πρόσθετη εισφορά της τάξης του [...] % του συνόλου των ακαθάριστων αυτόματων αποδοχών το 2007, [...] % το 2008 και [...] % το 2009. Αυτό το συμπλήρωμα εισφοράς θα καταργηθεί από το 2010.
- (58) Λαμβανομένου υπόψη του προαναφερθέντος μέσου, η εξέλιξη του αρχικού συνολικού συντελεστή TEC <sup>(20)</sup> που θα ισχύει κατά την μεταβατική περίοδο θα είναι η ακόλουθη (εκτίμηση βάσει των δεδομένων του 2005):

	2006	2007	2008	2009	2010
Συντελεστής εισφοράς	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

**Έκτακτη εισφορά κατ' αποκοπή**

- (59) Τα Ταχυδρομεία κατέβαλαν στις 29 Δεκεμβρίου 2006 έκτακτη εισφορά κατ' αποκοπή ύψους 2 δισεκατομμυρίων ευρώ <sup>(21)</sup> στο εθνικό δημόσιο ίδρυμα χρηματοδότησης συντάξεων των Ταχυδρομείων. Αυτή η εισφορά καταβλήθηκε άπαξ το 2006.
- (60) Η βασική αρχή και το ποσό αυτής της εισφοράς καθορίστηκαν στο πλαίσιο διαπραγμάτευσης μεταξύ του κράτους και των Ταχυδρομείων. Το ποσόν που προκύπτει είναι αποτέλεσμα διατησίας μεταξύ των άμεσων αναγκών του προϋπολογισμού του κράτους και των δυνατοτήτων εισφοράς των Ταχυδρομείων. [...]
- (61) Οι διάφορες οντότητες του ομίλου των Ταχυδρομείων συμβάλλουν στην καταβολή της έκτακτης εισφοράς κατ' αποκοπή αναλογικά προς το σύνολο των μισθών των δημοσίων υπαλλήλων που εργάζονται απευθείας για αυτά, βάσει του ακόλουθου πίνακα:

	Ακαθάριστο σύνολο μισθών των υπαλλήλων (σε εκατομμύρια ευρώ) δεδομένα 2004	Έκτακτη εισφορά κατ' αποκοπή
Μητρική εταιρεία	[...]	[...]
Banque postale	[...]	[...] <sup>(1)</sup>
Sofipost	[...]	[...]
Geopost	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]

(1) Το ζήτημα της κατανομής της επιβάρυνσης εντός του ομίλου των Ταχυδρομείων, ιδίως σε ό,τι αφορά τη La Banque Postale, δεν εξετάζεται εδώ από την Επιτροπή και θα αποτελέσει αντικείμενο μεταγενέστερης απόφασης.

**Υπαγωγή του συνταξιοδοτικού καθεστώτος των υπαλλήλων των Ταχυδρομείων στα γενικά καθεστώτα**

- (62) Σύμφωνα με τη Γαλλία, μια επιλογή για το κράτος αποτελεί η υπαγωγή του συνταξιοδοτικού καθεστώτος των υπαλλήλων των Ταχυδρομείων στα καθεστώτα κοινού δικαίου. Σε αυτό το στάδιο, δεν έλαβε χώρα καμιά διαπραγμάτευση με τα γενικά συνταξιοδοτικά καθεστώτα, παρότι η Γαλλία προτίθεται να ξεκινήσει σχετικές διαπραγματεύσεις το συντομότερο δυνατόν.

<sup>(20)</sup> Πρέπει να σημειωθεί ότι ο συντελεστής που ισχύει για την «τραπεζική» κατηγορία δεν πρόκειται να εξελιχθεί προς τα κάτω αφήντας σιγμής φθάσει το συντελεστή TEC του «τραπεζικού τομέα» (ο οποίος εκτιμάται σε [...] % βάσει των δεδομένων του 2005).

<sup>(21)</sup> Βλ. άρθρο 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006.

### 3. ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (63) Μετά την προκαταρκτική της εξέταση, η Επιτροπή διαπίστωσε καταρχάς ότι η κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση ελευθερώνει τα Ταχυδρομεία από επιβαρύνσεις που θα έπρεπε να αναλάβουν βάσει του νόμου του 1990. Η Επιτροπή διερωτάται εάν οι επιβαρύνσεις των Ταχυδρομείων — που ήταν το αντικείμενο της ελάφρυνσης — αποτελούσαν, σύμφωνα με την κοινοτική νομολογία, «αφύσικη» επιβάρυνση. Ειδικότερα, στην απόφαση *Combus* <sup>(22)</sup>, το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων θεωρεί προφανώς ως «αφύσικες» τις επιβαρύνσεις που προκύπτουν από ένα κατά παρέκκλιση καθεστώς του προσωπικού μιας επιχείρησης η οποία, μετά από μια μεταρρύθμιση, μεταβαίνει σε κατάσταση κοινού δικαίου, ήτοι σε κατάσταση ταυτόσημη με τους ανταγωνιστές της σε ό,τι αφορά τη διαχείριση του προσωπικού της <sup>(23)</sup>. Όμως, στην προκειμένη περίπτωση, η Γαλλία δεν έχει εγκρίνει καμία νομοθετική διάταξη με σκοπό την κατάργηση ή την τροποποίηση του ειδικού εργασιακού καθεστώτος των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων και του τρόπου απόκτησης των συνταξιοδοτικών τους δικαιωμάτων.
- (64) Ακολούθως, η Γαλλία ισχυρίστηκε ότι η μεταρρύθμιση είχε σκοπό να εναρμονίσει σταδιακά τις επιβαρύνσεις που επωμίζονται τα Ταχυδρομεία για τις συντάξεις γήρατος που καταβάλλουν στους δημοσίους υπαλλήλους τους με τις επιβαρύνσεις των ανταγωνιστών τους. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τον αποτελεσματικό χαρακτήρα της ισοτήτας μεταξύ των ανταγωνιστών μετά την υλοποίηση της μεταρρύθμισης.
- (65) Τέλος, σύμφωνα με τη Γαλλία, τα Ταχυδρομεία δεν είχαν ευεργετηθεί στο παρελθόν από άλλα αντισταθμιστικά μέτρα τα οποία, κατά το χρόνο εφαρμογής τους, να εξουδετέρωναν τις επιπτώσεις των πρόσθετων επιβαρύνσεων που επιβλήθηκαν επί τούτου στα Ταχυδρομεία για τη χρηματοδότηση των συντάξεων των υπαλλήλων. Εντούτοις, από το 1998, τα Ταχυδρομεία δεν καταβάλλουν στο κράτος το συνολικό κόστος των συντάξεων που καταβάλλονται στους υπαλλήλους, παρά την υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 30 του νόμου του 1990.
- (66) Έχοντας υπόψη τις προαναφερόμενες εκτιμήσεις, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει σε αυτό το στάδιο ότι τα μέτρα, ενδεχομένως, παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στα Ταχυδρομεία καθώς και ότι περιλαμβάνουν στοιχεία κρατικών ενισχύσεων.
- (67) Η Επιτροπή προσπάθησε να εξακριβώσει εάν, στην υποθετική περίπτωση κατά την οποία τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις, αυτά τα μέτρα θα μπορούσαν να αναγνωριστούν ως συμβατά δύναμει των παρεκκλίσεων που προβλέπει το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.
- (68) Κατά το παρελθόν, η Επιτροπή ενέκρινε μέτρα κρατικών ενισχύσεων που απάλλασαν τις επιχειρήσεις ενός τομέα από υποχρεώσεις συντάξεων που ίσχυαν ειδικά για κάποιον τομέα, οι οποίες υπερέβαιναν τις υποχρεώσεις που προέκυπταν από το γενικό καθεστώς συντάξεων και είχαν καθοριστεί στη διάρκεια περιόδου μονοπωλίου <sup>(24)</sup>. Τα μέτρα που αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας απόφασης αποσκοπούν στη σταδιακή εναρμόνιση των επιβαρύνσεων που επωμίζονται τα Ταχυδρομεία για τις συντάξεις γήρατος — που καταβάλλονται στους δημοσίους υπαλλήλους που υπάγονται σε αυτά — με τις επιβαρύνσεις συντάξεως των ανταγωνιστών τους. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν ήταν, σε αυτό το στάδιο, σε θέση να συναγάγει ότι τα Ταχυδρομεία βρίσκονταν πράγματι σε κατάσταση συγκρίσιμη με αυτήν των ανταγωνιστών τους, γεγονός που θα επέτρεπε να καταδειχθεί ότι η ενίσχυση ήταν απαραίτητη προκειμένου τα Ταχυδρομεία να απολαύσουν όλα τα οφέλη της ελευθέρωσης της αγοράς των ταχυδρομικών υπηρεσιών.
- (69) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας η Γαλλία δεν επικαλέστηκε το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

<sup>(22)</sup> Απόφαση της 16ης Μαρτίου 2004, *Danske Busvognmænd/Επιτροπή*, T-157/01, Συλλογή, σ. II-917.

<sup>(23)</sup> Η *Combus*, επιχείρηση επιφορτισμένη από το κράτος με τη διαχείριση της δραστηριότητας των μαζικών μεταφορών με λεωφορεία στη Δανία, απασχολούσε εργαζομένους, οι οποίοι διατηρούσαν την εργασιακή τους σχέση με το Δημόσιο, αν και τέθηκαν στη διάθεση της *Combus* στο πλαίσιο ενός καθεστώτος απόσπασης. Εφόσον οι δημόσιοι υπάλληλοι εργάζονταν για την *Combus*, η εταιρεία αυτή υποχρεούνταν να αποζημιώνει το Δημόσιο για τις αμοιβές και συντάξεις που τους κατέβαλλε το Δημόσιο. Το Δημόσιο συνήψε, το Σεπτέμβριο του 1998, με την εταιρεία συμφωνία σχετικά με τις προϋποθέσεις μεταβίβασης από το καθεστώς του δημοσίου υπαλλήλου σε καθεστώς επί συμβάσει υπαλλήλου για τους δημοσίους υπαλλήλους που εργάζονταν στην *Combus*. Η συμφωνία αφορούσε κατ' ουσίαν τη δυνατότητα των δημοσίων υπαλλήλων να επιλέγουν, από την 1η Απριλίου 1999, μεταξύ της προσλήψεως ως επί συμβάσει υπαλλήλου στην *Combus* ή της αποσπάσεως σε άλλη κατάλληλη απασχόληση στους δανικούς σιδηροδρόμους. Σε αντιστάθμισμα της παρατησεώς τους από τα δικαιώματα που απορρέουν από το καθεστώς του δημοσίου υπαλλήλου κατά τη μετάβασή τους στο καθεστώς του επί συμβάσει υπαλλήλου στην *Combus*, οι ενδιαφερόμενοι δημόσιοι υπάλληλοι απαίτησαν εφάπαξ αποζημίωση εκτιμώμενου ύψους 100 εκατομμυρίων δανικών κορωνών. Το 1998, το ποσό αυτό καταβλήθηκε στους ενδιαφερόμενους δημοσίους υπαλλήλους.

<sup>(24)</sup> Απόφαση 2005/145/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2003, για τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Γαλλία στην EDF και στον τομέα των επιχειρήσεων ηλεκτρισμού και αερίου (ΕΕ L 49 της 22.2.2005, σ. 9).

## 4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

- (70) Στο πλαίσιο της διαδικασίας δύο ενδιαφερόμενοι παρουσίασαν κοινές παρατηρήσεις: [...].
- (71) [...]
- (72) Τα μέτρα που αποτελούν το αντικείμενο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας θα έγειραν το ουσιαστικό ζήτημα του εάν η απασχόληση δημοσίων υπαλλήλων συνιστά «αφύσικη» επιβάρυνση ή απαλλαγή από την οποία δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.
- (73) Πρώτον, [...] βεβαιώνουν ότι η απόφαση *Combus* δεν ισχύει στη συγκεκριμένη περίπτωση. Τα στοιχεία που διαφοροποιούν την περίπτωση των Ταχυδρομείων από εκείνη της *Combus* είναι πολλά. Έτσι, η σκοπούμενη μεταρρύθμιση δεν θα αφαιρούσε από τα Ταχυδρομεία την δυνατότητα να απασχολούν δημοσίους υπαλλήλους· η απουσία ενίσχυσης στην υπόθεση *Combus* στηρίζεται στο γεγονός ότι την επιβάρυνση θα επωμιζόταν το προσωπικό της *Combus*· τέλος, το πλαίσιο του ανταγωνισμού θα ήταν τελείως διαφορετικό δεδομένου ότι τα Ταχυδρομεία απολαμβάνουν αποκλειστικών δικαιωμάτων.
- (74) Δεύτερον, η αξιολόγηση του «αφύσικου» χαρακτήρα της επιβάρυνσης που σχετίζεται με την απασχόληση υπαλλήλων θα απαιτούσε τη λογιστική αντιμετώπιση όλων των πλεονεκτημάτων<sup>(25)</sup> και των μειονεκτημάτων που σχετίζονται με την απασχόληση των προαναφερθέντων υπαλλήλων.
- (75) Τρίτον, τα υπό εξέταση μέτρα δεν θα ήταν συμβατά με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, διότι δεν ευνοούν τον ανταγωνισμό.
- (76) Κυρίως δε, οι αυστηροί όροι της μεταρρύθμισης του καθεστώτος συντάξεων των EDF/GDF, όπως αυτοί περιγράφονται στην απόφαση 2005/145/EK, δεν θα τηρούνταν διότι η μεταρρύθμιση, από τη μια μεριά, αντί να ευνοεί την κατάργηση των φραγμών εισόδου στις αγορές θα περιορίζει την ικανότητα των ανταγωνιστών να αναπτυχθούν σε αγορές όπου δραστηριοποιούνται τα Ταχυδρομεία και, από την άλλη μεριά, δεν θα περιλάμβανε το στοιχείο της αναλογικότητας, δεδομένου ότι η Γαλλία δεν καταδεικνύει ότι τα υπό εξέταση μέτρα είναι τα λιγότερο επιζήμια για τον ανταγωνισμό.
- (77) Εξάλλου, η μεταρρύθμιση δεν θα ήταν δίκαιη διότι δεν θα περιλάμβανε τον κίνδυνο ανεργίας στον κατάλογο των κοινών κινδύνων, δεν θα αντιμετώπιζε λογιστικά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που εκχωρούνται σε μια επιχείρηση που ωφελείται από αποκλειστικά δικαιώματα, θα έδινε σε εφαρμογή μια υποκειμενική κλίμακα κατανομής που ευνοεί τα Ταχυδρομεία και δεν θα λάμβανε υπόψη τα αντισταθμιστικά μέτρα από τα οποία τα Ταχυδρομεία θα είχαν ευεργετηθεί κατά το παρελθόν<sup>(26)</sup>.
- (78) Δεν υποβλήθηκαν άλλες παρατηρήσεις εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε βάσει της απόφασης κίνησης της διαδικασίας. Η Επιτροπή δεν έδωσε παράταση στην συγκεκριμένη προθεσμία διότι έκρινε ότι καμία δεόντως τεκμηριωμένη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ<sup>(27)</sup>, δεν δικαιολογούσε την παράταση της εν λόγω προθεσμίας.

## 5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

- (79) Η Γαλλία παρουσίασε τις παρατηρήσεις της στις 14 Δεκεμβρίου 2006. Οι συμπληρωματικές πληροφορίες παρασχέθηκαν στις 27 Απριλίου 2007 και στις 8 Ιουνίου 2007, σε απάντηση ερωτημάτων που τέθηκαν από την Επιτροπή.

<sup>(25)</sup> Μεταξύ των πλεονεκτημάτων που ευνοούν τα Ταχυδρομεία, οι παρατηρήσεις αναφέρουν την απουσία εισφοράς για την ασφάλιση ανεργίας για τους δημοσίους υπαλλήλους, μικρότερες ακαθάριστες αποδοχές για τους δημοσίους υπαλλήλους σε σχέση με τους εργαζομένους του ιδιωτικού τομέα, τη σταθερότητα του προσωπικού των δημοσίων υπαλλήλων σε περίοδο ανάπτυξης και τις δυνατότητες πρόωρης συνταξιοδότησης ή εκ νέου ανάθεσης καθηκόντων στους συγκεκριμένους υπαλλήλους καθώς και τα αποκλειστικά δικαιώματα των Ταχυδρομείων.

<sup>(26)</sup> Αυτό το τελευταίο σημείο θα είχε ως συνέπεια, σύμφωνα με την απόφαση *Deggendorf* (απόφαση του Πρωτοδικείου της 13ης Σεπτεμβρίου 1995, T-244/93 και T-486/93, *Telitalwerke Deggendorf*, Συλλογή, σ. II-2265), να μην είναι δυνατόν να εγκριθεί καμία νέα ενίσχυση όσο τα Ταχυδρομεία δεν κατέβαλλαν τις παράνομες ενισχύσεις που είχαν εισπραχθεί στο παρελθόν.

<sup>(27)</sup> ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).

- (80) Η Γαλλία επιθυμεί να καταδείξει ότι η σκοπούμενη μεταρρύθμιση δεν περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Πράγματι, ο υφιστάμενος τρόπος χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία, όπως αυτός προβλέπεται από το νόμο της 2ας Ιουλίου 1990, θα επέφερε για τα Ταχυδρομεία μία υπερβολική οικονομική επιβάρυνση του κοινού δικαίου η οποία θα έθετε την επιχείρηση σε ιδιαίτερα μειονεκτική ανταγωνιστική θέση. Η σκοπούμενη μεταρρύθμιση αποσκοπεί αποκλειστικά στην κατάργηση του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος που προκύπτει από το εν λόγω καθεστώς, εναρμονίζοντας τους όρους χρηματοδότησης των επιβαρύνσεων για τις συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων εκ μέρους των Ταχυδρομείων με τους όρους που ισχύουν για τους μισθωτούς των ιδιωτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στους ίδιους τομείς με αυτούς στους οποίους δραστηριοποιούνται τα Ταχυδρομεία. Η κατάργηση αυτής της αφύσικης οικονομικής επιβάρυνσης που επιβάλλει το κράτος στα Ταχυδρομεία δεν θα παράσχει κανένα πλεονέκτημα στα Ταχυδρομεία έναντι των ανταγωνιστών τους.
- (81) Οι επιβαρύνσεις για τις συντάξεις τις οποίες οφείλουν να καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία βάσει του νόμου του 1990 δεν θα αποτελέσουν μέρος των συνήθων δαπανών τους. Το γεγονός και μόνο ότι ένας νόμος καθορίζει ειδικό καθεστώς για μια επιχείρηση δεν μπορεί να προσδώσει συνήθη χαρακτήρα στο εν λόγω καθεστώς. Στην πραγματικότητα, η αξιολόγηση του «συνήθους» χαρακτήρα μιας επιβάρυνσης, κατά την έννοια της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, είναι παντελώς αποσυνδεδεμένη από τον χαρακτήρα του νομικού ερείσματός της. Υπενθυμίζοντας τα επιχειρήματα που παρουσιάστηκαν στην κοινοποίηση, η Γαλλία κρίνει ότι οι κατά παρέκκλιση υποχρεώσεις του κοινού δικαίου που θέσπισε ο νόμος του 1990 δεν υπάγονται στην κατηγορία των υποχρεώσεων που θα αποτελούσαν μέρος των «συνήθων δαπανών» μιας επιχείρησης, σύμφωνα με το σημείο 63 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων <sup>(28)</sup> («οι υποχρεώσεις που έχει μια επιχείρηση βάσει της εργατικής νομοθεσίας ή των συλλογικών συμβάσεων με τα εργατικά σωματεία όσον αφορά τις αποζημιώσεις λόγω απόλυσης ή/και τις πρόωρες συνταξιοδοτήσεις»).
- (82) Η Γαλλία αμφισβητεί την πολύ περιοριστική ερμηνεία του περιεχομένου της απόφασης *Combuis* που πρόβαλλε η Επιτροπή. Πράγματι, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και του Πρωτοδικείου, η έννοια της κρατικής ενίσχυσης ισχύει μόνο σε περιπτώσεις κρατικών παρεμβάσεων οι οποίες, υπό ποικίλες μορφές, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που επωμίζεται υπό κανονικές συνθήκες μια επιχείρηση και ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού παρέχοντας πλεονέκτημα στην εν λόγω επιχείρηση. Με αυτή την αρχή είναι σύμφωνη τόσο η πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής όσο και η κοινοτική νομολογία σύμφωνα με την οποία η κατάργηση ενός επιβλαβή από το κράτος διαρθρωτικού μειονεκτήματος δεν συνιστά πλεονέκτημα ικανό να χαρακτηριστεί ενίσχυση, δεδομένου ότι αποσκοπεί στην απαλλαγή μιας επιχείρησης από μια αφύσικη επιβάρυνση και, συνεπώς, επιτρέπει την αποκατάσταση της ισότητας των συνθηκών ανταγωνισμού. Η εν λόγω αρχή απορρέει απευθείας από την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως τη διευκρίνισε το Δικαστήριο. Η αρχή αυτή αναγνωρίστηκε και εφαρμόστηκε όχι μόνο στην απόφαση *Combuis*, αλλά και σε άλλες υποθέσεις που αναφέρονται στην κοινοποίηση, όπως η υπόθεση *Sabena/Swissair* και *Enirisorse* <sup>(29)</sup>.
- (83) Οι ενστάσεις της Επιτροπής σχετικά με τις διαφορετικές περιστάσεις της απόφασης *Combuis* θα πρέπει να παραμερισθούν. Από τη μια πλευρά, το γεγονός ότι στην υπόθεση *Combuis* το εν λόγω μέτρο έλαβε τη μορφή αποζημίωσης καταβαλλόμενης από το κράτος στους δημοσίους υπαλλήλους σε αντάλλαγμα της μεταβολής του καθεστώτος τους, δεν σημαίνει ότι η κατάργηση μιας κατά τρόπο αφύσικο επωμιζόμενης από τα Ταχυδρομεία επιβάρυνσης για τη χρηματοδότηση των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων πρέπει να συνοδεύεται απαραίτητα από μεταβολή του καθεστώτος των εν λόγω υπαλλήλων, ούτε από αποζημίωσή τους. Σύμφωνα με την προσέγγιση του Πρωτοδικείου, το ζήτημα είναι i) εάν η *Combuis* υπέστη διαρθρωτικό μειονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές της (εξαιτίας του «προνομιακού και δαπανηρού καθεστώτος των υπαλλήλων») και ii) εάν η κρατική παρέμβαση επέτρεπε την απαλλαγή της *Combuis* από το εν λόγω ανταγωνιστικό μειονέκτημα (στη συγκεκριμένη περίπτωση κρατική παρέμβαση ήταν η μεταβολή του καθεστώτος του προσωπικού συνοδευόμενη από την καταβολή αποζημίωσης από το κράτος). Από την άλλη μεριά, η Γαλλία κρίνει ότι η σταδιακή αντικατάσταση των δημοσίων υπαλλήλων από μισθωτούς ιδιωτικού δικαίου είναι γεγονός στους κόλπους των Ταχυδρομείων από το 1990, εντός των ορίων που καθορίζει ο νόμος του 1990, καθώς πραγματοποιείται αντικατάσταση των δημοσίων υπαλλήλων που συνταξιοδοτούνται από μισθωτούς ιδιωτικού δικαίου, ενώ διακόπτεται σταδιακά η πρόσληψη δημοσίων υπαλλήλων. Το γεγονός αυτό χαρακτηρίζει και τη συγκεκριμένη περίπτωση. Επίσης, ο νόμος του 1990 τροποποιήθηκε το Μάιο του 2005 προκειμένου να καταργηθούν οι περιορισμοί στις προσλήψεις υπαλλήλων ιδιωτικού δικαίου. Ο νόμος προβλέπει στο εξής την εφαρμογή μιας γενικής αρχής πρόσληψης μισθωτών ιδιωτικού δικαίου ορίζοντας ότι «τα Ταχυδρομεία μπορούν να απασχολούν, υπό το καθεστώς των συλλογικών συμβάσεων, συμβασιούχους υπαλλήλους, στο πλαίσιο των κατευθύνσεων που καθορίζονται από την προγραμματική σύμβαση».

<sup>(28)</sup> ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2

<sup>(29)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Μαρτίου 2006, C-237/04, *Enirisorse* κατά *Sotacarbo*, σκέψεις 46-51.

- (84) Η Γαλλία υπενθυμίζει ότι τα Ταχυδρομεία δεν ευεργετήθηκαν κατά το παρελθόν, ιδίως κατά το χρόνο δημιουργίας τους την περίοδο 1990-1991, από κανένα αντισταθμιστικό μέτρο το οποίο, κατά το χρόνο εφαρμογής του, να σκοπούσε στην εξουδετέρωση των επιπτώσεων της αφύσικης διαρθρωτικής επιβάρυνσης που επωμίζονταν τα Ταχυδρομεία για τη χρηματοδότηση των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονταν σε αυτά.
- (85) Το μέσο σταθεροποίησης του 1998 συνιστούσε μια μερική απλώς ελάφρυνση από τις αφύσικες επιβαρύνσεις τις οποίες επωμίζονταν τα Ταχυδρομεία. Αυτός ο μηχανισμός έχει ως συνέπεια τη σταθεροποίηση των ακαθάριστων ποσών που καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία στο κράτος για τους υπαλλήλους, χωρίς όμως να επηρεάζει τη μείωση της βάσης των εν ενεργεία υπαλλήλων που καταβάλουν εισφορές.
- (86) Επίσης, το σταθεροποιητικό μέσο δεν μεταβάλλει τον υπερβολικό χαρακτήρα της επιβάρυνσης που επωμίζονται τα Ταχυδρομεία δυνάμει του νόμου του 1990, δεδομένου ότι η εισφορά των Ταχυδρομείων συνεχίζει να διέπεται από ένα καθεστώς «καθορισμένων παροχών» και δεν συνιστά εξοφλητική εισφορά. Συνεπώς, το σταθεροποιητικό μέσο δεν αλλοίωσε ούτε την αρχή της εγγραφής της υποχρέωσης των συντάξεων εκτός του ισολογισμού των Ταχυδρομείων, ούτε τους κανόνες υπολογισμού της, ούτε την υποχρέωση πρόβλεψης αυτής της υποχρέωσης κατά τη μετάβαση στα πρότυπα ΔΠΧΠ σε περίπτωση που συνεχίζονταν η εφαρμογή του εν λόγω μέσου.
- (87) Τέλος, η Γαλλία σημειώνει ότι, πέραν της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, τα Ταχυδρομεία επιβαρύνονται με καθαρό πρόσθετο κόστος που σχετίζεται με τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (SIEG) μεταφορών και διανομής τύπου καθώς και με υπηρεσίες χωροταξίας. Η χαμηλή αποζημίωση για τα δύο αυτά καθήκοντα ανέρχεται σε περίπου [...] κατ' έτος για την περίοδο 2000-2005.
- (88) Σε ό,τι αφορά την ποσοτικοποίηση των πρόσθετων δαπανών που επιβάλλονται από το κατά παρέκκλιση καθεστώς στα Ταχυδρομεία για την περίοδο 1998-2005, τα Ταχυδρομεία πραγματοποίησαν έναν ακριβέστερο υπολογισμό για τη συγκεκριμένη περίοδο <sup>(30)</sup> βάσει των παρελθόντων ετών του συντελεστή TEC:

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Συντελεστής εισφοράς εργοδότη, πριν από τη σταθεροποίηση	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Συντελεστής εισφοράς εργοδότη, μετά τη σταθεροποίηση	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Προσομοίωση συντελεστή ισότητας μεταξύ των ανταγωνιστών (βάσει των δεδομένων των παρελθόντων ετών)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (89) Ως εκ τούτου, η σταθεροποίηση σε ευρώ και σε σταθερές τιμές της καταβολής των επιβαρύνσεων συνταξιοδότησης των υπαλλήλων στο κράτος, απλώς θα αντιστάθμιζε μερικώς ένα διαρθρωτικό μειονέκτημα και δεν θα απέφερε κατά μείζονα λόγο κάποιο πλεονέκτημα στα Ταχυδρομεία σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους. Συνεπώς, δεν θα συνιστούσε ενίσχυση.
- (90) Όσον αφορά τον αποτελεσματικό χαρακτήρα της ισότητας μεταξύ των ανταγωνιστών, η Γαλλία αμφισβητεί τις τρεις ενστάσεις που εγέρθηκαν με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.
- (91) Ο αποκλεισμός του κινδύνου ανεργίας από τον υπολογισμό του συντελεστή TEC θα δικαιολογούνταν καταρχάς από το γεγονός ότι πρόκειται για κίνδυνο τον οποίο δεν διατρέχουν οι δημόσιοι υπάλληλοι λόγω του καθεστώτος τους. Επίσης, η επιβολή στα Ταχυδρομεία της καταβολής εισφορών για την ανεργία θα ήταν παράδοξη εάν τα Ταχυδρομεία δεν ευεργετούνται από την ευελιξία στη διαχείριση του προσωπικού, η οποία αποτελεί το φυσικό αντιστάθμισμα αυτής της εισφοράς. Απαντώντας σε ερώτηση της Επιτροπής, η Γαλλία σημειώνει ειδικότερα ότι για τους δημοσίους υπαλλήλους που εργάζονται στα Ταχυδρομεία δεν

<sup>(30)</sup> Αυτές οι εκτιμήσεις παρουσιάζουν μεθοδολογικούς περιορισμούς λόγω της φύσης του οικονομικού έτους.

υφίσταται καμία δυνατότητα «επιστροφής» στη διοίκηση με πλήρη δικαιώματα: μια τέτοια μετάβαση προϋποθέτει την ταυτόχρονη ύπαρξη τριών όρων: αίτημα του ενδιαφερόμενου υπαλλήλου (αρχή της ελεύθερης βούλησης), ύπαρξη διαθέσιμων θέσεων εργασίας στη διοίκηση και ύπαρξη θέσεων εργασίας αναλόγων προσόντων. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των στοιχείων, η Γαλλία θεωρεί ότι οι εν δυνάμει επιπτώσεις της μέσου κινητικότητας δεν είναι σημαντικές όσον αφορά την ανελαστικότητα της θέσης εργασίας των δημοσίων υπαλλήλων.

- (92) Επιπλέον, η Γαλλία υπογραμμίζει ότι η απασχόληση δημοσίων υπαλλήλων αντιπροσωπεύει ένα επιπλέον κόστος για τα Ταχυδρομεία σε σύγκριση με την απασχόληση μισθωτών ιδιωτικού δικαίου<sup>(31)</sup>, όποιο και αν είναι το εξεταζόμενο επίπεδο και συμπεριλαμβανομένης της διόρθωσης των αποκλίσεων λόγω παλαιότητας. Παρά τον αποκλεισμό του κινδύνου ανεργίας και χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι σημαντικές επιπλέον εγγενείς δαπάνες που οφείλονται στην ανελαστικότητα του καθεστώτος των δημοσίων υπαλλήλων, τα Ταχυδρομεία θα συνέχιζαν, ως εκ τούτου, μετά την μεταρρύθμιση και παρά την εισφορά της ισότητας μεταξύ των ανταγωνιστών, να επωμίζονται ένα συνολικό μισθολογικό κόστος μεγαλύτερο από αυτό των ανταγωνιστών τους, όσο οι δημόσιοι υπάλληλοι θα υπηρετούν στα Ταχυδρομεία.
- (93) Σε ό,τι αφορά το συντελεστή TEC, η Γαλλία θεωρεί ότι υπήρξε προσεκτική στον καθορισμό του. Τονίζει ότι η αυτασφάλιση που εφάρμοσαν τα Ταχυδρομεία για τις παροχές σε χρήμα σε περίπτωση διακοπής εργασίας λόγω ασθένειας, μητρότητας, πατρότητας και υιοθεσίας, είναι δαπανηρότερη σε σχέση με τις εισφορές του γενικού καθεστώτος τις οποίες καταβάλλουν οι επιχειρήσεις που υπάγονται στο κοινό δίκαιο. Αυτό όμως δεν λήφθηκε υπόψη στο πλαίσιο του υπολογισμού του συντελεστή TEC.
- (94) Πάντως, σε απάντηση αιτήματος της Επιτροπής, η Γαλλία υπολόγισε έναν συντελεστή TEC λαμβάνοντας υπόψη όλους τους κινδύνους, συμπεριλαμβανομένων των μη κοινών κινδύνων και των κινδύνων που αποτελούν αντικείμενο διακριτού καθεστώτος αυτασφάλισης από τα Ταχυδρομεία<sup>(32)</sup>. Το 2006, οι επιπτώσεις στο συντελεστή TEC μιας υποθετικής συμπερίληψης των εισφορών ανεργίας, AGS και της έκτακτης εισφοράς αλληλεγγύης, καθώς και των παροχών σε χρήμα για τη διακοπή εργασίας λόγω ασθένειας, μητρότητας, πατρότητας και υιοθεσίας θα ήταν οι ακόλουθες: ο συνολικός τροποποιημένος συντελεστής TEC θα διαμορφωνόταν σε [...]%, αντί του κοινοποιηθέντος συντελεστή TEC 37,2%. Ανά τομέα, ο τροποποιημένος συντελεστής TEC θα ήταν [...] % στον τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών (αντί του κοινοποιηθέντος 36,9%) και [...] % στον τραπεζικό τομέα (αντί του κοινοποιηθέντος 39,9%).

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Συνολικός συντελεστής TEC Ταχυδρομείων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Συντελεστής TEC ταχυδρομικών δραστηριοτήτων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Συντελεστής TEC τραπεζικών δραστηριοτήτων	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Υποθετικός συνολικός συντελεστής TEC που περιλαμβάνει το μη κοινό κίνδυνο ανεργίας και τις παροχές σε χρήμα για διακοπές εργασίας λόγω ασθένειας, μητρότητας, πατρότητας και υιοθεσίας	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Υποθετικός συντελεστής TEC ταχυδρομικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει το μη κοινό κίνδυνο ανεργίας και τις παροχές σε χρήμα για διακοπές εργασίας λόγω ασθένειας, μητρότητας, πατρότητας και υιοθεσίας	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Υποθετικός συντελεστής TEC τραπεζικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει το μη κοινό κίνδυνο ανεργίας και τις παροχές σε χρήμα για διακοπές εργασίας λόγω ασθένειας, μητρότητας, πατρότητας και υιοθεσίας	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(31)</sup> Ιδίως λόγω των υψηλότερων μισθών.

<sup>(32)</sup> Τα δεδομένα για την περίοδο 1998-2004 διαμορφώθηκαν βάσει των παρελθόντων ετών επί τη βάση των δεδομένων του 2005. Τα ετήσια μισθολογικά σύνολα των δημοσίων υπαλλήλων, ιδίως οι ακαθάριστες αυτόματες αποδοχές, είναι αυτά που εγγράφηκαν για το έτος για το οποίο υπολογίστηκε ο συντελεστής TEC. Οι κατανομές κατά δραστηριότητα μεταξύ των ανώτερων και των απλών υπαλλήλων υπολογίστηκαν κατ' αναλογία του συνόλου των μισθών των δημοσίων υπαλλήλων και των αυτόματων αποδοχών. Οι εισφορές είναι αυτές που ισχύουν την 1η Ιανουαρίου του έτους για το οποίο υπολογίστηκε ο συντελεστής TEC. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η εφαρμοζόμενη μεθοδολογία είναι συνεκτική και εφαρμόζεται με προσοχή.

- (95) Η Γαλλία υπολόγισε επίσης τις καθαρές επικαιροποιημένες αξίες (VAN) των εισφορών «εργοδότη» των Ταχυδρομείων στο πλαίσιο των ακόλουθων σεναρίων:

(σε δισεκατομμύρια ευρώ)	Νόμος του 1990	Δημόσια ιδρύματα (1)	Κοινοποιηθείς συντελεστής TEC	Τροποποιημένος συντελεστής TEC (2)
VAN	[...]	[...]	[...]	[...]

(1) Η Γαλλία υπολόγισε τις VAN που θα προέκυπταν από τους συντελεστές εισφοράς που ισχύουν για τα δημόσια ιδρύματα, σύμφωνα με το καθεστώς που ισχύει για τους δημοσίους υπαλλήλους.

(2) Περιλαμβάνει τις εισφορές ανεργίας και AGS, την έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης και το κόστος των αυτασφαλιζόμενων παροχών.

- (96) Σύμφωνα με την Γαλλία, η τροποποίηση του συντελεστή TEC θα είχε ως αποτέλεσμα μια αύξηση των VAN κατά 2 δισεκατομμύρια ευρώ που θα έπρεπε να καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία. Η Γαλλία διαπιστώνει ότι το ποσό αυτό αντιστοιχεί στην έκτακτη προσφορά κατ' αποκοπή που κατέβαλαν τα Ταχυδρομεία στις 29 Δεκεμβρίου 2006.
- (97) Η Γαλλία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση δεν περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης διότι τα Ταχυδρομεία δεν πρόκειται να ευεργετηθούν από κανένα πλεονέκτημα συγκριτικά με τους ανταγωνιστές τους.
- (98) Εντούτοις, σε απάντηση σε παρατηρήσεις και ερωτήσεις της Επιτροπής, η Γαλλία δήλωσε ότι είναι έτοιμη, στο πλαίσιο μια συνολικής συμφωνίας επί της παρούσας μεταρρύθμισης, να δεσμευτεί στα ακόλουθα σημεία:
- i) ο συντελεστής TEC θα περιλαμβάνει το σύνολο των εισφορών, συμπεριλαμβανομένων των εισφορών AGS και ανεργίας, της έκτακτης εισφοράς αλληλεγγύης και του κόστους των αυτασφαλιζόμενων παροχών από τα Ταχυδρομεία,
- ii) οι πραγματικές πληρωμές των Ταχυδρομείων, οι οποίες προβλέπονται βάσει του νόμου και του διατάγματος εφαρμογής του, θα ακολουθούν την εξέλιξη που προκύπτει από την κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση, όσο το κεφαλαιοποιημένο ποσό της διαφοράς μεταξύ των ετήσιων εισφορών που προκύπτουν από την εφαρμογή του συντελεστή TEC — ο οποίος λαμβάνει υπόψη τους μη κοινούς κινδύνους — και της κοινοποιηθείσας εισφοράς (κοινοποιηθείς συντελεστής TEC και πρόσθετες εισφορές 2006-2009) που καταβάλλεται πραγματικά δεν υπερβαίνει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ (ποσό της έκτακτης εισφοράς κατ' αποκοπή). Εάν το εν λόγω κεφαλαιοποιημένο ποσό υπερβεί τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ σε κεφαλαιοποιημένη αξία, η εισφορά των Ταχυδρομείων θα αυξηθεί εκ νέου κατά τη χρονική στιγμή που θα φθάσει στο επίπεδο της εισφοράς που προκύπτει από την εφαρμογή του συντελεστή TEC, ο οποίος λαμβάνει υπόψη τους μη κοινούς κινδύνους.
- (99) Όσον αφορά την οριοθέτηση του συνόλου των μισθών των δημοσίων υπαλλήλων μεταξύ του τομέα «χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες» και του τομέα «αλληλογραφία-δέματα», η Γαλλία σημειώνει ότι αυτή βασίζεται σε δύο αντικειμενικά κριτήρια:
- i) στον τύπο των προσόντων που απαιτούνται για την άσκηση της δραστηριότητας, ανάλογα με το εάν οι δημόσιοι υπάλληλοι διαθέτουν ή όχι αρμοδιότητες σχετικές με την τραπεζική·
- ii) στον οργανωτικό φορέα των Ταχυδρομείων, ανάλογα με το εάν ο αριθμός, η γεωγραφική εγκατάσταση, η εκπαίδευση και η εξέλιξη της σταδιοδρομίας των δημοσίων υπαλλήλων καθορίζονται από τα Ταχυδρομεία ή από τη La Banque Postale.
- (100) Παρά τις ασυμφωνίες επί των αρχών, αλλά πάντα με την προοπτική μιας συνολικής συμφωνίας επί της παρούσας μεταρρύθμισης, η Γαλλία δήλωσε ότι είναι έτοιμη να δεσμευτεί, στο πλαίσιο του υπολογισμού του συντελεστή TEC που υλοποιείται ετησίως, να συμπεριλάβει τη μερίδα του προσωπικού πολλαπλών αρμοδιοτήτων που χρεώνεται στην La Banque Postale, ήτοι στην τραπεζική κατηγορία, επί τη βάση των δεδομένων που προκύπτουν από την αναλυτική λογιστική των Ταχυδρομείων.
- (101) Για να απαντήσει στις ερωτήσεις της Επιτροπής, η Γαλλία διερεύνησε επίσης μια προσέγγιση, αποκαλούμενη «εγγενής», η οποία επικεντρώνεται στην ανάλυση της κάλυψης των υποχρεώσεων της που σχετίζονται με τις συντάξεις των υπαλλήλων από την επιχείρηση. Η Γαλλία εμμένει καταρχάς στο γεγονός ότι αυτή η προσέγγιση φαίνεται ότι δεν αρμόζει καθόλου στην κατάσταση των Ταχυδρομείων διότι i) απα-σχολούν δημοσίους υπαλλήλους των οποίων το καθεστώς συντηρείται και καθορίζεται από το κράτος και των οποίων το συνταξιοδοτικό καθεστώς είναι αυτό που εφαρμόζεται στο σύνολο του αστικού και στρατιωτικού προσωπικού του Δημοσίου και, ii) έχουν σταματήσει να προσλαμβάνουν δημοσίους υπαλλήλους.
- (102) Στη συνέχεια, η Γαλλία διερεύνησε εάν η εισφορά που καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία στο κράτος για τη χρηματοδότηση των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται σε αυτά αντιστοιχεί στους όρους που θα αποδεχόταν μια επιχείρηση του ιδιωτικού τομέα. Προς τούτο, θα έπρεπε η αποζημίωση που εισέπραττε το κράτος να είναι τουλάχιστον ίση με την καθαρή επικαιροποιημένη αξία των υποχρεώσεων που βαρύνουν τα Ταχυδρομεία και να διασφαλίζει κατ' αυτόν τον τρόπο την πλήρη χρηματοδότηση μέσω κεφαλαιοποίησης των υποχρεώσεών τους. Εφαρμόζοντας αυτές τις αρχές, η Γαλλία επιβεβαίωσε ότι οι πληρωμές που πραγματοποιήσαν τα Ταχυδρομεία κάλυψαν κατά το παρελθόν τη συνήθη αναλογική επιβάρυνση (33) και ότι η καθαρή επικαιροποιημένη αξία των μελλοντικών πληρωμών, εκ μέρους των

(33) Η ετήσια συνήθης αναλογική επιβάρυνση αντιστοιχεί στα δικαιώματα που αποκτήθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους από την πραγματοποιηθείσα δραστηριότητα κατά το οικονομικό έτος.

Ταχυδρομείων προς το κράτος, ισούται με την καθαρή επικαιροποιημένη αξία των ετήσιων συνήθων αναλογικών επιβαρύνσεων. Η Γαλλία συνάγει εξ αυτής της ανάλυσης ότι ο συντελεστής εισφοράς «εργοδότη» θα ήταν [...] %, ήτοι ποσό πολύ χαμηλότερο από τον κοινοποιηθέντα συντελεστή TEC. Η εφαρμογή αυτού του συντελεστή θα είχε ως αποτέλεσμα τα Ταχυδρομεία να πληρώνουν επιπλέον [...] σε σχέση με την υποχρέωση που εσωμίζονται, δηλαδή αυτήν που αντιστοιχεί στα παρελθόντα έτη δραστηριότητας των δημοσίων υπαλλήλων στην επιχείρηση από τη δημιουργία της το 1990.

(103) Στην περίπτωση κατά την οποία η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η μεταρρύθμιση περιλαμβάνει στοιχεία ενισχύσεων, η Γαλλία συμφωνεί καταρχήν με τη συλλογιστική της Επιτροπής στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά τη συμβατότητα των ενισχύσεων, καθώς η κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση αποσκοπεί ακριβώς στο να θέσει τα Ταχυδρομεία σε κατάσταση συγκρίσιμη με αυτήν των ανταγωνιστών της. Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας αποτελεί υπόμνηση ότι μια ενίσχυση είναι συμβατή ιδίως όταν επιτρέπει σε μια επιχείρηση να απαλλαχτεί από μια επιβάρυνση η οποία ίσχυε πριν από την ελευθέρωση και η οποία θα επηρέαζε σε σημαντικό βαθμό την ανταγωνιστικότητά της σε ένα περιβάλλον που διέρχεται φάση ελευθέρωσης.

(104) Όσον αφορά την σκοπούμενη υπαγωγή της χρηματοδότησης των συντάξεων στο καθεστώς κοινού δικαίου, η Γαλλία υπογραμμίζει ότι το εν λόγω ζήτημα δεν έχει επιπτώσεις στην ανάλυση της κοινοποιηθείσας μεταρρύθμισης όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Σε ό,τι αφορά τις σχέσεις μεταξύ των Ταχυδρομείων και του κράτους, η εφαρμογή μιας εξοφλητικής εισφοράς καταβαλλόμενης από τα Ταχυδρομεία βάσει ενός συντελεστή TEC αποτελεί επαρκή εγγύηση απουσίας οποιασδήποτε κρατικής ενίσχυσης, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστούν οι λεπτομερείς κανόνες χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που θα διατηρηθούν με την ολοκλήρωση της μεταρρύθμισης. Σε αυτό το πλαίσιο, η σκοπούμενη υπαγωγή θα περιλάμβανε δύο μόνο μέρη, το κράτος και το Εθνικό Ταμείο Συντάξεων Γήρατος, ενώ τα Ταχυδρομεία θα απαλλάσσονταν, μετά την κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση, από κάθε σχετική ευθύνη. Δεδομένου ότι τα δύο σχετιζόμενα με την υπαγωγή μέρη δεν μπορούν να χαρακτηριστούν επιχειρήσεις κατά την έννοια της συνθήκης, η υπαγωγή δεν είναι δυνατόν να αποτελεί στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

(105) Η Γαλλία γνωστοποίησε τα σχόλιά της επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών στις 27 Φεβρουαρίου 2007. Η Γαλλία κρίνει ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις δεν αμφισβητούν την ανάλυση σύμφωνα με την οποία το σκοπούμενο μέτρο δεν περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, όπως η εν λόγω ανάλυση παρουσιάστηκε στην κοινοποίηση και στο πλαίσιο πολλών ανταλλαγών απόψεων που έλαβαν χώρα έκτοτε με την Επιτροπή. Συνεπώς, η Γαλλία εκτιμά ότι τα τρίτα μέρη δεν ήταν σε θέση να παραθέσουν προσφύνη επιχειρήματα, πέραν της απλής επανάληψης των αμφιβολιών που εκφράστηκαν στο πλαίσιο της απόφασης

κίνησης της διαδικασίας, για τις οποίες η Γαλλία εκτιμά ότι κατέδειξε το αβάσιμο αυτών.

## 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

(106) Τα μέτρα που εξετάστηκαν από την Επιτροπή στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης είναι το πλαφόν του 1998 και η κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση του καθεστώτος των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία δυνάμει του άρθρου 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006.

### 6.1. Χαρακτήρας κρατικής ενίσχυσης

(107) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) το μέτρο πρέπει να αποφέρει πλεονέκτημα στον επωφελούμενο από αυτό·

ii) το μέτρο πρέπει να στρεβλώνει ή να απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό ευνοώντας ορισμένες επιχειρήσεις·

iii) πρέπει να πρόκειται για κρατική παρέμβαση ή παρέμβαση μέσω κρατικών πόρων·

iv) το μέτρο πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

#### 6.1.1. Κρατικοί πόροι

(108) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης αναφέρεται στις ενισχύσεις που παρέχονται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Με άλλα λόγια, πρέπει να φαίνεται ότι τα υπό εξέταση μέτρα είναι το αποτέλεσμα συμπεριφοράς που αποδίδεται στο κράτος καθώς και ότι αυτά εφαρμόζονται μέσω κρατικών πόρων.

(109) Από την μια μεριά, το πλαφόν της εισφοράς των Ταχυδρομείων, το οποίο εισήχθη το 1998, είναι αποτέλεσμα συμφωνίας που συνήφθη μεταξύ του κράτους και των Ταχυδρομείων, η οποία χαρακτηριζόταν από τη Γαλλία ως συμφωνία περί ενός «ειδικού τρόπου εφαρμογής των διατάξεων του νόμου του 1990». Η μεταρρύθμιση του 2006 βασίζεται σε ένα νόμο. Τα υπό εξέταση μέτρα αποδίδονται, ως εκ τούτου, στη Γαλλία.

(110) Από την άλλη μεριά, τα υπό εξέταση μέτρα είναι δυνατόν να επισύρουν την παραίτηση του κράτους από χρηματοοικονομικούς πόρους, δεδομένου ότι τα Ταχυδρομεία δεν διασφαλίζουν πλέον την οικονομική ισορροπία του καθεστώτος των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται σε αυτά. Ωστόσο, αποτελεί πάγια νομολογία το γεγονός ότι η παραίτηση των δημοσίων αρχών από ορισμένα δημοσιονομικά ή άλλα έσοδα<sup>(34)</sup> συνιστά κρατική ενίσχυση. Ως εκ τούτου, τα υπό εξέταση μέτρα συνεπάγονται την ύπαρξη στοιχείων κρατικών ενισχύσεων.

<sup>(34)</sup> Απόφαση της 27ης Ιανουαρίου 1998, *Ladbroke/Επιτροπή*, T-67/94, Συλλογή, σσ. ΙΙ-1, σκέψη 109.



6.1.2. *Επηρεασμός των συναλλαγών*

(111) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται ο όμιλος των Ταχυδρομείων πραγματοποιούνται σε μεγάλο βαθμό ενδοκοινοτικές συναλλαγές, ιδίως λόγω της οδηγίας 88/361/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 1988 για τη θέση σε εφαρμογή του άρθρου 67 της συνθήκης <sup>(35)</sup> (ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων), της δεύτερης οδηγίας 89/646/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1989 για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ανάληψη και την άσκηση δραστηριότητας πιστωτικού ιδρύματος και την τροποποίηση της οδηγίας 77/780/ΕΟΚ <sup>(36)</sup> (ελευθερία εγκαταστάσεως) και της οδηγίας 97/67/ΕΚ (οδηγία για τα ταχυδρομεία). Η οικονομική έκθεση 2005 του ομίλου των Ταχυδρομείων αναφέρει ότι:

i) 64,5 % του κύκλου εργασιών πραγματοποιήθηκε σε ανταγωνιστικές αγορές,

ii) 15,2 % του κύκλου εργασιών πραγματοποιήθηκε στο εξωτερικό (εκτός Γαλλίας), έναντι 14,1 % το 2004.

(112) Επιπλέον, η συγκεκριμένη οικονομική έκθεση υπογραμμίζει την ικανότητα του ομίλου να αναπτύσσεται σε ανοιχτές αγορές στη Γαλλία και στην Ευρώπη.

(113) Παρομοίως, στην απάντησή του στην έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για τα Ταχυδρομεία το 2003 <sup>(37)</sup>, ο πρόεδρος των Ταχυδρομείων εξηγεί ότι «ο Όμιλος θα συνεχίσει την διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων του προκειμένου να ανταποκριθεί στο άνοιγμα των αγορών και στη διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων των σημαντικότερων πελατών του. Είναι γεγονός ότι οι επιχειρήσεις στους τομείς της αλληλογραφίας, των δεμάτων και των κατεπειγόντων προσφεύγουν όλο και συχνότερα σε προσκλήσεις υποβολής προσφορών στην Ευρώπη. Ο Όμιλος πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκριθεί σε αυτήν την πραγματικότητα».

(114) Σε αυτό το πλαίσιο, αρκεί η διαπίστωση ότι οι αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα Ταχυδρομεία χαρακτηρίζονται από διασυνοριακές συναλλαγές και ότι τα Ταχυδρομεία βρίσκονται σε ανταγωνισμό με επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη, καθώς και με γαλλικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις εν λόγω αγορές σε διεθνές επίπεδο.

(115) Τα υπό εξέταση μέτρα καθιστούν δυσχερέστερες τις εμπορικές δραστηριότητες των ευρωπαϊκών οργανισμών που θα επιθυμούσαν να αναπτυχθούν στην Γαλλία.

(116) Δεδομένου ότι τα υπό εξέταση μέτρα ενισχύουν τη θέση των Ταχυδρομείων σε σχέση με άλλους ανταγωνιστικούς οργανισμούς στο πλαίσιο των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, η Επιτροπή θεωρεί ότι επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και είναι πιθανό να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των οργανισμών.

(117) Η ύπαρξη νόμιμου μονοπωλίου σε ορισμένες δραστηριότητες των Ταχυδρομείων δεν μεταβάλλει αυτό το συμπέρασμα. Στο πλαίσιο της σταδιακής ελευθέρωσης από το 1998 και ενόψει της πλήρους ελευθέρωσης των ταχυδρομικών υπηρεσιών, ο κίνδυνος επηρεασμού των συναλλαγών υφίσταται κατά τρόπο προβλέψιμο <sup>(38)</sup>, ακόμη και για τις δραστηριότητες που είναι σήμερα μονοπωλιακές, αφού στο πλαίσιο τόσο των μονοπωλιακών δραστηριοτήτων όσο και των ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων (όπως τα κατεπείγοντα), στο σύστημα παραγωγής των Ταχυδρομείων χρησιμοποιούνται διαδικασίες που είναι κοινές. Επίσης, οι μονοπωλιακές δραστηριότητες μπορούν και αυτές να διεξάγονται υπό συνθήκες έμμεσου ανταγωνισμού με τις μη ταχυδρομικές ανταγωνιστικές δραστηριότητες, όπως η χρήση ηλεκτρονικής αποστολής μηνυμάτων («υποκατάσταση από ηλεκτρονικά προϊόντα») <sup>(39)</sup> ή τηλεομοιοτυπίας.

6.1.3. *Ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος υπέρ των Ταχυδρομείων*

(118) Προκειμένου να αξιολογηθεί εάν τα υπό εξέταση μέτρα περιλαμβάνουν στοιχεία κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να καθοριστεί εάν αυτά τα μέτρα αποφέρουν οικονομικό πλεονέκτημα στα Ταχυδρομεία, από την άποψη ότι τους επιτρέπουν να αποφύγουν να επωμιστούν δαπάνες οι οποίες θα έπρεπε κανονικά να επιβαρύνουν τους ίδιους τους οικονομικούς πόρους της επιχείρησης και, ως εκ τούτου, εάν εμποδίζουν τις υφιστάμενες δυνάμεις της αγοράς να προκαλέσουν τις φυσικές επιπτώσεις τους <sup>(40)</sup>.

(119) Μια ενίσχυση συνίσταται στην ελάφρυνση των δαπανών που βαρύνουν υπό κανονικές συνθήκες τον προϋπολογισμό των επιχειρήσεων, λαμβανομένου υπόψη του τύπου ή της οικονομίας του υπό εξέταση συστήματος δαπανών. Αντίστροφα, θα μπορούσε να οριστεί η έννοια της «ειδικής δαπάνης», η οποία θα συνίστατο σε μια συμπληρωματική επιβάρυνση σε σχέση με τις συνήθεις επιβαρύνσεις <sup>(41)</sup>. Η άρση μιας τέτοιας ειδικής δαπάνης δυνάμει μιας νομοθετικής διάταξης δεν θα παρείχε πλεονέκτημα στο δικαιούχο και, ως εκ τούτου, δεν θα συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

<sup>(35)</sup> Η οικονομική έκθεση του ομίλου των Ταχυδρομείων για το 2005 επικαλείται, συνεπώς, «την προοπτική πλήρους ανοίγματος στον ανταγωνισμό το 2009» ως ένα στοιχείο του αναπτυξιακού σχεδίου κατά επάγγελμα.

<sup>(36)</sup> «Στον ταχυδρομικό τομέα της ΕΕ συμβαίνουν σήμερα σημαντικές αλλαγές, όπου περιλαμβάνεται το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς, η ταχεία ανάπτυξη και το μειούμενο κόστος των υποκατάστατων ηλεκτρονικών μέσων...» (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, συνοδευτικό έγγραφο της Πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 97/67/ΕΚ σχετικά με την πλήρη υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών — Περίληψη της αξιολόγησης επιπτώσεων, SEC(2006) 1292 της 18ης Οκτωβρίου 2006).

<sup>(40)</sup> Απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1990, Γαλλία/Επιτροπή, C-301/87, Συλλογή, σ. 1, σκέψη 41.

<sup>(41)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2001, C-390/98, H.J. Banks & Co. Ltd/The Coal Authority et Secretary of State for Trade and Industry, Συλλογή, σ. I-6117.

<sup>(35)</sup> ΕΕ L 178 της 8.7.1988, σ. 5.

<sup>(36)</sup> ΕΕ L 386 της 30.12.1989, σ. 1. Οδηγία που καταργήθηκε από την οδηγία 2000/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 126 της 26.5.2000, σ. 1). Η οδηγία 200/12/ΕΚ αντικαταστάθηκε επίσης από την οδηγία 2006/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριότητας πιστωτικών ιδρυμάτων (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 177 της 30.6.2006, σ. 1).

<sup>(37)</sup> Οι λογαριασμοί και η διαχείριση των Ταχυδρομείων (1991-2002), Οκτώβριος 2003.

- (120) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου σε ό,τι αφορά την ανάλυση της επιλεκτικότητας <sup>(42)</sup>, η οποία περιλαμβάνει μια σύγκριση με ένα πλαίσιο αναφοράς, προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση ή μη της διαφορετικής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων και ορισμένων παραγωγών προς τον «τύπο και την οικονομία του συστήματος» στο πλαίσιο μιας αγοράς σε συνθήκη διαρθρωτική κατάσταση, ο «συνήθης» ή «ειδικός» χαρακτήρας της δαπάνης προϋποθέτει τον καθορισμό ενός πλαισίου αναφοράς ή πλαισίου σύγκρισης με σκοπό τον προσδιορισμό των επιχειρήσεων που θα βρίσκονταν σε συγκρίσιμη νομική ή πραγματική κατάσταση όσον αφορά τον επιδιωκόμενο από τα υπό εξέταση μέτρα στόχο <sup>(43)</sup>.
- (121) Εισαγωγικά, πρέπει να υπομνησθεί ότι η μεταρρύθμιση δεν προβλέπει την εξίσωση των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των υπό εξέταση δημοσίων υπαλλήλων με αυτά των εργαζομένων των κύριων ανταγωνιστών των Ταχυδρομείων. Ακόμη, το υπό εξέταση προσωπικό είναι εξ ορισμού δημόσιοι υπάλληλοι οι οποίοι διατηρούν το ειδικό καθεστώς τους, ενώ οι εργαζόμενοι των κύριων ανταγωνιστών των Ταχυδρομείων εργάζονται με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου. Συνεπώς, ο στόχος που επιδιώκεται μέσω των υπό εξέταση μέτρων δεν αφορά αυστηρά το σύστημα επιβαρύνσεων που περιλαμβάνει τα διάφορα συνταξιοδοτικά καθεστώτα, είτε αυτά αφορούν τους υπαλλήλους ιδιωτικού δικαίου είτε τους δημοσίους υπαλλήλους. Πρόκειται μάλλον για έναν ευρύτερο στόχο, δηλαδή να διασφαλιστεί μια ισότητα σε ό,τι αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των Ταχυδρομείων και των ανταγωνιστών τους, λαμβανομένου κυρίως υπόψη του γεγονότος ότι ορισμένοι υπάλληλοι των Ταχυδρομείων είναι δημόσιοι υπάλληλοι που υπάγονται σε αυτά.
- (122) Θεωρητικά, θα μπορούσαν να υπάρχουν πολλά πλαίσια αναφοράς: η κατάσταση των ανταγωνιστών των Ταχυδρομείων, άλλα δημόσια ιδρύματα, το συνταξιοδοτικό καθεστώς που ισχύει για τους δημοσίους υπαλλήλους ή ακόμη και η France Télécom (τμήμα 6.1.3.1). Σε περίπτωση που κανένα εξωγενές πλαίσιο σύγκρισης αυτού του τύπου δεν είναι κατάλληλο, το πλαίσιο αναφοράς για τον προσδιορισμό ύπαρξης πλεονεκτήματος θα ήταν η κατάσταση των ίδιων των Ταχυδρομείων, πριν από την εφαρμογή των μέτρων (τμήμα 6.1.3.2).
- (123) Τέλος, σε απάντηση των αμφιβολιών που εκφράστηκαν στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της παρούσας διαδικασίας, η Επιτροπή θα εξετάσει και το εάν οι επιβαρύνσεις των Ταχυδρομείων που αποτελούν το αντικείμενο της ελάφρυνσης αντιστοιχούν ή όχι στο σύνολό τους σε μια «αφύσικη» επιβάρυνση κατά την έννοια της νομολογίας του Πρωτοδικείου (τμήμα 6.1.3.3).
- 6.1.3.1. Απουσία εξωγενούς πλαισίου αναφοράς
- (124) Ο προσδιορισμός από την Επιτροπή οργανισμών που βρίσκονται σε κατάσταση, από νομικής και πραγματικής απόψεως, συγκρίσιμη με αυτήν των Ταχυδρομείων, ως προς την εφαρμογή ισότιμων όρων — κυρίως σε ό,τι αφορά το συνταξιοδοτικό καθεστώς — θα ήταν δύσκολος.
- (125) Όσον αφορά καταρχάς τους ανταγωνιστές των Ταχυδρομείων, πρόκειται για εταιρείες ιδιωτικού δικαίου που δραστηριοποιούνται σε αγορές ανοιχτές στον ανταγωνισμό, ενώ τα Ταχυδρομεία έχουν ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό μιας δημόσιας επιχείρησης βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα (EPIC) <sup>(44)</sup>, ενώ τους έχει εκχωρηθεί δυνατότητα νόμιμου μονοπωλίου <sup>(45)</sup>. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι ανταγωνιστές των Ταχυδρομείων απασχολούν εργαζομένους με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου, ενώ η σύγκριση αφορά ειδικά δημοσίους υπαλλήλους που εργάζονται στα Ταχυδρομεία, συνεπάγεται ότι οι υπάλληλοι αμφοτέρων των τύπων δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι βρίσκονται σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση σε ό,τι αφορά το στόχο των μέτρων, στο πλαίσιο της ανάλυσης για την ύπαρξη πλεονεκτήματος κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Πρέπει συνεπώς να επισημανθεί ότι το συνταξιοδοτικό σύστημα των δημοσίων υπαλλήλων απορρέει, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις (25) και ακολούθως, από ένα καθεστώς νομικά διακριτό και σαφώς διαχωρισμένο από το καθεστώς που ισχύει για τους υπαλλήλους ιδιωτικού δικαίου. Εν πάση περιπτώσει, αυτό συνεπάγεται ότι, όσον αφορά τον ευρύτερο στόχο της διασφάλισης ανταγωνιστικής ισότητας μεταξύ των Ταχυδρομείων και των ανταγωνιστών τους, είναι σαφές ότι τα Ταχυδρομεία και οι ανταγωνιστές τους πρέπει να θεωρηθεί ότι βρίσκονται σε διαφορετικές καταστάσεις από νομικής και πραγματικής άποψης.
- (126) Ως εκ τούτου, οι ανταγωνιστές των Ταχυδρομείων δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως πλαίσιο αναφοράς στην ανάλυση που θα έπρεπε να πραγματοποιήσει η Επιτροπή για να προσδιορίσει την ύπαρξη πλεονεκτήματος κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (127) Πάντως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ένα τέτοιο πλαίσιο αναφοράς θα είναι προδήλως κατάλληλο για την εξέταση της συμβατότητας των υπό εξέταση ενδεχόμενων ενισχύσεων βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον πρόκειται για την ακριβέστερη αξιολόγηση της ενδεχόμενης στρέβλωσης του ανταγωνισμού στις αγορές που επηρεάζονται από τις ενισχύσεις.

<sup>(42)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Νοεμβρίου 2001, C-143/99, *Adria-Wien Pipeline GmbH et Wiertersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Συλλογή, σ. I-8365, σκέψη 41.

<sup>(43)</sup> Το σημείο αυτό αποτελεί και απάντηση σε μία παρατήρηση της [...] σύμφωνα με την οποία η αξιολόγηση του χαρακτήρα της επιβάρυνσης που σχετίζεται με την εργασία δημοσίων υπαλλήλων ως «αφύσικου» απαιτεί τη λογιστική αντιμετώπιση όλων των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων που σχετίζονται με την εργασία των αναφερθέντων δημοσίων υπαλλήλων. Η Επιτροπή, επισημαίνει εξάλλου σχετικά ότι αυτού του είδους η λογιστική αντιμετώπιση θα ήταν πρακτικά ανέφικτη.

<sup>(44)</sup> Στη Γαλλία, στις δημόσιες επιχειρήσεις, εφαρμόζεται μια διάκριση αρχής μεταξύ των δημοσίων επιχειρήσεων διοικητικού χαρακτήρα (EPA) — οι οποίες διασφαλίζουν την επίτευξη των παραδοσιακών αποστολών της διοίκησης — και των δημοσίων επιχειρήσεων βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα (EPIC), οι οποίες ασκούν δραστηριότητες οικονομικού χαρακτήρα. Ορισμένες δημόσιες επιχειρήσεις δεν έχουν χαρακτηριστεί βάσει του νόμου ως EPA ή EPIC. Τέτοια είναι και η περίπτωση των Ταχυδρομείων. Το Ακυρωτικό Δικαστήριο ακολούθησε, πάντως, την αρχή σύμφωνα με την οποία τα Ταχυδρομεία συνυπολογίζονται ως EPIC στην απόφασή του της 18ης Ιανουαρίου 2001 (2<sup>ο</sup> τμήμα αστικών υποθέσεων). Βλέπε σύσταση της Επιτροπής της 4ης Οκτωβρίου 2006 όπου προτείνεται η λήψη κατάλληλων μέτρων σχετικά με την απεριόριστη εγγύηση του κράτους υπέρ των Ταχυδρομείων (υπόθεση E 15/2005).

<sup>(45)</sup> Τα σχετικά τέλη καθορίστηκαν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζει η οδηγία 97/67/ΕΚ. Ιδίως στο άρθρο 12 της προαναφερθείσας οδηγίας, προβλέπεται ότι οι τιμές πρέπει να προσανατολιζούνται βάσει των δαπανών και ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν εάν θα εφαρμόζεται ενιαίο τέλος στο σύνολο της εθνικής τους επικράτειάς τους.

- (128) Η Επιτροπή εξέτασε τις δυνατότητες προσδιορισμού και άλλων πλαισίων αναφοράς.
- (129) Ένα θεωρητικό πλαίσιο αναφοράς θα μπορούσε να είναι το συνταξιοδοτικό καθεστώς που ισχύει για τους δημοσίους υπαλλήλους του κράτους, το οποίο διέπεται από τον κώδικα για τις συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων και των στρατιωτικών. Όμως, αυτό το καθεστώς, ως έχει, δεν θα ήταν κατάλληλο να εφαρμοστεί σε πραγματικές περιστάσεις παρόμοιες με αυτές των Ταχυδρομείων. Για παράδειγμα, οι δημόσιοι υπάλληλοι του κράτους δεν εργάζονται, γενικά, σε εμπορικούς τομείς όπως αυτοί στους οποίους δραστηριοποιούνται τα Ταχυδρομεία.
- (130) Μεταξύ των EPIC, με καθεστώς παρόμοιο με αυτό των Ταχυδρομείων, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να προσδιορίσει ένα σύνολο οικονομικών οργανισμών οι οποίοι να αποτελούν μια ομοιογενή ομάδα, ικανή να χρησιμοποιηθεί ως πλαίσιο αναφοράς. Ορισμένες μόνον μεμονωμένες EPIC, κυρίως ο Εθνικός Οργανισμός Δασών ή το Γαλλικό Νομισματοκοπείο, παρουσιάζουν στοιχεία ομοιότητας με την κατάσταση των Ταχυδρομείων. Αυτά τα ανομοιογενή στοιχεία, πάντως, δεν θα επαρκούσαν για τη διαμόρφωση ενός συνεκτικού πλαισίου αναφοράς.
- (131) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ούτε οι δημόσιες επιχειρήσεις ούτε το συνταξιοδοτικό καθεστώς που ισχύει για τους δημοσίους υπαλλήλους θα μπορούσαν να αποτελέσουν κατάλληλα πλαίσια αναφοράς στην παρούσα υπόθεση.
- (132) Επιπλέον, η Επιτροπή εξέτασε τη δυνατότητα σύγκρισης των Ταχυδρομείων με την France Télécom. Ο νόμος του 1990 μετέτρεψε την παλαιά γενική διεύθυνση των τηλεπικοινωνιών σε δύο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου: Τα Ταχυδρομεία και την France Télécom. Παρότι απασχολεί ταυτόχρονα μισθωτούς με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου και δημοσίους υπαλλήλους, η France Télécom μετεξελίχθηκε το 1996 σε ανώνυμη εταιρεία, εισηγμένη στο χρηματιστήριο. Η νομική και πραγματική κατάστασή της δεν είναι πλέον συγκρίσιμη από την άποψη του στόχου των υπό εξέταση μέτρων. Επιπλέον, [...] η συμβατότητα των κανόνων που αφορούν την France Télécom σχετικά με τις υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές αποτελεί αντικείμενο καταγγελίας ενώπιον της Επιτροπής και η Επιτροπή δεν μπορεί στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης να προδικάσει το συμπέρασμά της για τη συγκεκριμένη υπόθεση.
- (133) Συμπερασματικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υφίσταται κανένα εξωγενές πλαίσιο αναφοράς που να επιτρέπει τον προσδιορισμό μιας «συνήθους» εισφοράς την οποία θα επωμίζονται επιχειρήσεις που βρίσκονται σε νομική και πραγματική κατάσταση συγκρίσιμη με αυτήν των Ταχυδρομείων, από την άποψη του στόχου που επιδιώκουν τα υπό εξέταση μέτρα.
- (134) Εάν η Επιτροπή είχε καταφέρει να παρουσιάσει ένα κατάλληλο εξωγενές πλαίσιο αναφοράς, βάσει του οποίου θα μπορούσε να είχε προσδιοριστεί η ύπαρξη «αφύσικων» επιβαρύνσεων, τότε τα υπό εξέταση μέτρα θα μπορούσαν να μην αποτελούν κρατική ενίσχυση σε ορισμένες συνθήκες, ειδικά σε ό,τι αφορά τον υπολογισμό του συντελεστή TEC.
- (135) Ούτε η απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση *Sabena/Swissair* <sup>(46)</sup> ούτε η απόφαση *Enirisorse*, τις οποίες παρέδωσε η Γαλλία, τροποποιούν τα συμπεράσματα της Επιτροπής όσο αφορά την ύπαρξη πλεονεκτήματος υπέρ των Ταχυδρομείων. Στην πραγματικότητα, η απόφαση *Sabena/Swissair* ορίζει ότι ένα μέτρο που σκοπεύει σε έναν τομέα (τις αερομεταφορές) και όχι σε μια συγκεκριμένη επιχείρηση αποτελεί γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής. Ο τομεακός, και όχι ο ατομικός (περιοριζόμενος δηλαδή σε μια μεμονωμένη επιχείρηση) χαρακτήρας του μέτρου συνιστά σημαντική διαφορά σε σχέση με την περίπτωση των Ταχυδρομείων, ιδίως από την άποψη ότι επέτρεψε στην Επιτροπή να προσδιορίσει ένα εξωγενές πλαίσιο αναφοράς, ήτοι, το καθεστώς κοινωνικών εισφορών που εφαρμόζεται στους άλλους βελγικούς βιομηχανικούς τομείς. Παρομοίως, στην απόφαση *Enirisorse*, το Δικαστήριο βασίζει το συμπέρασμά του σε μια σύγκριση του επίδικου μέτρου ενίσχυσης με μια «συνήθη κατάσταση» <sup>(47)</sup>, την οποία το Δικαστήριο μπόρεσε να προσδιορίσει αλλά η οποία δεν υφίσταται κατά τρόπο παρόμοιο στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης.
- (136) Για την ανάλυση της ύπαρξης πλεονεκτήματος κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή θα έπρεπε, συνεπώς, να εξετάσει την κατάσταση των Ταχυδρομείων συγκρίνοντας τις υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές πριν και μετά τη λήψη των υπό εξέταση μέτρων.
- 6.1.3.2. Η κατάσταση των Ταχυδρομείων πριν και μετά τη λήψη των υπό εξέταση μέτρων
- (137) Οι υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές πριν από τη λήψη των υπό εξέταση μέτρων είναι αυτές που ορίζει ο νόμος του 1990. Ελλείψει εξωγενούς πλαισίου αναφοράς, αυτές οι εισφορές αποτελούν το πλαίσιο αναφοράς για τον προσδιορισμό της ύπαρξης πλεονεκτήματος.
- (138) Το πλαφόν που εισήχθη το 1998 επέτρεψε τη μείωση του ποσού της εισφοράς «εργοδότη» για τις συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία κατά περίπου [...] την περίοδο 1998-2006, βάσει των εκτιμήσεων της ίδιας της Γαλλίας.
- (139) Ο νόμος του 2006 είχε ως αποτέλεσμα, κυρίως, την αντικατάσταση της εισφοράς των Ταχυδρομείων με μια εισφορά που εναρμόνιζε τις επιβαρύνσεις για τις συντάξεις που επωμίζονταν με αυτές των ανταγωνιστών τους και η οποία είχε χαρακτήρα εξοφλητικό. Χωρίς τον εν λόγω νόμο, οι συντελεστές εισφοράς «εργοδότη» θα συνέχιζαν να σημειώνουν κατά τα επόμενα έτη σημαντική αύξηση, κυρίως λόγω της υποβάθμισης της σχέσης ενεργοί (εισφέροντες)/μη ενεργοί (δικαιούχοι των παροχών) ως συνέπεια της διακοπής προσλήψεων δημοσίων υπαλλήλων από τα Ταχυδρομεία, παρά τα θετικά αποτελέσματα του πλαφόν.
- (140) Η Επιτροπή διαπιστώνει κατά συνέπεια ότι τα υπό εξέταση μέτρα απαλλάσσουν τα Ταχυδρομεία από επιβαρύνσεις που θα έπρεπε να αναλάβουν βάσει του νόμου του 1990.

<sup>(46)</sup> Επιστολή SG(95) D/9783 της 25/7/1995.

<sup>(47)</sup> Βλέπε σκέψη 48 της εν λόγω απόφασης.

- (141) Στο πλαίσιο ανάλυσης του συνήθους ή του αφύσικου χαρακτήρα των συνταξιοδοτικών επιβαρύνσεων για τα ίδια τα Ταχυδρομεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υποχρεώσεις που οφείλει να αναλάβει μια επιχείρηση δυνάμει της εργατικής νομοθεσίας ή των συλλογικών συμβάσεων που συνήφθησαν με τα συνδικάτα, σε ό,τι αφορά την αποζημίωση απόλυσης ή/και των πρόωρων συντάξεων, αποτελούν μέρος των συνήθων δαπανών τις οποίες μια επιχείρηση πρέπει να χρηματοδοτεί ιδίαις δαπάναις <sup>(48)</sup>.
- (142) Κατ' επέκταση, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι συνταξιοδοτικές επιβαρύνσεις τις οποίες επιβάλλονται τα Ταχυδρομεία δυνάμει του νόμου του 1990 αποτελούν συνήθεις επιβαρύνσεις <sup>(49)</sup>. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι τα υπό εξέταση μέτρα θα επέτρεπαν την αποφυγή δαπανών που θα έπρεπε να επιβαρύνουν κανονικά τους ίδιους τους οικονομικούς πόρους των Ταχυδρομείων, τα εν λόγω μέτρα παρέχουν στον οργανισμό ένα πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (143) Το υπό εξέταση πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό διότι αφορά μόνο τα Ταχυδρομεία. Ελλείπει εξωγενούς πλαισίου αναφοράς, αυτός ο περιορισμός δεν δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του υπό εξέταση συστήματος.
- 6.1.3.3. Ύπαρξη αφύσικης επιβάρυνσης/κίνηση της διαδικασίας
- (144) Στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας γίνεται αναλυτική επίκληση της απόφασης *Combus*, στην οποία το Πρωτοδικείο θεωρεί προφανώς ως «αφύσικες» επιβαρύνσεις όσες προκύπτουν λόγω του κατά παρέκκλιση καθεστώτος του προσωπικού μιας επιχείρησης η οποία, μετά από μια μεταρρύθμιση, βρίσκεται σε κατάσταση κοινού δικαίου, ήτοι ταυτόσημη με αυτήν των ανταγωνιστών της όσον αφορά τη διαχείριση του προσωπικού της. Το Πρωτοδικείο δηλώνει ότι <sup>(50)</sup>: «το εν λόγω μέτρο σκοπεί να αντικαταστήσει το προνομιούχο και δαπανηρό καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων που εργάζονται στην *Combus* με καθεστώς επί συμβάσει υπαλλήλου, συγκρίσιμο με το καθεστώς εργαζομένων άλλων επιχειρήσεων μεταφοράς με λεωφορεία που βρίσκονται σε ανταγωνισμό με την *Combus*. Η *Combus* επρόκειτο να ελευθερωθεί από διαρθρωτικό μειονέκτημα σε σχέση με τους ιδιώτες ανταγωνιστές της. Πάντως, το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ έχει μόνον ως αντικείμενο να αποφεύγονται τα πλεονεκτήματα που ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις, εφόσον η έννοια της ενισχύσεως καλύπτει μόνον τις παρεμβάσεις που ελαφρύνουν τα βάρη που βαρύνουν συνήθως τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης και τα οποία πρέπει να θεωρηθούν ως οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα έχει αποκομίσει η δικαιούχος επιχείρηση υπό τις συνθήκες της αγοράς. [...] Περαιτέρω, το Δανικό Κράτος μπορούσε, αντί να καταβάλει το ποσό των 100 εκατομμυρίων DKK απευθείας στους δημοσίους υπαλλήλους που εργάζονταν στην *Combus*, να επιτύχει το ίδιο αποτέλεσμα με τον εκ νέου διορισμό των εν λόγω δημοσίων υπαλλήλων στη δημόσια αρχή, χωρίς καταβολή συγκεκριμένης επιδοτήσεως, πράγμα το οποίο θα είχε επιτρέψει στην *Combus* να απασχολήσει άμεσα επί συμβάσει υπαλλήλους, οι οποίοι εμπίπτουν σε καθεστώς ιδιωτικού δικαίου».
- (48) Βλέπε σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων.
- (49) Αυτό το συμπέρασμα δεν θα εξαγόταν ενδεχομένως εάν ήταν εφικτός ο προσδιορισμός ενός εξωγενούς πλαισίου αναφοράς, γεγονός όμως που δεν κατέστη εφικτό στο πλαίσιο της εξέτασης του επιλεκτικού πλεονεκτήματος κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (50) Προαναφερθείσα απόφαση *Combus*, σκέψη 57.
- (145) Γενικά, πρέπει πρώτα να υπομνησθεί ότι η νομολογία *Combus* δεν έχει επιβεβαιωθεί από το Δικαστήριο. Ορισμένα στοιχεία της νομολογίας του Δικαστηρίου έρχονται σε αντίθεση με την υπόθεση σύμφωνα με την οποία η αντιστάθμιση ενός διαρθρωτικού μειονεκτήματος θα απέκλειε το χαρακτήρα ενίσχυσης. Έτσι, το Δικαστήριο σημειώνει διαρκώς ότι η ύπαρξη ενίσχυσης έπρεπε να αξιολογηθεί με βάση τις επιπτώσεις και όχι με βάση τις αιτίες ή τους στόχους των κρατικών παρεμβάσεων <sup>(51)</sup>. Το Δικαστήριο υποστήριξε, επίσης, ότι η έννοια της ενίσχυσης καλύπτει τα πλεονεκτήματα που παρέχουν οι δημόσιες αρχές τα οποία, υπό διάφορες μορφές, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης <sup>(52)</sup>. Το Δικαστήριο επεσήμανε επίσης με σαφήνεια ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με τις αμοιβές των εργαζομένων τους βαρύνουν, εκ της φύσεώς τους, τον προϋπολογισμό των επιχειρήσεων, ανεξάρτητα από το εάν αυτές οι δαπάνες απορρέουν ή όχι από νόμιμες υποχρεώσεις ή συλλογικές συμβάσεις <sup>(53)</sup>. Σε αυτό το πλαίσιο, το Δικαστήριο έκρινε ότι το γεγονός ότι τα κρατικά μέτρα σκοπούν στην αντιστάθμιση των πρόσθετων δαπανών δεν μπορεί να τα απαλλάξει από το χαρακτήρα ενίσχυσης <sup>(54)</sup>.
- (146) Πάντως, η Γαλλία επικαλείται μετ' επιτάσεως την εφαρμογή της αρχής που τέθηκε από το Πρωτοδικείο στην απόφαση *Combus*, βεβαιώνοντας ότι η κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση απλώς ελαφρύνει τα Ταχυδρομεία από μια «αφύσικη» επιβάρυνση. Η Επιτροπή τονίζει ότι τα πραγματικά στοιχεία διαφοροποιούν την υπόθεση *Combus* από την παρούσα υπόθεση, όπως καταδεικνύεται από τα ακόλουθα:
- i) Οι αμοιβές καταβάλλονται απευθείας στους δημοσίους υπαλλήλους που απασχολούνται από την *Combus*, ενώ τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης αφορούν τις εισφορές «εργοδότη» των Ταχυδρομείων.
  - ii) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γαλλία δεν θα είχε στην πράξη τη δυνατότητα να επανεντάξει τους 180 000 δημοσίους υπαλλήλους των Ταχυδρομείων στη δημόσια διοίκηση. Η Γαλλία σημειώνει ότι για τους δημοσίους υπαλλήλους που εργάζονται στα Ταχυδρομεία δεν υπάρχει καμία δυνατότητα «επιστροφής» στη δημόσια διοίκηση, ούτε επί τη βάση κάποιας αρχής ούτε με πλήρη δικαιώματα. Οι δημόσιοι υπάλληλοι που υπηρετούν στα Ταχυδρομεία ανήκουν στο σώμα που καθορίζεται από το ειδικό καθεστώς τους. Ως εκ τούτου, δεν έχουν εκ των προτέρων το δικαίωμα να ασκήσουν τη δραστηριότητά τους εκτός των Ταχυδρομείων και, παράλληλα, δεν υφίσταται κανένα μέσο που να τους εμποδίζει να εξελιχθούν
- <sup>(51)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου, της 2ας Ιουλίου 1974, 173/73, *Italia/Επιτροπή*, Συλλογή, σ. 709, σκέψη 13· απόφαση του Δικαστηρίου, της 24ης Φεβρουαρίου 1987, C-310/85, *Deuflil/Επιτροπή*, Συλλογή, σ. 901, σκέψη 8· απόφαση του Δικαστηρίου, της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, C-241/94, *Γαλλία/Επιτροπή*, Συλλογή, σ. I-4551, σκέψη 20.
- <sup>(52)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου, της 15ης Μαρτίου 1994, C-387/92, *Banco Exterior*, Συλλογή, σ. I-877, σκέψη 13· απόφαση που αναφέρθηκε στην υπόθεση C-241/94, σκέψη 34.
- <sup>(53)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2002, C-5/01, *Βέλγιο/Επιτροπή*, Συλλογή, σ. I-1191, σκέψη 39.
- <sup>(54)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου, της 23ης Φεβρουαρίου 1961, 30/59, *Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Haute Autorité*, Συλλογή, σ. 3, σκέψεις 29 και 30· απόφαση που αναφέρθηκε στην υπόθεση C-173/73, σκέψεις 12 και 13· απόφαση που αναφέρθηκε στην υπόθεση C-241/94, σκέψεις 29 και 35· απόφαση του Δικαστηρίου, της 5ης Οκτωβρίου 1999, C-251/97, *Γαλλία/Επιτροπή*, Συλλογή, σ. I-6639, σκέψεις 40, 46 και 47.

εκτός των Ταχυδρομείων. Επιπλέον, η δυσκολία επανένταξης 180 000 δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων στις δημόσιες διοικήσεις θέτει προβλήματα επαγγελματικών προσόντων. Στην πραγματικότητα, ένα εμπόδιο που τονίζεται από την πλευρά της Γαλλίας, όσον αφορά την ενδεχόμενη επανένταξή τους, είναι η ύπαρξη διαθέσιμων θέσεων εργασίας που απαιτούν αντίστοιχα προσόντα. Πρόκειται για δυσχέρεια που αφορά ειδικά τα Ταχυδρομεία. Η δομή των προσόντων των δημοσίων υπαλλήλων που υπηρετούν στα Ταχυδρομεία είναι πολύ διαφορετική από αυτήν των δημοσίων υπαλλήλων των δημοσίων διοικήσεων. Οι δημόσιοι υπάλληλοι που υπηρετούν στα Ταχυδρομεία κατέχουν στην πλειονότητά τους εκτελεστικές θέσεις εργασίας οι οποίες απαιτούν λίγα προσόντα, ενώ οι ανάγκες των δημοσίων διοικήσεων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης αντιστοιχούν κυρίως σε θέσεις εργασίας στελεχών με ανώτερα προσόντα.

- iii) Το αρμόζον κρατικό μέτρο στην υπόθεση *Combus* σκοπούσε στην αντικατάσταση του προνομιακού και δαπανηρού καθεστώτος των δημοσίων υπαλλήλων που απασχολούσε η *Combus* με ένα καθεστώς συμβασιούχων υπαλλήλων συγκρίσιμο με αυτό των εργαζομένων άλλων επιχειρήσεων μεταφορών με λεωφορεία οι οποίες βρίσκονταν σε ανταγωνισμό με την *Combus*. Αντιθέτως, το καθεστώς και τα δικαιώματα των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων παραμένουν άδικτα λόγω των υπό εξέταση μέτρων<sup>(55)</sup>. Αυτό το καθεστώς και τα δικαιώματα είναι διαφορετικά από τα αντίστοιχα των εργαζομένων στις ανταγωνιστικές των Ταχυδρομείων επιχειρήσεις με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου.

Επικουρικώς, σε ό,τι αφορά το υποτιθέμενο «προνομιακό και δαπανηρό» καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων στα Ταχυδρομεία σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας των μισθωτών των ανταγωνιστών των Ταχυδρομείων, η Επιτροπή προέβη σε σύγκριση, βάσει των δεδομένων ισολογισμού δύο τραπεζών<sup>(56)</sup>, μεταξύ των συνολικών μισθολογικών δαπανών αυτών των τραπεζών και των συνολικών μισθολογικών δαπανών των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το μέσο συνολικό μισθολογικό κόστος στις υπό εξέταση τράπεζες είναι πιθανότατα μεγαλύτερο (ή τουλάχιστον ίσο) με το μέσο συνολικό μισθολογικό κόστος των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων. Ερωτηθείσα περί των προαναφερθέντων αποτελεσμάτων, η Γαλλία αναγνωρίζει ότι δεν έχει πρόσβαση σε αξιόπιστες και κατάλληλες πληροφορίες όσον αφορά το μέσο κόστος ενός συμβασιούχου υπαλλήλου στις επιχειρήσεις που είναι ανταγωνιστικές των Ταχυδρομείων<sup>(57)</sup>. Ως εκ τούτου, κατέφυγε σε μία κατά προσέγγιση εκτίμηση προκειμένου να

αποπειραθεί να καταδείξει ότι, με ίδιο επίπεδο παλαιότητας, το μέσο κόστος των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων είναι μεγαλύτερο από το μέσο κόστος των «παρόμοιων» μισθωτών που απασχολούνται με σύμβαση αορίστου χρόνου (CDI), τόσο στις δραστηριότητες «αλληλογραφία/δέματα» όσο και στις τραπεζικές δραστηριότητες. Η κατά προσέγγιση εκτίμηση προκύπτει από την υπόθεση που προέβλεψε η Γαλλία, σύμφωνα με την οποία το μέσο κόστος ενός μισθωτού ιδιωτικού δικαίου που εργάζεται στα Ταχυδρομεία είναι συγκρίσιμο με αυτό ενός μισθωτού που απασχολείται από μια ανταγωνιστική εταιρεία του ίδιου τομέα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η υπόθεση δεν είναι αποδεκτή διότι αγνοεί θεμελιώδη στοιχεία του προσδιορισμού των μισθών και, ειδικότερα, τις επιπτώσεις από την απήχηση της επωνυμίας του εργοδότη. Μια θετική απήχηση της επωνυμίας των Ταχυδρομείων η οποία συνδέεται, παραδείγματος χάρι, με μακροπρόθεσμες προοπτικές σταδιοδρομίας, θα επέτρεπε σε αυτά να παρέχουν μικρότερους μισθούς σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους που δεν θα επωφελούνταν από την ίδια απήχηση. Για αυτόν το λόγο, η Επιτροπή εκτιμά, χωρίς να το αποκλείει, ότι η Γαλλία δεν κατέδειξε κατά τρόπο πειστικό ότι το καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων είναι ταυτόχρονα «προνομιακό και δαπανηρό» σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στους ανταγωνιστές των Ταχυδρομείων.

- iv) Το ανταγωνιστικό πλαίσιο των δραστηριοτήτων της *Combus* ήταν διαφορετικό από αυτό στο οποίο εξελίσσονται τα Ταχυδρομεία. Η ανώνυμη εταιρεία *Combus A/S* έπρεπε να διαχειρίζεται τις δραστηριότητες μεταφορών επί εμπορικής βάσης και να λειτουργεί στην αγορά σε συνθήκες ανταγωνισμού παρόμοιες με αυτές των ιδιωτικών εταιρειών λεωφορείων. Σε αυτό το πλαίσιο, οι δημόσιες επιχειρήσεις διαχείρισης μεταφορών παραχωρούν, μετά από προσκλήσεις υποβολής προσφορών, τις δραστηριότητες μεταφορών με λεωφορεία σε ιδιωτικές και δημόσιες επιχειρήσεις. Βάσει των νόμων που διέπουν τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών, οι αγορές ανατίθενται στην «πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά», χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο ιδιωτικός ή ο δημόσιος χαρακτήρας του υποψηφίου. Τα Ταχυδρομεία διαθέτουν ένα μεγάλο μονοπωλιακό τομέα, στον οποίο οι οικονομικές πιέσεις ασκούνται κατά τρόπο διαφορετικό.

- (147) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι πραγματικές διαφορές μεταξύ της υπόθεσης *Combus* και της παρούσας περίπτωσης επαρκούν για να δικαιολογήσουν τη χρήση διαφορετικής συλλογιστικής για τις δύο υποθέσεις.

- (148) Τέλος, η αποκαλούμενη «εγγενής» προσέγγιση που προτάθηκε από τη Γαλλία δεν θεωρείται κατάλληλη από την Επιτροπή, ιδίως εξαιτίας των ιδιαιτεροτήτων των συγκεκριμένων δημοσίων υπαλλήλων και του πρόσφατου χαρακτήρα της επιχείρησης. Τη συγκεκριμένη άποψη συμμερίζεται και η Γαλλία. Επίσης, οι υπολογισμοί της Γαλλίας συγκρίνουν τις επιβαρύνσεις που πραγματικά επωμίζονται τα Ταχυδρομεία (περιλαμβανομένου συνεπώς του πλαφόν του 1998) με αυτές που θα επωμίζονταν τα Ταχυδρομεία εάν κατά τη δημιουργία τους, την 1η Ιανουαρίου 1991, είχαν εφαρμόσει ένα νέο συνταξιοδοτικό καθεστώς με τις ίδιες παροχές αλλά διαχειριζόμενο μέσω κεφαλαιοποίησης. Σύμφωνα με την Επιτροπή, αυτή η σύγκριση αποδεικνύεται υπερβολικά υποθετική για να επιτρέψει την εξαγωγή κατάλληλων συμπερασμάτων σχετικά με το χαρακτήρα ενίσχυσης των υπό εξέταση μέτρων.

<sup>(55)</sup> Εδώ πρόκειται για μια ουσιαστική διαφορά σε σχέση με την απόφαση της Επιτροπής της 28ης Μαρτίου 2003 στην υπόθεση N 483/2000 — *Κάτω Χώρες, Πώληση του μηχανολογικού ομίλου Ingeniëurbureau Zuid-Holland* (EE C 5 της 8.1.2002, σ. 2), η οποία παρατέθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στο πλαίσιο της οποίας η οικονομική αποζημίωση που καταβλήθηκε από τις ολλανδικές αρχές, καταβλήθηκε στους εργαζομένους οι οποίοι είχαν το καθεστώς του επαγγελματικού δημοσίου υπαλλήλου καθώς και τους σχετικούς όρους εργασίας.

<sup>(56)</sup> Οι δύο σχετικές τράπεζες είναι η *Crédit agricole* και η *BNP-Paribas*.

<sup>(57)</sup> Η Γαλλία προβάλλει, επίσης, γενικά επιχειρήματα σχετικά με το διαφορετικό χαρακτήρα των δραστηριοτήτων της *La Banque Postale* σε σχέση με τις μεγάλες γενικές τράπεζες (οι οποίες ασκούν επίσης τραπεζικές δραστηριότητες επενδύσεων και χρηματοδότησης και έχουν μεγαλύτερη παρουσία στο «άνωτερο» επίπεδο της λιανικής τραπεζικής). Πάντως, τα στοιχεία αυτά δεν έχουν ποσοτικοποιηθεί από τη Γαλλία, οπότε δεν είναι εφικτό να εξαχθεί ένα μονοσήμαντο συμπέρασμα από τα παρουσιαζόμενα επιχειρήματα.

#### 6.1.4. Στρέβλωση των συνθηκών ανταγωνισμού

- (149) Τα υπό εξέταση μέτρα παρέχουν ένα επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα δεδομένου ότι αφορούν μία μόνο επιχείρηση, τα Ταχυδρομεία <sup>(58)</sup>. Παρόμοια μέτρα αποτελούν, καταρχήν, απειλή στρέβλωσης των συνθηκών ανταγωνισμού <sup>(59)</sup>.

#### 6.1.5. Συμπέρασμα

- (150) Από τις προαναφερθείσες σκέψεις, υπό το πρίσμα της σχετικής νομολογίας, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης *Combus*, συνάγεται ότι τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

#### 6.2. Παράνομος χαρακτήρας των ενισχύσεων

- (151) Το πλαφόν του 1998 εφαρμόστηκε χωρίς να υπάρξει πρότερη σχετική κοινοποίηση προς την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, είναι παράνομο.
- (152) Η Επιτροπή επισημαίνει επ' αυτού ότι το πλαφόν επηρέασε ταυτόχρονα τις ελευθερωμένες αγορές και τις δραστηριότητες που διέπονται από ένα νόμιμο μονοπώλιο. Τα Ταχυδρομεία, ως εκ τούτου, δεν ασκούσαν αποκλειστικά μονοπωλιακές δραστηριότητες <sup>(60)</sup>. Συνεπώς, το πλαφόν δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υφιστάμενη ενίσχυση.
- (153) Η μεταρρύθμιση του 2006 κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή. Η εφαρμογή της ανεστάλη στο βαθμό που τα Ταχυδρομεία συνεχίζουν να καταβάλλουν την εισφορά «εργοδότη» που προκύπτει από το πλαφόν του 1998. Η μεταρρύθμιση του 2006, ως εκ τούτου, δεν εφαρμόστηκε.

#### 6.3. Συμβατότητα των ενισχύσεων με την κοινή αγορά

##### Γενικό πλαίσιο εξέτασης της συμβατότητας των υπό εξέταση ενισχύσεων

- (154) Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται από το άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης σχετικά με τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα που χορηγήθηκαν στους μεμονωμένους καταναλωτές, με τις ενισχύσεις που σκοπούν στην αποκατάσταση των φυσικών καταστροφών και άλλων έκτακτων περιστατικών, καθώς και με τις ενισχύσεις που εκχωρούνται σε ορισμένες περιοχές της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, στερούνται προδηλώς συνάφειας με την υπό εξέταση περίπτωση.
- (155) Όσον αφορά τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται από το άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υπό εξέταση ενισχύσεις δεν προορίζονται να ευνοήσουν την οικονομική ανάπτυξη περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι υπερβολικά χαμηλό ή τις οποίες μαστι-

ζει σοβαρή υποαπασχόληση, ότι δεν συνιστούν πρόγραμμα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και δεν σκοπούν στην αποκατάσταση μιας σοβαρής αναταραχής της γαλλικής οικονομίας. Δεν σκοπούν, επίσης, ούτε στο να προάγουν τον πολιτισμό και την προστασία της κληρονομιάς.

- (156) Είναι σκόπιμο να εξετασθεί εάν τα μέτρα μπορούν να αναγνωριστούν ως συμβατά από την Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, σύμφωνα με το οποίο μια ενίσχυση που προορίζεται να διευκολύνει την ανάπτυξη ορισμένων δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών μπορεί να αναγνωριστεί ως συμβατή με την κοινή αγορά όταν δεν αλλοιώνει τις συνθήκες συναλλαγών σε βαθμό που να αντιτίθεται στο κοινό συμφέρον.
- (157) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι η Γαλλία δεν επικαλέστηκε το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ως βάση αιτιολόγησης της συμβατότητας των ενισχύσεων που παρασχέθηκαν στα Ταχυδρομεία.

##### Ανάλυση των επιπτώσεων των ενισχύσεων — βαθμός στρέβλωσης του ανταγωνισμού

- (158) Λαμβανομένων υπόψη της φύσης και των επιπτώσεων της μεταρρύθμισης η οποία εναρμονίζει τις εισφορές των Ταχυδρομείων με αυτές των ανταγωνιστών τους, η Επιτροπή εκτιμά ότι η αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων πρέπει να πραγματοποιηθεί σε σχέση με τη διαμόρφωση ισότιμων συνθηκών («ισότιμοι όροι»), όσον αφορά τις υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές μεταξύ των Ταχυδρομείων και των ανταγωνιστών τους, στους τομείς της αλληλογραφίας/δεμάτων και των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το κύριο μέρος των δραστηριοτήτων των Ταχυδρομείων <sup>(61)</sup>.
- (159) Για την ανάλυση των επιπτώσεων των ενισχύσεων και την αξιολόγηση του βαθμού στρέβλωσης του ανταγωνισμού, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να εξετάσει το επίπεδο των εισφορών που κατέβαλαν τα Ταχυδρομεία σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, υπό το πρίσμα των υποχρεώσεων της Γαλλίας. Ακολουθώντας, η Επιτροπή θα προσδιορίσει το τι θα συνέβαινε εάν τα Ταχυδρομεία δεν είχαν ευεργετηθεί από τις υπό εξέταση ενισχύσεις και, στη συνέχεια, θα αναλυθούν οι θετικές και οι αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων. Έτσι, θα καταστεί εφικτή η διαμόρφωση ενός καθολικού απολογισμού της συμβατότητας.

##### Το επίπεδο των εισφορών που κατέβαλαν τα Ταχυδρομεία

- (160) Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς το μηχανισμό υπολογισμού του συντελεστή TEC.

<sup>(58)</sup> Δύο επιχειρήσεις, τα Ταχυδρομεία και η France Télécom, υπόκειντο στο μηχανισμό συνταξιοδότησης που όριζε ο νόμος του 1990. Το καθεστώς που ίσχυε για την France Télécom τροποποιήθηκε την περίοδο 1996-1997. Έκτοτε, μόνο τα Ταχυδρομεία συνέχισαν να υπόκεινται στο μηχανισμό του νόμου του 1990.

<sup>(59)</sup> Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου, της 20ής Νοεμβρίου 2003, *GEMO S.A.*, C-126/01, Συλλογή, σ. I-13769, σκέψη 33).

<sup>(60)</sup> Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου, της 15ης Ιουνίου 2000, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως 607/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98, *Alzetta Mauro/Επιτροπή*, Συλλογή, σ. II-02319, σκέψη 147.

<sup>(61)</sup> Σε αυτό το πλαίσιο, απουσία περιθωρίου ευελιξίας όσον αφορά την απόφαση των Ταχυδρομείων και λαμβανομένου υπόψη του συνολικά συγκρίσιμου χαρακτήρα των παροχών που απορρέουν από το γενικό καθεστώς και από το καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων (ειδικότερα, ο νόμος αριθ. 2003-775 της 21ης Αυγούστου 2003, για τη μεταρρύθμιση των συντάξεων διέπει την εναρμόνιση με το γενικό καθεστώς διάρκειας ασφάλισης που απαιτείται στο δημόσιο τομέα προκειμένου να υπάρξει πλήρης απολαβή των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων), η Επιτροπή εκτιμά ότι η σύγκριση των παροχών που απορρέουν από τα εν λόγω καθεστάτα δεν είναι προσφύς. Εξάλλου, μια τέτοια σύγκριση δεν είναι εφικτή διότι θα συνεπαγόταν την πραγμάτευση έμμεσων και αβέβαιων ζητημάτων, όπως η σύγκριση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων της απασχόλησης δημοσίων υπαλλήλων σε σχέση με εργαζομένους με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου. Εν πάση περιπτώσει, το πραγματικό ζήτημα σε όρους ανταγωνισμού είναι η ανάλυση αυτού που επηρεάζει τους λογαριασμούς των Ταχυδρομείων σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους: οι καταβαλλόμενες εισφορές.

(161) Πρέπει να υπομνησθεί προκαταρκτικά ότι τις εισφορές των Ταχυδρομείων διαφοροποιούν από το κοινό δικαίο δύο στοιχεία:

- i) ο εξοφλητικός ή μη χαρακτήρας των εισφορών·
- ii) το ύψος των εισφορών.

(162) Σχετικά με το πρώτο σημείο, ένας εργοδότης του κοινού δικαίου καταβάλλει εξοφλητικές εισφορές σε ένα σύστημα βάσει κατανομής. Τα Ταχυδρομεία δεν καταβάλλουν εξοφλητική εισφορά αλλά υποχρεώθηκαν βάσει του νόμου του 1990 να εξισορροπήσουν το συνταξιοδοτικό καθεστώς για τους δημοσίους υπαλλήλους τους. Το πλαφόν του 1998 - το οποίο καθορίζει ένα μέγιστο ποσό για την εισφορά «εργοδότη» χωρίς να λαμβάνεται υπόψη κάποιος συντελεστής εισφοράς — και στη συνέχεια, κατά τρόπο περισσότερο ριζοσπαστικό, ο νόμος του 2006, είχαν ως αποτέλεσμα την εφαρμογή μιας εξοφλητικής εισφοράς.

(163) Οι υπό εξέταση ενισχύσεις αποτελούν συνεπώς μια λύση ως προς το πρώτο στοιχείο διαφοροποίησης μεταξύ του καθεστώτος των Ταχυδρομείων και του κοινού δικαίου.

(164) Σε ό,τι αφορά το δεύτερο στοιχείο, η Επιτροπή επαλήθευσε ότι οι καθαρές επικαιροποιημένες αξίες (VAN) των μελλοντικών χρηματοπιστωτικών ροών σύμφωνα με το νόμο του 1990 είναι υψηλότερες σε σχέση με τις VAN των μελλοντικών χρηματοπιστωτικών ροών που προκύπτουν από την εφαρμογή του τροποποιημένου συντελεστή TEC<sup>(62)</sup>. Ελλείψει των ενισχύσεων, τα Ταχυδρομεία θα έπρεπε να καταβάλλουν εισφορές μεγαλύτερες σε σχέση με αυτές του κοινού δικαίου.

(165) Η Επιτροπή επισημαίνει, επίσης, ότι η διαμόρφωση πραγματικών συνθηκών ισοτιμίας με τους ανταγωνιστές των Ταχυδρομείων θα συνεπαγόταν την επιβολή δύο τροποποιήσεων στο συντελεστή TEC:

- i) την επέκταση της βάσης υπολογισμού σε όλους τους κοινωνικούς κινδύνους

Στην κοινοποίηση<sup>(63)</sup>, ο υπολογισμός του συντελεστή TEC περιορίζεται μόνο στους κοινούς κινδύνους, γεγονός που απέκλειε ιδίως τον κίνδυνο ανεργίας και τον κίνδυνο μη καταβολής των μισθών σε περίπτωση δικαστικής εξυγίανσης ή εκκαθάρισης της επιχείρησης, στους οποίους οι δημόσιοι υπάλληλοι δεν εκτίθενται λόγω του καθεστώτος τους. Πάντως, η λογική της σκοπούμενης μεταρρύθμισης από την πλευρά της Γαλλίας συνίσταται στη δημιουργία μιας ανταγωνιστικής ισότητας μεταξύ των Ταχυδρομείων και των ανταγωνιστών τους όσον αφορά τις υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα διαφορετικά καθεστώτα των δημοσίων

υπαλλήλων και των εργαζομένων με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου. Επιπλέον, ακόμη και αν φαίνεται ότι αποκλείεται η κινητικότητα σε μεγάλη κλίμακα [βλέπε αιτιολογική σκέψη (146)], δεν είναι ανέφικτη η κατά περίπτωση λήψη μέτρων για την κινητικότητα των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων προς τις δημόσιες διοικήσεις, γεγονός που θα επέτρεπε ένα περιθώριο ευελιξίας στα Ταχυδρομεία όσον αφορά τη διαχείριση των δημοσίων υπαλλήλων τους<sup>(64)</sup>, σε αναλογία με αυτό που συμβαίνει με την France Télécom.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτά τα επιχειρήματα δικαιολογούν τη συμπερίληψη του συνόλου των κοινωνικών κινδύνων στο συντελεστή TEC. Οι υποχρεώσεις της Γαλλίας [βλέπε αιτιολογική σκέψη (98)] ανταποκρίνονται με ικανοποιητικό τρόπο στις παρατηρήσεις της Επιτροπής.

- ii) τον κατά το δυνατόν ακριβέστερο υπολογισμό στο πλαίσιο της κατανομής των επιβαρύνσεων μεταξύ των τομέων αλληλογραφίας/δεμάτων και των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών

Ο κοινοποιηθείς συντελεστής TEC δεν περιλάμβανε τη μερίδα του προσωπικού πολλαπλών αρμοδιοτήτων που χρεώνεται στην La Banque Postale, στην κατηγορία των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, καθώς η Γαλλία εκτιμά ότι, σε αντίθεση με τους δημοσίους υπαλλήλους οι οποίοι είναι τοποθετημένοι στη διαχείριση των απαραίτητων για την άσκηση της δραστηριότητας πόρων, το προσωπικό γενικών καθηκόντων δεν διαθέτει εκπαίδευση ή ειδικά τραπεζικά προσόντα και ο αριθμός των ατόμων του συγκεκριμένου προσωπικού, η γεωγραφική εγκατάστασή τους, η εκπαίδευσή τους και η εξέλιξη της σταδιοδρομίας τους καθορίζονται από τα Ταχυδρομεία.

Αντιθέτως, για την Επιτροπή, το γεγονός ότι προσωπικό πολλαπλών αρμοδιοτήτων εργάζεται επίσης για χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες, για παράδειγμα στο ταμείο, συνεπάγεται ότι η κατανομή των επιβαρύνσεων μεταξύ των τομέων αλληλογραφίας/δεμάτων και χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών πρέπει να βασίζεται στα πλέον ακριβή διαθέσιμα στοιχεία. Η υποχρέωση των γαλλικών αρχών [βλέπε αιτιολογική σκέψη (100)] να συμπεριλάβουν στον ετήσιο υπολογισμό του συντελεστή TEC τη μερίδα του προσωπικού πολλαπλών αρμοδιοτήτων που χρεώνεται στην La Banque Postale, ήτοι στην τραπεζική κατηγορία, βάσει των στοιχείων που προκύπτουν από την αναλυτική λογιστική των Ταχυδρομείων<sup>(65)</sup>, είναι συνεπώς ικανοποιητική.

<sup>(62)</sup> Επιπλέον, από το 1998, τα Ταχυδρομεία έχουν καταβάλει συνολικές εισφορές υψηλότερες από αυτές που θα προέκυπταν από τον τροποποιημένο συντελεστή TEC.

<sup>(63)</sup> Βλέπε σχετικά το παράρτημα 2 («Σύγκριση των μισθολογικών εισφορών στους δημοσίους υπαλλήλους και στους εργαζομένους κοινού δικαίου») και το παράρτημα 3 («Σύγκριση των εργοδοτικών εισφορών Ταχυδρομείων/εργοδότη ιδιωτικού δικαίου») στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

<sup>(64)</sup> Παρότι τα διατάγματα εφαρμογής δεν έχουν ακόμη εγκριθεί, ο νόμος αριθ. 2007-148 της 2ας Φεβρουαρίου 2007 για τον εκσυγχρονισμό των δημοσίων υπηρεσιών αποσκοπεί στην άρση ορισμένων κανονιστικών κωλυμάτων του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης περί υποδοχής υπαλλήλων, καθώς και στην καθιέρωση, για τα Ταχυδρομεία, ενός μέσου παρόμοιου με αυτό που ισχύει για την France Télécom. Η Γαλλία εκτιμά ότι οι όροι που καθορίζονται από το νόμο θα έπρεπε να έχουν ως αποτέλεσμα τον «αριθμητικό περιορισμό» των ενδεχόμενων μετακινήσεων του προσωπικού των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων προς τις δημόσιες διοικήσεις.

<sup>(65)</sup> Η απόφαση της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2005 για τα μέτρα που συνδέονται με τη δημιουργία και τη λειτουργία της La Banque Postale [επιστολή C(2005) 5412] επικύρωσε το σύστημα αναλυτικής εγγραφής των επιβαρύνσεων των Ταχυδρομείων στη La Banque Postale.

Το ποσοστό της δραστηριότητας του χρηματοπιστωτικού τομέα στο συντελεστή TEC αλλάζει συνεπώς από [...] % σε [...] % του συνόλου των μισθών.

- (166) Οι τροποποιήσεις που επέφερε η Γαλλία στον υπολογισμό του συντελεστή TEC επιτρέπουν στον υπό εξέταση μηχανισμό να εξισορροπεί, βάσει των μισθών, τα επίπεδα των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών επιβαρύνσεων μεταξύ των Ταχυδρομείων και των άλλων επιχειρήσεων του τομέα «αλληλογραφία/δέματα» και του τραπεζικού τομέα που διέπεται από το κοινό δίκαιο των κοινωνικών παροχών. Η μεταβατική περίοδος που προβλέπεται από τη Γαλλία στην κοινοποίηση για την περίοδο 2006-2010 δεν θα πρέπει πάντως να επιτρέψει στα Ταχυδρομεία να καταβάλλουν ένα επίπεδο εισφοράς χαμηλότερο από τον τροποποιημένο συντελεστή TEC.

#### **Το σενάριο χωρίς την παροχή των ενισχύσεων**

- (167) Απουσία της μεταρρύθμισης τα Ταχυδρομεία θα έπρεπε να προβλέψουν, όσον αφορά τους λογαριασμούς τους μετά το οικονομικό έτος 2006, τις υποχρεώσεις τους για τις συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων τους. Αυτή η πρόβλεψη προκύπτει απευθείας από το γεγονός ότι οι εισφορές «εργοδότη» για τις συντάξεις των δημοσίων υπαλλήλων των Ταχυδρομείων δεν ήταν εξοφλητικές.
- (168) Απουσία των ενισχύσεων, οι εισφορές των Ταχυδρομείων δεν θα εναρμονίζονταν με το επίπεδο που καταβάλλεται από τους ανταγωνιστές τους. Ως εκ τούτου, τα Ταχυδρομεία θα είχαν ένα μειονέκτημα και δεν θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν επάξια στις ελευθερωμένες αγορές (όπως στις αγορές χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών ή στον τομέα κατεπιγόντων).
- (169) Απουσία της μεταρρύθμισης, τα Ταχυδρομεία θα έπρεπε να διασφαλίσουν την αρμόζουσα ετήσια χρηματοδότηση των εισφορών τους, γεγονός που θα είχε ως συνέπεια μια συμπληρωματική ετήσια επιβάρυνση πολλών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ σε σχέση με το μεταρρυθμιζόμενο καθεστώς<sup>(66)</sup>. Παρά ταύτα, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτές οι πρόσθετες δαπάνες (οι οποίες δεν επιβαρύνουν τους ανταγωνιστές) δεν συνιστούν ποσό τέτοιο που να υποχρέωνε τα Ταχυδρομεία να μειώσουν τις δραστηριότητές τους στους τομείς που είναι ανοιχτοί στον ανταγωνισμό, εντός ή εκτός του πεδίου εφαρμογής των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (SIEG).
- (170) Στην πραγματικότητα, ένα σημαντικό μέρος των εν λόγω επιβαρύνσεων συνδέεται με SIEG, γεγονός που θα έπρεπε, καταρχήν, να λάβουν τα Ταχυδρομεία μια αντιστάθμιση για τις σχετικές πρόσθετες δαπάνες<sup>(67)</sup>. Επίσης, οι εισφορές που δεν σχετίζονται με δραστηριότητες SIEG δεν θα είχαν πραγματικό αντίκτυπο στις δραστηριότητες που έχουν προγραμ-

ματιστεί από τα Ταχυδρομεία. Οι εν λόγω εισφορές συνιστούν πάγιες δαπάνες. Ο πάγιος χαρακτήρας των δαπανών σημαίνει ακριβώς ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσουν τις εμπορικές αποφάσεις των Ταχυδρομείων, ιδίως τις μελλοντικές αποφάσεις επενδύσεων. Τα Ταχυδρομεία επωμίζονται τις πάγιες δαπάνες είτε αποφασίσουν υπέρ ενός συγκεκριμένου επενδυτικού προγράμματος είτε υπέρ κάποιου άλλου.

- (171) Οι περιστάσεις στο πλαίσιο των οποίων το επίπεδο των εισφορών θα μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά τις δραστηριότητες των Ταχυδρομείων είναι είτε ένα εξαιρετικά υψηλό ποσό εισφορών, το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει τα Ταχυδρομεία εκτός αγοράς, είτε μια ιδιαίτερα σημαντική αύξηση του κόστους του κεφαλαίου.
- (172) Το ενδεχόμενο πτώχευσης των Ταχυδρομείων δεν φαίνεται να αποτελεί πραγματικό κίνδυνο, λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης των Ταχυδρομείων<sup>(68)</sup>.
- (173) Θεωρητικά, δεν μπορεί να αποκλειστεί απόλυτα το ενδεχόμενο οι συμπληρωματικές ετήσιες εισφορές των Ταχυδρομείων να επηρεάσουν αρνητικά τον ισολογισμό τους, γεγονός που θα μπορούσε να μεταβάλλει τους όρους χρηματοδότησης του οργανισμού λόγω του αυξημένου κόστους κεφαλαίου. Πάντως, το εν λόγω ενδεχόμενο φαίνεται να είναι ιδιαίτερα απίθανο βάσει των επιχειρημάτων που παρουσιάστηκαν προηγουμένως, ενώ οι αλλαγές των συνθηκών της αγοράς (εάν υπάρχουν) θα ήταν εκ των προτέρων μη σημαντικές.

#### **Οι θετικές επιπτώσεις των ενισχύσεων**

- (174) Η ελευθέρωση του τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών είναι μια συνεχής διαδικασία που εξελίσσεται από το 1998<sup>(69)</sup>. Το πλαίσιο και η μεταρρύθμιση του ανταξιοδοτικού καθεστώτος που ισχύει για τα Ταχυδρομεία αποτελούν σημαντικά βήματα στο πλαίσιο της προσαρμογής της επιχείρησης στη σταδιακή ελευθέρωση, όπως και ενόψει της πλήρους ελευθέρωσης της γαλλικής αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών<sup>(70)</sup>. Έχει, εξάλλου, αναγνωριστεί ότι η ελευθέρωση των αγορών ταχυδρομικών υπηρεσιών στο επίπεδο της Κοινότητας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση<sup>(71)</sup>. Από μια πιο πολιτική άποψη, αλλά πάντα σε σχέση με το κοινοτικό συμφέρον, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ελευθέρωση του τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών θα μπορούσε να είναι δυσχερέστερη εάν δεν εγκρίνονταν μεταρρυθμιστικά προγράμματα των συντάξεων, όπως αυτό που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης.

<sup>(66)</sup> Για το 2005, για παράδειγμα, η διαφορά μεταξύ του ποσού προς καταβολή σύμφωνα με το νόμο του 1990 και του ανασυστημένου τροποποιημένου συντελεστή TEC ανέρχεται σε [...]. Για το 2010, η Standard&Poor's εκτιμά τα οικονομικά των Ταχυδρομείων στα 700 εκατομμύρια ευρώ.

<sup>(67)</sup> Οι κανόνες που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις για την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας απαγορεύουν τις υπεραντιστάθμισεις. Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι η διατήρηση μη ελευθερωμένων υπηρεσιών φαίνεται δικαιολογημένη για τη διασφάλιση της λειτουργίας της καθολικής υπηρεσίας σε συνθήκες οικονομικής ισορροπίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας 97/67/EK).

<sup>(68)</sup> Όπως καταδεικνύεται, για παράδειγμα, από την αξιολόγηση των Ταχυδρομείων από την Standard&Poor's που δημοσιεύτηκε τον Απρίλιο του 2007.

<sup>(69)</sup> Το 1998, η ελευθέρωση στον τομέα αλληλογραφίας περιορίστηκε στις επιστολές άνω των 350 g των οποίων η τιμή είναι χαμηλότερη από το πενταπλάσιο του δημόσιου τέλους που ισχύει για αντικείμενο αλληλογραφίας της πρώτης βαθμίδας βάρους της ταχύτερης τυποποιημένης κατηγορίας (αν υπάρχει). Το 2003, το όριο βάρους μειώθηκε στα 100 g και η τιμή κατέστη μικρότερη από το τριπλάσιο του δημόσιου τέλους, ενώ, το 2006, μειώθηκε στα 50 g και η τιμή κατέστη μικρότερη από δύομισι φορές το δημόσιο τέλος.

<sup>(70)</sup> Παρομοίως, στην απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση N 405/2005, Ελλάδα-Χρηματοδοτική συνεισφορά στο σχέδιο εθελοντικής πρόωρης συνταξιοδότησης του ΟΤΕ (EE C 151 της 29.6.2006, σ. 2), η Επιτροπή έκρινε ότι η εφαρμογή του σχεδίου εθελοντικής πρόωρης συνταξιοδότησης («VRS») αποτελούσε ένα απαραίτητο βήμα ενόψει του στόχου ιδιωτικοποίησης της επιχείρησης.

<sup>(71)</sup> Βλέπε, για παράδειγμα, τις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 6 της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την τροποποίηση της οδηγίας 97/67/EK σχετικά με την πλήρη υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών [COM(2006) 594 της 18.10.2006].



- (175) Σε αυτό το πλαίσιο, πρέπει να υπομνησθεί ότι το συνταξιοδοτικό καθεστώς που ισχύει για τα Ταχυδρομεία σύμφωνα με το νόμο του 1990 παρουσιάζει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά (όπως ο μη εξοφλητικός χαρακτήρας της εισφοράς «εργοδότη» των Ταχυδρομείων ή το επίπεδο αυτής της εισφοράς, το οποίο είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο των ανταγωνιστών) τα οποία, εάν εξεταστούν μεμονωμένα, δημιουργούν στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των Ταχυδρομείων. Το ουσιαστικό αποτέλεσμα των υπό εξέταση ενισχύσεων είναι η εναρμόνιση των εισφορών των Ταχυδρομείων με εκείνες που επωμίζονται οι ανταγωνιστές τους, εξαλείφοντας έτσι τη συγκεκριμένη στρέβλωση του ανταγωνισμού που πλήττει τα Ταχυδρομεία.
- (176) Η Επιτροπή είναι, επιπλέον, της γνώμης ότι τα υπό εξέταση μέτρα είναι προσαρμοσμένα στο στόχο του κοινοτικού συμφέροντος στο οποίο σκοπούν. Κανένα άλλο μέσο δεν θα μπορούσε να ανταποκριθεί στο ζήτημα κατά τρόπο αποτελεσματικότερο. Στους τομείς που εμπίπτουν στο πεδίο των SIEG (υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος) θα μπορούσαν να είχαν εκχωρηθεί αντισταθμίσεις δημόσιας υπηρεσίας, αλλά μια τέτοια προσέγγιση δεν θα ήταν βιώσιμη μακροπρόθεσμα λόγω του διαρθρωτικού χαρακτήρα του προβλήματος.
- (177) Επιπλέον, το πλαφόν και η μεταρρύθμιση βοήθησαν τα Ταχυδρομεία να λειτουργούν σταδιακά ως ιδιωτικός επενδυτής, αντιμετωπίζοντας τις συνήθεις εμπορικές πιέσεις. Ήδη, συγκεκριμένα μέτρα όπως η πρόσληψη εργαζομένων με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου (αντί δημοσίων υπαλλήλων), έχουν εφαρμοστεί προς αυτή την κατεύθυνση.
- (178) Όσον αφορά την αναλογικότητα των μέτρων, η παραχωρούμενη ενίσχυση περιορίζεται αυστηρά στο ελάχιστο, δεδομένου ότι ο τροποποιημένος συντελεστής TEC υπολογίζεται με συμπεριληψη όλων των σχετικών εισφορών.
- (179) Τέλος, τα υπό εξέταση μέτρα, ακόμη και αν δεν αφορούν ένα ειδικό καθεστώς, σχετικά με τις παροχές για τις συντάξεις, επιτρέπουν σε έναν μηχανισμό χρηματοδότησης, τον οποίο οι ιστορικές εξελίξεις κατέστησαν παρωχημένο, να είναι βιώσιμος. Η Επιτροπή εκτιμά ότι αυτά τα μέτρα εγγράφονται, ως εκ τούτου, στο γενικότερο πλαίσιο της μεταρρύθμισης των συστημάτων συνταξιοδότησης των κρατών μελών, μιας μεταρρύθμισης την οποία υποστηρίζουν ταυτόχρονα το Συμβούλιο και η Επιτροπή.
- Οι αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων**
- (180) Τα υπό εξέταση προϊόντα και οι αγορές μπορούν να ταξινομηθούν σύμφωνα με το εάν ανήκουν:
- στους αποκλειστικούς ταχυδρομικούς τομείς, οι οποίοι διέπονται από καθεστώς νόμιμου μονοπωλίου (όπως οι επιστολές κάτω των 50 g),
  - στους μη αποκλειστικούς ταχυδρομικούς τομείς (όπως τα κατεπείγοντα),
  - στους μη ταχυδρομικούς τομείς, ιδίως των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, οι οποίοι έχουν ελευθερωθεί προ πολλού.
- (181) Στο πλαίσιο μια στατικής ανάλυσης, η Επιτροπή εκτιμά ότι:
- οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού είναι από τη φύση τους πολύ περιορισμένες στους αποκλειστικούς τομείς όπου δεν υπάρχουν άμεσοι ανταγωνιστές. Δεδομένου του παρελθόντος των Ταχυδρομείων και των δραστηριοτήτων τους, είναι προφανές ότι ένα μεγάλο μέρος (<sup>72</sup>) των υποχρεώσεων εκτός ισολογισμού του 2006 αφορά τις δραστηριότητες του αποκλειστικού τομέα:
  - στις ήδη ελευθερωμένες ταχυδρομικές αγορές και στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, οι οικονομικοί πόροι που προέκυψαν για τα Ταχυδρομεία ως συνέπεια των υπό εξέταση μέτρων, θα μπορούσαν θεωρητικά να επιτρέψουν την εμφάνιση πρακτικών αποκλεισμού, αποτρέποντας τους ανταγωνιστές να εισέλθουν στις εν λόγω αγορές. Στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, η La Banque Postale κατέχει το 10,7 % της αγοράς λιανικής τραπεζικής (το 2005) αλλά παρουσιάζει μικρό βαθμό διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων της. Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα μέτρα θα είχαν, στη συγκεκριμένη περίπτωση, περιορισμένο αντίκτυπο, ιδίως τη χρονική στιγμή που το ειδικό δικαίωμα διανομής του βιβλιαρίου Α πρόκειται να καταργηθεί (<sup>73</sup>). Στις ήδη ελευθερωμένες ταχυδρομικές αγορές (όπως τα κατεπείγοντα), τα μερίδια της αγοράς των Ταχυδρομείων μπορούν να είναι τόσο σημαντικά ώστε να μην μπορεί να αποκλεισθεί ο αντίκτυπος των υπό εξέταση μέτρων επί των ανταγωνιστών. Ωστόσο, λόγω του χαρακτήρα του πάγιου κόστους της επιβάρυνσης για τις συντάξεις, ο πραγματικός αντίκτυπος θα είναι περιορισμένος.
- (182) Στο πλαίσιο μιας δυναμικής ανάλυσης, ιδίως για τις αγορές που διέπονται επί του παρόντος από τους κανόνες του αποκλειστικού τομέα, οι οποίες όμως κανονικά θα ανοίξουν στον ανταγωνισμό κατά τα επόμενα έτη, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι:
- τα υπό εξέταση μέτρα θα μπορούσαν θεωρητικά να επιτρέψουν στα Ταχυδρομεία να διατηρήσουν μια κυρίαρχη θέση. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο εν λόγω κίνδυνος δεν είναι μεγάλος διότι τα μέτρα περιορίζονται στην εναρμόνιση των εισφορών που καταβάλλουν τα Ταχυδρομεία με αυτές των ανταγωνιστών τους και ότι τα Ταχυδρομεία δεν απέκτησαν κανένα αψύσικο οικονομικό πλεονέκτημα λόγω του μονοπωλίου τους (<sup>74</sup>).
- 
- (<sup>72</sup>) Η Γαλλία δεν είναι σε θέση να υπολογίσει με ακρίβεια το υπό εξέταση ποσό διότι, για παράδειγμα, το προσωπικό που αποκτά δικαιώματα σύνταξης ακολουθεί μια σταδιοδρομία στο πλαίσιο της οποίας μεταπλά από τον αποκλειστικό τομέα σε έναν ελευθερωμένο τομέα, ενώ η αναλυτική λογιστική δεν είναι κατάλληλη να παρακολουθήσει τις δραστηριότητες των υπαλλήλων βάσει του διαχωρισμού δημόσιοι υπάλληλοι/μισθωτοί, αλλά κατάλληλη να λαμβάνει υπόψη χωριστούς λογαριασμούς μεταξύ αποκλειστικών και μη αποκλειστικών τομέων.
- (<sup>73</sup>) Η απόφαση της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2007, για τα ειδικά δικαιώματα διανομής των βιβλαρίων Α και κυανό [C(2007) 2110] δίνει προθεσμία εννέα μηνών στη Γαλλία για να καταργήσει αυτό το σύστημα διανομής.
- (<sup>74</sup>) Ακόμη και αν τα αποτελέσματα του 2006 είναι βελτιωμένα, η οικονομική κατάσταση των Ταχυδρομείων δεν είναι ανθούσα. Στη διάρκεια της περιόδου 1991-2005, η σχέση αποτέλεσμα/κύκλος εργασιών ανέρχεται κατά μέσο όρο σε μόνο 0,5 %. Η σχέση αποτέλεσμα/κύκλος εργασιών του αποκλειστικού τομέα είναι 6,8 % για την περίοδο 2000-2004, ενώ η Επιτροπή αποδέχτηκε ως συνήθη αποδοτικότητα μια σχέση κατά πολύ μεγαλύτερη στην υπόθεση *Post Office Limited*, οι δραστηριότητες διανομής της οποίας συμπίπτουν με μια μερίδα των δραστηριοτήτων των Ταχυδρομείων. Επιπλέον, κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε κατασκευάσει δίκτυο παρόμοιο με το ταχυδρομικό δίκτυο. Αυτό το τελευταίο δεν είναι αποδοτικό και διατηρείται μόνο λόγω των SIEG, που ανατέθηκαν στα Ταχυδρομεία, και λόγω των αντισταθμίσεων δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλονται από το κράτος (επί του συγκεκριμένου θέματος, η *Standard & Poor's* σημειώνει ότι το δίκτυο των Ταχυδρομείων υφίσταται ετήσια ζημία 350 εκατομμυρίων ευρώ, παρά το αντίσταθμισμα 130 εκατομμυρίων ευρώ υπό μορφή φοροαπαλλαγής).

ii) ακόμη και αν η έκτακτη εισφορά κατ' αποκοπή που επικαλέστηκε η Γαλλία συνιστά, στην πραγματικότητα, μια προκαταβολή για τις εισφορές που σχετίζονται με τον τροποποιημένο συντελεστή TEC, η πληρωμή των 2 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2006, η οποία κατέστη εφικτή μέσω δανείου, υποβαθμίζει την οικονομική δομή του ομίλου. Σύμφωνα με την Standard & Poor's, τα Ταχυδρομεία είναι υποχρεωμένα έναντι του κράτους να αποκαταστήσουν μέχρι το 2010 την οικονομική δομή η οποία επικρατούσε το 2005, κυρίως παρέχοντας για την εξόφληση του χρέους τα έσοδα που προέρχονται από τη μεταρρύθμιση του συστήματος των συντάξεων. Εξ αυτού επηρεάζεται η οικονομική κατάσταση των Ταχυδρομείων, σε μια κρίσιμη περίοδο και μάλιστα στην αφετηρία των διαδικασιών για την πλήρη ελευθέρωση του ταχυδρομικού τομέα.

### Συμπεράσματα

- (183) Εκ των προαναφερθέντων προκύπτει ότι οι αρνητικές συνέπειες των ενισχύσεων που εκχωρούνται στα Ταχυδρομεία θα είναι μέτριες.
- (184) Διότι, βάσει των υποχρεώσεων της Γαλλίας, τα μέτρα περιορίζονται στα απολύτως απαραίτητα για την καθιέρωση ισότιμων συνθηκών όσον αφορά τις υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές, θέτουν τέλος στη στρέβλωση του ανταγωνισμού που υφίσταντο τα Ταχυδρομεία και δεν αλλοιώνουν τις συνθήκες των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Συνεπώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι υπό εξέταση ενισχύσεις είναι συμβατές με την κοινή αγορά, χωρίς να είναι απαραίτητη η λήψη οιοδήποτε συμπληρωματικού αντισταθμιστικού μέτρου.

### 6.4. Συμπληρωματική παρατήρηση: το προηγούμενο με την «EDF»

- (185) Στην απόφασή της 2005/145/EK στην υπόθεση *EDF*, η Επιτροπή ενέκρινε κρατικές ενισχύσεις που ελευθέρωναν τις επιχειρήσεις ενός τομέα από ειδικές υποχρεώσεις συντάξεων οι οποίες υπερέβαιναν αυτές που προέκυπταν από το γενικό καθεστώς συντάξεων και οι οποίες είχαν καθοριστεί κατά τη διάρκεια της περιόδου μονοπωλίου. Σε αυτήν την περίπτωση, η Επιτροπή θεώρησε ότι η μερική ελάφρυνση από την επιβάρυνση μέσω του μηχανισμού χρηματοδότησης των ειδικών δικαιωμάτων σύνταξης που είχαν αποκτηθεί πριν από την ημερομηνία της μεταρρύθμισης, συνιστούσε κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η οποία μπορούσε να αναγνωριστεί ως συμβατή με την κοινή αγορά. Στο πλαίσιο της ανάλυσης συμβατότητας, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η κατάσταση της EDF δεν ήταν, από τη φύση της, πολύ διαφορετική από την κατάσταση του «λανθάνοντος κόστους» στον τομέα της ενέργειας. Στην πραγματικότητα επρόκειτο για ενισχύσεις που σκοπούσαν στη διευκόλυνση της μετάβασης προς έναν ανταγωνιστικό τομέα της ενέργειας. Η Επιτροπή θεώρησε σωστό να εξομοιώσει τις ενισχύσεις προς την EDF με το αντιστάθμισμα του λανθάνοντος κόστους και ανακοίνωσε ότι κατά

την ανάλυση παρόμοιων περιπτώσεων θα ακολουθούσε αυτήν την προσέγγιση.

- (186) Στην απόφαση *EDF*, οι ενισχύσεις αφορούσαν μόνο δραστηριότητες που ασκούσαν κατά παράδοση μονοπωλιακά. Η παρούσα υπόθεση είναι διαφορετική, διότι αφορά ταυτόχρονα τον αποκλειστικό και τον ελευθερωμένο τομέα. Η EDF και τα Ταχυδρομεία δεν αποτελούν, ως εκ τούτου, απόλυτα όμοιες περιπτώσεις. Πάντως, στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της παρούσας διαδικασίας, βάσει μιας ανάλυσης παρόμοιας με τη μεθοδολογία του λανθάνοντος κόστους, διευκρινίζεται ότι: «η Επιτροπή δεν είναι σε θέση ακόμη να συμπεράνει ότι τα μέτρα είναι απαραίτητα προκειμένου να αποκομιστούν πλήρως τα οφέλη από την ελευθέρωση της αγοράς των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Μπορεί όμως να εξαχθεί ενός τέτοιου συμπεράσματος να είναι ασφαλής εάν η Επιτροπή βεβαιωθεί ότι τα Ταχυδρομεία βρίσκονται, πράγματι, σε κατάσταση παρόμοια με αυτήν των ανταγωνιστών τους».

- (187) Η Επιτροπή διαπιστώνει επί του παρόντος ότι:

- i) τα Ταχυδρομεία δεν προσλαμβάνουν πλέον δημοσίους υπαλλήλους·
- ii) ο τροποποιημένος συντελεστής TEC θέτει τα Ταχυδρομεία σε κατάσταση ισότητας έναντι των ανταγωνιστών τους όσον αφορά τις υποχρεωτικές κοινωνικές και φορολογικές εισφορές·
- iii) οι υποχρεώσεις που απορρέουν εκ του νόμου του 1990, πριν από την ελευθέρωση του ταχυδρομικού τομέα, θα επηρέαζαν την ανταγωνιστικότητα των Ταχυδρομείων ενόψει ενός περιβάλλοντος σε φάση ελευθέρωσης.

- (188) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υπό εξέταση ενισχύσεις απαλλάσσουν τα Ταχυδρομεία από ειδικές υποχρεώσεις σύνταξης, οι οποίες υπερέβαιναν τις υποχρεώσεις που απέρρεαν από το γενικό συνταξιοδοτικό καθεστώς και είχαν καθοριστεί κατά την περίοδο του μονοπωλίου.

### 6.5. Απουσία πρόβλεψης υποχρεώσεων σύνταξης από το 2007

- (189) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα Ταχυδρομεία εμφάνιζαν τις υποχρεώσεις σύνταξης του προσωπικού δημοσίων υπαλλήλων εκτός ισολογισμού των ετήσιων λογαριασμών μέχρι το 2006. Εάν η εισφορά δεν είχε καταστεί εξοφλητικού χαρακτήρα, τα Ταχυδρομεία θα έπρεπε να είχαν προβλέψει τις αντίστοιχες υποχρεώσεις στον ισολογισμό από το 2007. Αυτό προκύπτει από τη συνήθη εφαρμογή, άνευ παρεκκλίσεων, των διεθνών λογιστικών προτύπων, η οποία προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή των διεθνών λογιστικών προτύπων<sup>(75)</sup>. Η απουσία πρόβλεψης δεν συνιστά, ως εκ τούτου, κρατική ενίσχυση. Η εν λόγω απουσία δεν συνεπάγεται, εξάλλου, καθαυτή την ύπαρξη κρατικών πόρων, ως συμπλήρωμα των ενισχύσεων που εφαρμόζονται από τα υπό εξέταση μέτρα.

<sup>(75)</sup> ΕΕ L 243 της 11.9.2002, σ. 1.

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(190) Το πλαφόν του 1998 και η μεταρρύθμιση του συνταξιοδοτικού καθεστώτος των δημοσίων υπαλλήλων που υπάγονται στα Ταχυδρομεία δυνάμει του άρθρου 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις συμβατές με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι:

- i) ο συντελεστής TEC που υπολογίζεται ετησίως περιλαμβάνει στην κατηγορία της δραστηριότητας «χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες» τη μερίδα του προσωπικού πολλαπλών αρμοδιοτήτων που χρεώνεται στην La Banque Postale βάσει των ακριβών στοιχείων που προέκυψαν από την αναλυτική λογιστική των Ταχυδρομείων, και ότι
- ii) ο συντελεστής TEC ενσωματώνει το σύνολο των εισφορών και των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών συνεισφορών, περιλαμβανομένων των εισφορών AGS και ανεργίας, την έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης και το κόστος των παροχών που αυτασφαλιζονται από τα Ταχυδρομεία,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

## Άρθρο 1

Το πλαφόν, από το 1998, της εξόφλησης από τα Ταχυδρομεία των συντάξεων γήρατος που καταβάλλει το κράτος στους δημοσίους υπαλλήλους οι οποίοι υπάγονται στα Ταχυδρομεία, καθώς και η κοινοποιηθείσα μεταρρύθμιση του συνταξιοδοτικού καθεστώτος των προαναφερθέντων δημοσίων υπαλλήλων δυνάμει του άρθρου 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις συμβατές με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι όροι που καθορίζονται στο άρθρο 2.

## Άρθρο 2

1. Ο συντελεστής ισότητας μεταξύ των ανταγωνιστών («TEC»), ο οποίος υπολογίζεται ετησίως προκειμένου να καθοριστεί το ποσό της εξοφλητικής εισφοράς «εργοδότη», η οποία προβλέπεται στο άρθρο 150 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2006, πρέπει να περιλαμβάνει στην κατηγορία της δραστηριότητας «χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες» τη μερίδα του προσωπικού πολλαπλών αρμοδιοτήτων που χρεώνεται στην La Banque Postale, βάσει των ακριβών στοιχείων που προκύπτουν από την αναλυτική λογιστική των Ταχυδρομείων.

2. Ο συντελεστής TEC πρέπει να ενσωματώνει το σύνολο των εισφορών και των υποχρεωτικών κοινωνικών και φορολογικών συνεισφορών, περιλαμβανομένων των εισφορών AGS (Ένωση για τη διαχείριση του συστήματος ασφαλίσεως των απαιτήσεων των μισθωτών), τις εισφορές ανεργίας, την έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης και το κόστος των παροχών που αυτασφαλιζονται από τα Ταχυδρομεία.

## Άρθρο 3

Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν για τη συμμόρφωση με τα παραπάνω.

## Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 10 Οκτωβρίου 2007.

Για την Επιτροπή  
Neelie KROES  
Μέλος της Επιτροπής