

# Επίσημη Εφημερίδα

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 53

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

### Νομοθεσία

48ο έτος  
26 Φεβρουαρίου 2005

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 322/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών ....	1
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 323/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό των μέγιστων ποσών ενίσχυσης της κρέμας γάλακτος, του βουτύρου και του συμπυκνωμένου βουτύρου για την 158η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97.....	3
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 324/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό των ελαχίστων τιμών πώλησης βουτύρου για την 158η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97 .....	5
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 325/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό του ανωτάτου ποσού για την ενίσχυση στο συμπυκνωμένο βούτυρο για την 330η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90 .....	7
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 326/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με το 14ο επιμέρους διαγωνισμό στο πλαίσιο του διαρκούς διαγωνισμού που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2771/1999	8
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 327/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την 77η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2799/1999 .....	9
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 328/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με τον 13ο επιμέρους διαγωνισμό στο πλαίσιο του διαρκούς διαγωνισμού που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 214/2001 .....	10
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 329/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για τον καθορισμό ορισμένων ενδεικτικών ποσοτήτων και ατομικών ανωτάτων ορίων για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής μπανανών στην Κοινότητα για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005, στο πλαίσιο των δασμολογικών ποσοστώσεων Α/Β και Γ .....	11
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 330/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για τον καθορισμό ορισμένων ενδεικτικών ποσοτήτων και ατομικών ανωτάτων ορίων για την έκδοση πιστοποιητικών σχετικά με την πρόσδετη ποσότητα για τις εισαγωγές μπανανών στα νέα κράτη μέλη για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005 .....	13

Τιμή: 18 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

# EL

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 331/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για τον καθορισμό του ποσού της ενίσχυσης για ιδιωτική αποθεματοποίηση βουτύρου και κρέμας γάλακτος, που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, και για παρέκκλιση διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999 .....	15
★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 332/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για την πληρωμή των επιστροφών κατά την εξαγωγή στην Κροατία προϊόντων που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 0406 και καλύπτονται από πιστοποιητικά για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις πριν από την 1η Ιουνίου 2003 .....	17
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 333/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό του διορθωτικού στοιχείου που εφαρμόζεται κατά την επιστροφή για τα σιτηρά .....	18
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 334/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται στα προϊόντα των τομέων σιτηρών και όρυζας που παραδίδονται στο πλαίσιο κοινοτικών και εθνικών μέτρων επισιτιστικής βοήθειας .....	20
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 335/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για το σκόρδο που εισάγεται στο πλαίσιο της αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης που άνοιξε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 218/2005 .....	22
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 336/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για ορισμένες κονσέρβες μανιταριών που εισάγονται στο πλαίσιο της αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης που άνοιξε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 220/2005 .....	23
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 337/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για αναστολή των αγορών βουτύρου σε ορισμένα κράτη μέλη .....	24
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 338/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή θερμικά επεξεργασμένου μακρόσπερμου λευκασμένου ρυζιού Β καταγωγής ορισμένων τρίτων χωρών στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2032/2004 .....	25
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 339/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της δημοπρασίας για τον καθορισμό της επιδότησης για την αποστολή μακρόσπερμου αποφλοιωμένου ρυζιού Β προς τη νήσο Ρεϊνιόν, που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2033/2004 .....	26
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 340/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν για την εξαγωγή στρογγυλόσπερμου, μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού σε κόκκους προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2031/2004 .....	27
★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 341/2005 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1432/94 και (ΕΚ) αριθ. 1458/2003 σχετικά με τη μέγιστη ποσότητα τη οποία πρέπει να αφορούν οι αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής χοιρέιου κρέατος .....	28

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

2005/163/ΕΚ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες <i>Adriatica</i> , <i>Caremar</i> , <i>Siremar</i> , <i>Saremar</i> και <i>Toremar</i> (Όμιλος εταιρειών <i>Tirrenia</i> ) [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 470] <sup>(1)</sup> .....	29
--	----



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 8ης Σεπτεμβρίου 2004, σχετικά με την κρατική ενίσχυση που προτίθεται να εκτελέσει το Βέλγιο υπέρ της *Stora Enso Langerbrugge* [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 3351] <sup>(1)</sup> ..... 66

**Διορθωτικά**

- ★ Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1582/2004 της Επιτροπής, της 8ης Σεπτεμβρίου 2004, για την έναρξη έρευνας σχετικά με την πιθανή καταστρατήγηση των μέτρων αντισταμπίγκ που επιβλήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1470/2001 του Συμβουλίου στις εισαγωγές λαμπτήρων φθορισμού μικρού μεγέθους με ηλεκτρονικό κύκλωμα (CFL-i) καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, με την εισαγωγή λαμπτήρων φθορισμού μικρού μεγέθους με ηλεκτρονικό κύκλωμα (CFL-i) που αποστέλλονται από το Βιετνάμ, το Πακιστάν ή τις Φιλιππίνες, ανεξάρτητα από το εάν δηλώνονται ως καταγωγής Βιετνάμ, Πακιστάν ή Φιλιππίνων ή όχι, και για την υπαγωγή των εν λόγω εισαγωγών σε καταγραφή (EE L 289 της 10.9.2004) ..... 78
- ★ Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 305/2005 της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 312/2003 του Συμβουλίου όσον αφορά τις δασμολογικές ποσοστώσεις για ορισμένα προϊόντα που κατάγονται από τη Χιλή (EE L 52 της 25.2.2005) ..... 78



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 322/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 25ης Φεβρουαρίου 2005****για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3223/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος κατά την εισαγωγή οπωροκηπευτικών<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3223/94, σε εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, προβλέπει τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημά του.

- (2) Σε εφαρμογή των προαναφερθέντων κριτηρίων, οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή πρέπει να καθοριστούν, όπως αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

**Άρθρο 1**

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3223/94 καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

**Άρθρο 2**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
J. M. SILVA RODRÍGUEZ  
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και  
Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 66· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1947/2002 (ΕΕ L 299 της 1.11.2002, σ. 17).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας <sup>(1)</sup>	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	052	121,9
	204	66,1
	212	151,1
	624	193,8
	999	133,2
0707 00 05	052	173,6
	068	152,0
	204	115,9
	220	230,6
	999	168,0
0709 10 00	220	36,6
	999	36,6
0709 90 70	052	190,8
	204	176,4
	999	183,6
0805 10 20	052	56,3
	204	46,4
	212	50,5
	220	39,2
	624	67,5
	999	52,0
0805 20 10	204	87,1
	624	84,0
	999	85,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,6
	204	97,6
	400	84,9
	464	56,0
	624	87,7
	662	49,9
	999	72,6
0805 50 10	052	56,5
	999	56,5
0808 10 80	400	107,9
	404	96,3
	508	80,2
	512	95,5
	524	56,8
	528	76,5
	720	51,1
	999	80,6
0808 20 50	388	79,3
	400	95,6
	512	58,7
	528	69,1
	999	75,7

<sup>(1)</sup> Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2081/2003 της Επιτροπής (ΕΕ L 313 της 28.11.2003, σ. 11). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 323/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για καθορισμό των μέγιστων ποσών ενίσχυσης της κρέμας γάλακτος, του βουτύρου και του συμπυκνωμένου βουτύρου για την 158η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, 17ης Μαΐου 1999, για κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με την πώληση σε μειωμένη τιμή βουτύρου και τη χορήγηση ενίσχυσης στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο, που προορίζονται για την παρασκευή προϊόντων ζαχαροπλαστικής, παγωτών και άλλων προϊόντων διατροφής<sup>(2)</sup>, οι οργανισμοί προβαίνουν με δημοπρασία στην πώληση ορισμένων ποσοτήτων βουτύρου παρέμβασης που κατέχουν και στη χορήγηση ενίσχυσης στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο. Το άρθρο 18 του εν λόγω κανονισμού θεσπίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις προσφορές που θα ληφθούν για την κάθε ειδική δημοπρασία, καθορίζεται μια ελάχιστη τιμή πώλησης του βουτύρου καθώς και ένα ανώτατο ποσό για την ενίσχυση που χορηγείται στην

κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο που μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τον προορισμό, την περιεκτικότητα σε βουτυρική λιπαρά ουσία και τον τρόπο χρησιμοποίησης, ή αποφασίζεται να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία. Πρέπει συνεπώς να καθοριστούν το ή τα ποσά των εγγυήσεων μεταποίησης.

- (2) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Για την 158η ειδική δημοπρασία στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97, το ανώτατο ποσό των ενισχύσεων καθώς και τα ποσά των εγγυήσεων μεταποίησης καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 350 της 20.12.1997, σ. 3· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για τον καθορισμό των μέγιστων ποσών ενίσχυσης της κρέμας γάλακτος, του βούτυρου και του συμπυκνωμένου βούτυρου για την 158η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97

(EUR/100 kg)

Υπόδειγμα		Α		Β	
Τρόπος χρησιμοποίησης		Με ιχνοθέτες	Χωρίς ιχνοθέτες	Με ιχνοθέτες	Χωρίς ιχνοθέτες
Ανώτατο ποσό ενίσχυσης	Βούτυρο ≥ 82 %	56	52	55,5	52
	Βούτυρο < 82 %	54,5	50,8	—	49,75
	Συμπυκνωμένο βούτυρο	67,5	63,5	67	63,5
	Κρέμα			26	22
Εγγύηση μεταποίησης	Βούτυρο	62	—	61	—
	Συμπυκνωμένο βούτυρο	74	—	74	—
	Κρέμα	—	—	29	—

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 324/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για καθορισμό των ελαχίστων τιμών πώλησης βουτύρου για την 158η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, για κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με την πώληση σε μειωμένη τιμή βουτύρου και τη χορήγηση ενίσχυσης στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο, που προορίζονται για την παρασκευή προϊόντων ζαχαροπλαστικής, παγωτών και άλλων προϊόντων διατροφής<sup>(2)</sup>, οι οργανισμοί προβαίνουν σε δημοπρασία στην πώληση ορισμένων ποσοτήτων βουτύρου παρέμβασης που κατέχουν και στη χορήγηση ενίσχυσης στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο. Το άρθρο 18 του εν λόγω κανονισμού θεσπίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις προσφορές που θα ληφθούν για την κάθε ειδική δημοπρασία, καθορίζεται μια ελάχιστη τιμή πώλησης του βουτύρου καθώς και ένα ανώτατο ποσό για την ενίσχυση που χορηγείται στην

κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο που μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τον προορισμό, την περιεκτικότητα σε βουτυρική λιπαρά ουσία και τον τρόπο χρησιμοποίησης, ή αποφασίζεται να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία. Πρέπει συνεπώς να καθοριστούν το ή τα ποσά των εγγυήσεων μεταποίησης.

- (2) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Για την 158η ειδική δημοπρασία στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97, οι ελάχιστες τιμές πώλησης του βουτύρου παρέμβασης καθώς και τα ποσά των εγγυήσεων μεταποίησης καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 350 της 20.12.1997, σ. 3· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό των ελαχίστων τιμών πώλησης βουτύρου για την 158η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97

(EUR/100 kg)

Υπόδειγμα		Α		Β	
Τρόπος χρησιμοποίησης		Με ιχνοθέτες	Χωρίς ιχνοθέτες	Με ιχνοθέτες	Χωρίς ιχνοθέτες
Ελάχιστη τιμή πώλησης	Βούτυρο ≥ 82 %	Ως έχει	—	210	—
		Συμπυκνωμένο	—	—	—
Εγγύηση μεταπώλησης		Ως έχει	—	73	—
		Συμπυκνωμένο	—	—	—

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 325/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για καθορισμό του ανώτατου ποσού για την ενίσχυση στο συμπυκνωμένο βούτυρο για την 330ή ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 1990, σχετικά με τη χορήγηση, βάσει δημοπρασίας, ενίσχυσης στο συμπυκνωμένο βούτυρο που προορίζεται για άμεση κατανάλωση στην Κοινότητα<sup>(2)</sup>, οι οργανισμοί παρέμβασης προβαίνουν σε διαρκή δημοπρασία για τη χορήγηση ενίσχυσης στο συμπυκνωμένο βούτυρο. Στο άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού προβλέπεται ότι λαμβάνοντας υπόψη τις ληφθείσες προσφορές για την κάθε ειδική δημοπρασία καθορίζεται ανώτατο ποσό ενίσχυσης για το συμπυκνωμένο βούτυρο ελάχιστης περιεκτικότητας σε λιπαρές ουσίες 96 % ή αποφασίζεται να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία. Πρέπει συνεπώς να καθοριστεί το ποσό εγγύησης προορισμού.

(2) Πρέπει να καθοριστεί, βάσει των προσφορών που έχουν υποβληθεί, το ανώτατο ποσό ενίσχυσης στο επίπεδο που αναφέρεται κατωτέρω και να καθοριστεί κατά συνέπεια το ποσό της εγγύησης προορισμού.

(3) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Για την 330ή ειδική δημοπρασία στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90, το ανώτατο ποσό ενίσχυσης και η εγγύηση προορισμού καθορίζονται ως εξής:

— ανώτατο ποσό ενίσχυσης:	66,6 EUR/100 kg,
— εγγύηση προορισμού:	74 EUR/100 kg.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 45 της 21.2.1990, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 326/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

σχετικά με το 14ο επιμέρους διαγωνισμό στο πλαίσιο του διαρκούς διαγωνισμού που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2771/1999

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10 στοιχείο γ),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1999, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα παρέμβασης στην αγορά του βουτύρου και της κρέμας γάλακτος<sup>(2)</sup>, οι οργανισμοί παρέμβασης προβαίνουν σε πώληση με διαρκή διαγωνισμό ορισμένων ποσοτήτων βουτύρου που βρίσκονται στην κατοχή τους.

(2) Λαμβανομένων υπόψη των προσφορών που έχουν παραληφθεί για κάθε επιμέρους διαγωνισμό πρέπει να καθοριστεί ελάχιστη τιμή πώλησης ή να αποφασιστεί να μη δοθεί

συνέχεια στο διαγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 24α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999.

(3) Η εξέταση των ληφθεισών προσφορών οδηγεί στο να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Όσον αφορά τον 14ο επιμέρους διαγωνισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2771/1999, για τον οποίο η προθεσμία υποβολής προσφορών έληξε στις 22 Φεβρουαρίου 2005, δεν δίδεται συνέχεια στο διαγωνισμό.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

(<sup>2</sup>) ΕΕ L 333 της 24.12.1999, σ. 11· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 327/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 25ης Φεβρουαρίου 2005****σχετικά με την 77η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2799/1999**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί κοινής οργανώσεως της αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Δυνάμει του άρθρου 26 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2799/1999 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 1999, όσον αφορά τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου για τη χορήγηση ενίσχυσης στο αποκορυφωμένο γάλα και στο αποκορυφωμένο γάλα σε σκόνη που προορίζονται για τη διατροφή των ζώων και την πώληση του εν λόγω αποκορυφωμένου γάλακτος σε σκόνη<sup>(2)</sup>, οι οργανισμοί παρέμβασης έχουν θέσει σε διαρκή δημοπρασία ορισμένες ποσότητες αποκορυφωμένου γάλακτος σε σκόνη τις οποίες κατέχουν.

(2) Κατά τους όρους του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2799/1999 λαμβανομένων υπόψη των προσφορών που

έχουν γίνει δεκτές για κάθε ειδική δημοπρασία, καθορίζεται μία ελάχιστη τιμή πώλησης ή αποφασίζεται να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία.

(3) Η εξέταση των ληφθεισών προσφορών οδηγεί στο να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Για την 77η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2799/1999 και της οποίας η προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έληξε στις 22 Φεβρουαρίου 2005, δεν δίδεται συνέχεια στη δημοπρασία.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

(<sup>2</sup>) ΕΕ L 340 της 31.12.1999, σ. 3· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 328/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 25ης Φεβρουαρίου 2005****σχετικά με τον 13ο επιμέρους διαγωνισμό στο πλαίσιο του διαρκούς διαγωνισμού που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 214/2001**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999 περί κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10 στοιχείο γ),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 214/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα παρέμβασης στην αγορά του αποκορυφωμένου γάλακτος σε σκόνη<sup>(2)</sup>, οι οργανισμοί παρέμβασης προβαίνουν σε πώληση με διαρκή διαγωνισμό ορισμένων ποσοτήτων αποκορυφωμένου γάλακτος σε σκόνη που βρίσκονται στην κατοχή τους.
- (2) Λαμβανομένων υπόψη των προσφορών που έχουν ληφθεί για κάθε επιμέρους διαγωνισμό πρέπει να καθοριστεί ελάχιστη

τιμή πώλησης ή να αποφασιστεί να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό, σύμφωνα με το άρθρο 24α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 214/2001.

- (3) Η εξέταση των ληφθεισών προσφορών οδηγεί στο να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Όσον αφορά τον 13ο επιμέρους διαγωνισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 214/2001, για τον οποίο η προθεσμία υποβολής προσφορών έληξε στις 22 Φεβρουαρίου 2005, δεν δίδεται συνέχεια στη δημοπρασία.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 37 της 7.2.2001, σ. 100· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 329/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για τον καθορισμό ορισμένων ενδεικτικών ποσοτήτων και ατομικών ανωτάτων ορίων για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής μπανανών στην Κοινότητα για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005, στο πλαίσιο των δασμολογικών ποσοστώσεων Α/Β και Γ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 404/93 του Συμβουλίου, της 13ης Φεβρουαρίου 1993, για την κοινή οργάνωση της αγοράς στον τομέα της μπανάνας<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 20,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 της Επιτροπής, της 7ης Μαΐου 2001, περί των λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 404/93 του Συμβουλίου σχετικά με το καθεστώς εισαγωγής μπανανών στην Κοινότητα<sup>(2)</sup>, προβλέπει τη δυνατότητα να καθορισθεί μια ενδεικτική ποσότητα, η οποία εκφράζεται με ενιαίο ποσοστό των διαθέσιμων ποσοτήτων για κάθε μία από τις δασμολογικές ποσοστώσεις, Α/Β και Γ που προβλέπονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 404/93, για την έκδοση των πιστοποιητικών εισαγωγής για καθένα από τα τρία πρώτα τρίμηνα του έτους.
- (2) Η ανάλυση των στοιχείων που αφορούν, αφενός, τις ποσότητες μπανάνας που διατέθηκαν στο εμπόριο στην Κοινότητα το 2004, και ειδικότερα τις πραγματικές εισαγωγές κυρίως κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου, και, αφετέρου, τις προοπτικές εφοδιασμού και κατανάλωσης της κοινοτικής αγοράς κατά τη διάρκεια του εν λόγω δεύτερου τριμήνου του 2005, οδηγεί στον καθορισμό ενδεικτικών ποσοτήτων για τις δασμολογικές ποσοστώσεις Α/Β και Γ, ώστε να εξασφαλισθεί ικανοποιητικός εφοδιασμός της Κοινότητας και να συνεχιστούν οι εμπορικές ροές μεταξύ των τομέων της παραγωγής και της εμπορίας.
- (3) Βάσει των ίδιων στοιχείων, σκόπιμο είναι να καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 η ανώτατη ποσότητα, για την οποία κάθε εμπορευόμενος μπορεί να υποβάλει αιτήσεις πιστοποιητικών για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005.
- (4) Δεδομένου ότι οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν πριν από την έναρξη της περιόδου υποβολής των αιτήσεων πιστοποιητικών για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005, πρέπει να προβλεφθεί η άμεση εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

(5) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμοσθούν για τους εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1892/2004 της Επιτροπής<sup>(3)</sup> έχει θεσπίσει μεταβατικά μέτρα για την εισαγωγή μπανανών στην Κοινότητα λόγω της προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λεττονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας.

(6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης μπανάνας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Για το δεύτερο τρίμηνο του 2005, η ενδεικτική ποσότητα που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001, για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής μπανανών στο πλαίσιο των δασμολογικών ποσοστώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 404/93, καθορίζεται σε:

- 29 % των διαθέσιμων ποσοτήτων για τους παραδοσιακούς εμπορευόμενους και τους μη παραδοσιακούς εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, για τις δασμολογικές ποσοστώσεις Α/Β,
- 29 % των διαθέσιμων ποσοτήτων για τους παραδοσιακούς εμπορευόμενους και τους μη παραδοσιακούς εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, για τη δασμολογική ποσόστωση Γ.

## Άρθρο 2

Για το δεύτερο τρίμηνο του 2005, η μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001, για τις αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής μπανανών στο πλαίσιο των δασμολογικών ποσοστώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 404/93 καθορίζεται σε:

- α) 29 % της ποσότητας αναφοράς που καθορίστηκε και κοινοποιήθηκε κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 για τους παραδοσιακούς εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, για τις δασμολογικές ποσοστώσεις Α/Β·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 47 της 25.2.1993, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 126 της 8.5.2001, σ. 6· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 838/2004 (ΕΕ L 127 της 29.4.2004, σ. 52).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 328 της 30.10.2004, σ. 50.

β) 29 % της ποσότητας που καθορίστηκε και κοινοποιήθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 για τους μη παραδοσιακούς εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, για τις δασμολογικές ποσοστώσεις Α/Β·

γ) 29 % της ποσότητας αναφοράς που καθορίστηκε και κοινοποιήθηκε κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 για τους παραδοσιακούς εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, για τη δασμολογική ποσόστωση Γ·

δ) 29 % της ποσότητας που καθορίστηκε και κοινοποιήθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 για τους μη παραδοσιακούς εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα με τη σύνθεση που είχε στις 30 Απριλίου 2004, για τη δασμολογική ποσόστωση Γ.

*Άρθρο 3*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 330/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για τον καθορισμό ορισμένων ενδεικτικών ποσοτήτων και ατομικών ανωτάτων ορίων για την έκδοση πιστοποιητικών σχετικά με την πρόσθετη ποσότητα για τις εισαγωγές μπανανών στα νέα κράτη μέλη για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συνθήκη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λεττονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας,

την πράξη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λεττονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, και ιδίως το πρώτο εδάφιο του άρθρου 41,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 404/93 του Συμβουλίου, της 13ης Φεβρουαρίου 1993, για την κοινή οργάνωση της αγοράς στον τομέα της μπανάνας<sup>(1)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1892/2004 της Επιτροπής<sup>(2)</sup> θέσπισε τα μεταβατικά μέτρα που ήσαν αναγκαία, για να διευκολυνθεί η μετάβαση από τις ρυθμίσεις που ίσχυαν στα νέα κράτη μέλη πριν από την προσχώρηση προς τις σχετικές με τις εισαγωγές ρυθμίσεις που ισχύουν στο πλαίσιο της κοινής οργάνωσης των αγορών στον τομέα της μπανάνας για το έτος 2005. Για να εξασφαλιστεί ο εφοδιασμός της αγοράς, ιδίως στα νέα κράτη μέλη, ο εν λόγω κανονισμός καθόρισε μια πρόσθετη ποσότητα σε μεταβατική βάση για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής. Η διαχείριση της εν λόγω πρόσθετης ποσότητας πρέπει να γίνει με χρήση των μηχανισμών και των μέσων που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 896/2001 της Επιτροπής, της 7ης Μαΐου 2001, περί των λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 404/93 του Συμβουλίου σχετικά με το καθεστώς εισαγωγής μπανανών στην Κοινότητα<sup>(3)</sup>.

(2) Το άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001, προβλέπει τη δυνατότητα να καθοριστούν ενδεικτικές ποσότητες και ατομικά ανώτατα όρια για την έκδοση των πιστοποιητικών εισαγωγής για καθένα από τα τρία πρώτα τρίμηνα του έτους.

(3) Για τον καθορισμό των εν λόγω ενδεικτικών ποσοτήτων και ατομικών ανωτάτων ορίων, ενδείκνυται να εφαρμοστούν τα ίδια ποσοστά με τα καθοριζόμενα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 329/2005 της Επιτροπής<sup>(4)</sup> για τη διαχείριση των δασμολογικών ποσοτώσεων Α/Β και Γ, ώστε να εξασφαλισθεί ικανοποιητικός εφοδιασμός και να συνεχιστούν οι εμπορικές ροές μεταξύ των τομέων της παραγωγής και της εμπορίας.

(4) Δεδομένου ότι οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν πριν από την έναρξη της περιόδου υποβολής των αιτήσεων πιστοποιητικών για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005, πρέπει να προβλεφθεί η άμεση εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

(5) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμοσθούν για τους εμπορευόμενους που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα και καταχωρίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1892/2004.

(6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης μπανάνας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Στο πλαίσιο της πρόσθετης ποσότητας που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1892/2004, η ενδεικτική ποσότητα που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001 για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής μπανανών καθορίζεται, για το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2005, σε 29 % των διαθέσιμων αντιστοίχως για τους παραδοσιακούς εμπορευόμενους και τους μη παραδοσιακούς εμπορευόμενους ποσοτήτων, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1892/2004.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 47 της 25.2.1993, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.

(<sup>2</sup>) ΕΕ L 328 της 30.10.2004, σ. 50.

(<sup>3</sup>) ΕΕ L 126 της 8.5.2001, σ. 6· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 838/2004 (ΕΕ L 127 της 29.4.2004, σ. 52).

(<sup>4</sup>) Βλέπε σελίδα 11 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.



## Άρθρο 2

Στο πλαίσιο της πρόσθετης ποσότητας που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1892/2004, η μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 896/2001, για τις αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής μπανανών για το δεύτερο τρίμηνο του 2005, καθορίζεται σε:

α) 29 % της ειδικής ποσότητας αναφοράς που κοινοποιήθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ)

αριθ. 1892/2004, στην περίπτωση των παραδοσιακών εμπορευομένων·

β) 29 % της ειδικής χορήγησης που κοινοποιήθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1892/2004, στην περίπτωση των μη παραδοσιακών εμπορευομένων.

## Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 331/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για τον καθορισμό του ποσού της ενίσχυσης για ιδιωτική αποθεματοποίηση βουτύρου και κρέμας γάλακτος, που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, και για παρέκκλιση διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 34 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1999, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα παρέμβασης στην αγορά του βουτύρου και της κρέμας γάλακτος<sup>(2)</sup>, ορίζει ρητά ότι το ποσό της ενίσχυσης για ιδιωτική αποθεματοποίηση που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 πρέπει να καθορίζεται κάθε έτος.
- (2) Το άρθρο 6 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 ορίζει ότι το ποσό της ενίσχυσης καθορίζεται βάσει των δαπανών αποθεματοποίησης και της προβλεπόμενης εξέλιξης των τιμών νωπού βουτύρου και βουτύρου αποθεματοποίησης.
- (3) Σχετικά με τις δαπάνες αποθεματοποίησης, πρέπει να ληφθούν υπόψη κυρίως τα έξοδα εισόδου και εξόδου των καλυπτόμενων προϊόντων, η ημερήσια δαπάνη αποθήκευσης υπό ψύξη και οι χρηματοοικονομικές δαπάνες αποθεματοποίησης.
- (4) Σχετικά με την προβλεπόμενη εξέλιξη των τιμών, πρέπει να ληφθούν υπόψη, αφενός οι μειώσεις των τιμών παρέμβασης για το βούτυρο που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 και, αφετέρου, η συνακόλουθη αναμενόμενη πτώση των τιμών νωπού βουτύρου και βουτύρου αποθεματοποίησης στην αγορά και να χορηγηθούν μεγαλύτερα ποσά ενίσχυσης στην περίπτωση των συμβάσεων για τις οποίες οι αιτήσεις θα έχουν παραληφθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2005.

- (5) Για να αποτραπεί η υποβολή πληθώρας αιτήσεων για ιδιωτική αποθεματοποίηση πριν από την ανωτέρω ημερομηνία, πρέπει να προβλεφθούν για την περίοδο που λήγει την 1η Ιουλίου 2005, μια ενδεικτική ποσότητα και μηχανισμός επικοινωνίας που θα επιτρέπει στην Επιτροπή να διαπιστώσει τότε θα συμπληρωθεί η ποσότητα αυτή. Στον καθορισμό της εν λόγω ενδεικτικής ποσότητας πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ποσότητες που καλύφθηκαν από συμβάσεις αποθεματοποίησης τα προηγούμενα έτη.
- (6) Το άρθρο 29 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999 ορίζει ρητά ότι οι εργασίες εισόδου στο απόθεμα μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο μεταξύ 15ης Μαρτίου και 15ης Αυγούστου του ίδιου έτους. Η παρούσα κατάσταση της αγοράς του βουτύρου δικαιολογεί τη μετάθεση της αναρκτήριας ημερομηνίας για τις εργασίες εισόδου στο απόθεμα βουτύρου και κρέμας γάλακτος το 2005 νωρίτερα, την 1η Μαρτίου. Συνεπώς πρέπει να προβλεφθεί παρέκκλιση των διατάξεων του συγκεκριμένου άρθρου.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

1. Για τις συμβάσεις που συνάπτονται το 2005, η ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 καθορίζεται ανά τόνο βουτύρου ή ισοδύναμου βουτύρου ως εξής:

α) για όλες τις συμβάσεις:

— 17,92 ευρώ για τα πάγια έξοδα αποθεματοποίησης,

— 0,33 ευρώ ανά ημέρα συμβατικής αποθεματοποίησης για τα έξοδα αποθήκευσης υπό ψύξη,

— ένα ποσό ανά ημέρα συμβατικής αποθεματοποίησης, το οποίο υπολογίζεται με βάση το 90 % της τιμής παρέμβασης για το βούτυρο που ισχύει την ημέρα της έναρξης της συμβατικής αποθεματοποίησης και με ετήσιο επιτόκιο 2,25 %

και

β) 102,60 ευρώ για τις συμβάσεις που συνάπτονται μετά από αίτηση η οποία έχει παραληφθεί από τον οργανισμό παρέμβασης πριν από την 1η Ιουλίου 2005.

(1) ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

(2) ΕΕ L 333 της 24.12.1999, σ. 11· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2250/2004 (ΕΕ L 381 της 28.12.2004, σ. 25).

2. Ο οργανισμός παρέμβασης καταγράφει την ημερομηνία παραλαβής των αιτήσεων σύναψης σύμβασης που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999, καθώς επίσης τις αντίστοιχες ποσότητες και ημερομηνίες παραγωγής και τον τόπο όπου είναι αποθηκευμένο το βούτυρο.

Κάθε Τρίτη και ώρα 12 μ.μ. (τοπική Βρυξελλών) το αργότερο, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις ποσότητες που καλύπτονταν από τις ανωτέρω αιτήσεις την προηγούμενη εβδομάδα. Από τη στιγμή που η Επιτροπή ανακοινώνει στα κράτη μέλη ότι η ποσότητα που αντιστοιχεί στις αιτήσεις ανέρχεται σε 80 000 τόνους, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή καθημερινά και πριν από τις 12 μ.μ. (ώρα Βρυξελλών) τις ποσότητες τις οποίες κάλυπταν οι αιτήσεις την προηγούμενη ημέρα.

3. Η Επιτροπή θα αναστείλει την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχείο β) και της παραγράφου 2, μόλις διαπιστώσει ότι η ποσότητα που αντιστοιχεί στις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 στοιχείο β) αιτήσεις ανέρχεται σε 110 000 τόνους.

#### Άρθρο 2

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 29 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999, οι εργασίες εισόδου στο απόθεμα το 2005 επιτρέπεται να πραγματοποιηθούν από την 1η Μαρτίου.

#### Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 332/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για την πληρωμή των επιστροφών κατά την εξαγωγή στην Κροατία προϊόντων που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 0406 και καλύπτονται από πιστοποιητικά για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις πριν από την 1η Ιουνίου 2003

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 26 παράγραφος 3 και το άρθρο 31 παράγραφος 14,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για να εμποδιστεί εκτροπή του εμπορίου, το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 951/2003 της Επιτροπής, της 28ης Μαΐου 2003, για παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 174/1999 για τον καθορισμό των ειδικών λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 804/68 του Συμβουλίου όσον αφορά τα πιστοποιητικά εξαγωγής και των επιστροφών κατά την εξαγωγή στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων και από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 800/1999 για τις κοινές λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος πιστοποιητικών εξαγωγής για τα γεωργικά προϊόντα<sup>(2)</sup> προβλέπει ότι δεν πληρώνεται καμία επιστροφή για τα πιστοποιητικά εξαγωγής προϊόντων που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 0406 και χρησιμοποιούνται από την 1η Ιουνίου 2003 για εξαγωγές προς την Κροατία, εφόσον αναφέρονται στη θέση 7 προορισμό άλλο από την χώρα αυτή.
- (2) Τα δικαιώματα επιστροφών που προκύπτουν από πιστοποιητικά εξαγωγής για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις πριν από την ημερομηνία εφαρμογής ενός κανονισμού, δεν πρέπει να θιγούν.

(3) Συνεπώς, ο περιορισμός που θεσπίζεται με το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 951/2003 πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στα πιστοποιητικά για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις από την 1η Ιουνίου 2003 και μετέπειτα.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Οι επιστροφές κατά την εξαγωγή στην Κροατία προϊόντων που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 0406 και καλύπτονται από πιστοποιητικά για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις πριν από την 1η Ιουνίου 2003 και αναφέρονται στη θέση 7 προορισμό άλλο από την εν λόγω χώρα, ο οποίος εμπίπτει στη ζώνη προορισμού Ι, όπως καθορίστηκε με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 174/1999 της Επιτροπής<sup>(3)</sup>, πρέπει να πληρώνονται.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουνίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 133 της 29.5.2003, σ. 82· κανονισμός που καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1948/2003 (ΕΕ L 287 της 5.11.2003, σ. 13).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 20 της 27.1.1999, σ. 8.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 333/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για καθορισμό του διορθωτικού στοιχείου που εφαρμόζεται κατά την επιστροφή για τα σιτηρά

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1784/2003 του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2003, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1784/2003, η επιστροφή που εφαρμόζεται κατά τις εξαγωγές σιτηρών την ημέρα καταθέσεως της αιτήσεως πιστοποιητικού, εφαρμόζεται, κατόπιν αιτήσεως, σε μια εξαγωγή που πρόκειται να πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της ισχύος του πιστοποιητικού. Στην περίπτωση αυτή το διορθωτικό στοιχείο πιθανόν εφαρμόζεται στην επιστροφή.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών<sup>(2)</sup>, επέτρεψε τον καθορισμό ενός διορθωτικού στοιχείου για τα προϊόντα που περιλαμβάνονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου<sup>(3)</sup>. Το διορθωτικό αυτό στοιχείο πρέπει να υπολογιστεί λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95.

- (3) Η κατάσταση της διεθνούς αγοράς ή οι ειδικές απαιτήσεις ορισμένων αγορών δύνανται να καταστήσουν αναγκαία τη διαφοροποίηση του διορθωτικού στοιχείου ανάλογα με τον προορισμό.
- (4) Το διορθωτικό στοιχείο καθορίζεται ταυτόχρονα με την επιστροφή και σύμφωνα με την ίδια διαδικασία ότι δύνανται να τροποποιηθεί κατά το διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο καθορισμών.
- (5) Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι το διορθωτικό στοιχείο καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Το διορθωτικό στοιχείο που εφαρμόζεται στις επιστροφές που καθορίστηκαν εκ των προτέρων για τις εξαγωγές σιτηρών, το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1784/2003, με εξαίρεση τη βύνη, καθορίζεται στο παράρτημα.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Μαρτίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 270 της 21.10.2003, σ. 78.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1431/2003 (ΕΕ L 203 της 12.8.2003, σ. 16).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1104/2003 (ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό του διορθωτικού στοιχείου που εφαρμόζεται κατά την επιστροφή για τα σιτηρά

(EUR/τ)

Κωδικός προϊόντος	Προορισμός	Τρέχων 3	1η προθεσμία 4	2η προθεσμία 5	3η προθεσμία 6	4η προθεσμία 7	5η προθεσμία 8	6η προθεσμία 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	C01	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1002 00 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	C02	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	C03	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	C01	0	-0,63	-1,26	-1,26	—	—	—
1101 00 15 9130	C01	0	-0,59	-1,18	-1,18	—	—	—
1101 00 15 9150	C01	0	-0,54	-1,09	-1,09	—	—	—
1101 00 15 9170	C01	0	-0,50	-1,00	-1,00	—	—	—
1101 00 15 9180	C01	0	-0,47	-0,94	-0,94	—	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9700	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

Σημ.: Οι κωδικοί των προϊόντων, καθώς και οι κωδικοί των προορισμών της σειράς «Α», ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3846/87 της Επιτροπής (ΕΕ L 366 της 24.12.1987, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί.

Οι αριθμητικοί κωδικοί των προορισμών ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2081/2003 (ΕΕ L 313 της 28.11.2003, σ. 11).

C01: Όλες οι τρίτες χώρες εκτός από την Αλβανία, τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Κροατία, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, τη Σερβία και Μαυροβούνιο, την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, το Λιχτενστάιν και την Ελβετία.

C02: Η Αλγερία, η Σαουδική Αραβία, το Μπαχρέν, η Αίγυπτος, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Ιράν, το Ιράκ, το Ισραήλ, η Ιορδανία, το Κουβέιτ, ο Λίβανος, η Λιβύη, το Μαρόκο, η Μαυριτανία, το Ομάν, η Συρία, η Τυνησία και η Υεμένη.

C03: Όλες οι τρίτες χώρες εκτός από τη Βουλγαρία, τη Νορβηγία, τη Ρουμανία, την Ελβετία και το Λιχτενστάιν.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 334/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται στα προϊόντα των τομέων σιτηρών και όρυζας που παραδίδονται στο πλαίσιο κοινοτικών και εθνικών μέτρων επισιτιστικής βοήθειας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1784/2003 του Συμβουλίου, της 29ής Σεπτεμβρίου 2003, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 3,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου, της 22ης Δεκεμβρίου 1995, περί κοινής οργανώσεως αγοράς της όρυζας<sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2681/74 του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 1974, περί κοινοτικής χρηματοδότησεως των δαπανών που προκύπτουν από την προμήθεια γεωργικών προϊόντων λόγω της επισιτιστικής βοήθειας<sup>(3)</sup> προβλέπει ότι το μέρος των δαπανών που αντιστοιχεί στις επιστροφές κατά την εξαγωγή που καθορίζονται στο σχετικό τομέα, σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες, χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων, τμήμα Εγγυήσεων.
- (2) Για να διευκολυνθεί η κατάρτιση και η διαχείριση του προϋπολογισμού για τα κοινοτικά μέτρα επισιτιστικής βοήθειας και προκειμένου να επιτραπεί στα κράτη μέλη να γνωρίσουν το επίπεδο της κοινοτικής συμμετοχής στη χρηματοδότηση των εθνικών μέτρων επισιτιστικής βοήθειας, πρέπει να καθορισθεί το επίπεδο των επιστροφών που χορηγούνται για τα μέτρα αυτά.

(3) Οι γενικοί κανόνες και οι λεπτομέρειες εφαρμογής που προβλέπονται από το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1784/2003 και από το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95 για τις επιστροφές κατά την εξαγωγή εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στις προαναφερόμενες ενέργειες.

(4) Τα ειδικά κριτήρια τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της επιστροφής κατά την εξαγωγή για την όρυζα έχουν καθορισθεί στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95.

(5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Για τις κοινοτικές και εθνικές επισιτιστικές βοήθειες στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων ή άλλων συμπληρωματικών προγραμμάτων, καθώς και άλλων κοινοτικών ενεργειών δωρεάν διανομής οι επιστροφές που εφαρμόζονται στα προϊόντα των τομέων των σιτηρών και της όρυζας καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Μαρτίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 270 της 21.10.2003, σ. 78.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 329 της 30.12.1995, σ. 18· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 411/2002 της Επιτροπής (ΕΕ L 62 της 5.3.2002, σ. 27).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 288 της 25.10.1974, σ. 1.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2005, για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται στα προϊόντα των τομέων σιτηρών και όρυζας που παραδίδονται στο πλαίσιο κοινοτικών και εθνικών μέτρων επισιτιστικής βοήθειας

(EUR/τόνο)	
Κωδικός προϊόντος	Ποσό επιστροφών
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	0,00
1002 00 00 9000	0,00
1003 00 90 9000	0,00
1005 90 00 9000	0,00
1006 30 92 9100	0,00
1006 30 92 9900	0,00
1006 30 94 9100	0,00
1006 30 94 9900	0,00
1006 30 96 9100	0,00
1006 30 96 9900	0,00
1006 30 98 9100	0,00
1006 30 98 9900	0,00
1006 30 65 9900	0,00
1007 00 90 9000	0,00
1101 00 15 9100	0,00
1101 00 15 9130	0,00
1102 10 00 9500	0,00
1102 20 10 9200	56,00
1102 20 10 9400	48,00
1103 11 10 9200	0,00
1103 13 10 9100	72,00
1104 12 90 9100	0,00

NB: Οι κωδικοί των προϊόντων καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3846/87 της Επιτροπής (ΕΕ L 366 της 24.12.1987, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε.



## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 335/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για το σκόρδο που εισάγεται στο πλαίσιο της  
αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης που άνοιξε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 218/2005

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη:

Άρθρο 1

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 218/2005 της Επιτροπής, της 10ης Φεβρουαρίου 2005, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης για το σκόρδο<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 3,

1. Τα πιστοποιητικά εισαγωγής που ζητήθηκαν από τους παραδοσιακούς εισαγωγείς δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 218/2005 και των οποίων οι αιτήσεις διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη στις 22 Φεβρουαρίου 2005 εκδίδονται, μέχρι 2,985 % της ζητηθείσας ποσότητας.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

2. Τα πιστοποιητικά εισαγωγής που ζητήθηκαν από τους νέους εισαγωγείς δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 218/2005 και των οποίων οι αιτήσεις διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή στις 22 Φεβρουαρίου 2005 εκδίδονται μέχρι 0,741 % της ζητηθείσας ποσότητας.

Οι αιτήσεις πιστοποιητικών που υποβλήθηκαν από τους παραδοσιακούς και νέους εισαγωγείς στις αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 218/2005 υπερβαίνουν τις διαθέσιμες ποσότητες. Πρέπει συνεπώς να καθοριστεί σε ποιο βαθμό μπορούν να εκδοθούν τα πιστοποιητικά,

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 28 Φεβρουαρίου 2005.

Εφαρμόζεται έως τις 30 Ιουνίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
J. M. SILVA RODRÍGUEZ  
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και  
Αγροτικής Ανάπτυξης

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 39 της 11.2.2005, σ. 5.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 336/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 25ης Φεβρουαρίου 2005****για την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για ορισμένες κονσέρβες μανιταριών που εισάγονται στο πλαίσιο της αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης που άνοιξε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 220/2005**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη:

**Άρθρο 1**

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 220/2005 της Επιτροπής, της 10ης Φεβρουαρίου 2005, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης κονσερβών μανιταριών<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 3,

1. Τα πιστοποιητικά εισαγωγής που ζητήθηκαν από τους παραδοσιακούς εισαγωγείς δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 220/2005 και των οποίων οι αιτήσεις διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη στις 22 Φεβρουαρίου 2005, εκδίδονται μέχρι ποσοστού 7,853 % της ζητηθείσας ποσότητας.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

2. Τα πιστοποιητικά εισαγωγής που ζητήθηκαν από τους νέους εισαγωγείς δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 220/2005 και των οποίων οι αιτήσεις διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή στις 22 Φεβρουαρίου 2005, εκδίδονται μέχρι ποσοστού 9,615 % της ζητηθείσας ποσότητας.

**Άρθρο 2**

Οι αιτήσεις πιστοποιητικών που υποβλήθηκαν από τους παραδοσιακούς και νέους εισαγωγείς στις αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 220/2005 υπερβαίνουν τις διαθέσιμες ποσότητες. Πρέπει συνεπώς να καθορισθεί σε ποιο βαθμό μπορούν να εκδοθούν τα πιστοποιητικά,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 28 Φεβρουαρίου 2005.

Εφαρμόζεται έως τις 30 Ιουνίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
J. M. SILVA RODRÍGUEZ  
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας  
και Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 39 της 11.2.2005, σ. 11.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 337/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για αναστολή των αγορών βουτύρου σε ορισμένα κράτη μέλη

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, για κοινή οργάνωση της αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων<sup>(1)</sup>,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2771/1999 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1999, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα παρέμβασης στην αγορά του βουτύρου και της κρέμας γάλακτος<sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999 προβλέπει ότι οι αγορές εγκρίνονται ή αναστέλλονται από την Επιτροπή σε ένα κράτος μέλος μόλις διαπιστωθεί ότι η τιμή της αγοράς ευρίσκεται, σ' αυτό το κράτος μέλος, κατά τη διάρκεια δύο συνεχών εβδομάδων και ανάλογα με την περίπτωση, είτε σε κατώτερο επίπεδο είτε σε επίπεδο ίσο ή ανώτερο του 92 % της τιμής παρέμβασης.

- (2) Ο τελευταίος κατάλογος των κρατών μελών στα οποία αναστάλη η παρέμβαση καταρτίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1487/2004 της Επιτροπής<sup>(3)</sup>. Ο κατάλογος αυτός πρέπει να προσαρμοστεί κατά τρόπο που να λαμβάνονται υπόψη οι νέες τιμές της αγοράς που κοινοποιήθηκαν από την Ιταλία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, τη Σλοβενία και την Ουγγαρία κατ' εφαρμογή του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2771/1999. Για λόγους ευκρίνειας, είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί ο κατάλογος αυτός και να καταργηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1487/2004,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Οι αγορές βουτύρου που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 αναστέλλονται στο Βέλγιο, στην Τσεχική Δημοκρατία, στη Δανία, στην Κύπρο, στην Ουγγαρία, στη Μάλτα, στην Ελλάδα, στη Γαλλία, στο Λουξεμβούργο, στις Κάτω Χώρες, στην Αυστρία, στη Σλοβακία, στη Σλοβενία, στη Φινλανδία, στη Σουηδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

## Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1487/2004 καταργείται.

## Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 333 της 24.12.1999, σ. 11· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1932/2004 (ΕΕ L 333 της 9.11.2004, σ. 4).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 273 της 21.8.2004, σ. 11.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 338/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 25ης Φεβρουαρίου 2005****για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή θερμικά επεξεργασμένου μακρόσπερμου λευκασμένου ρυζιού Β καταγωγής ορισμένων τρίτων χωρών στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2032/2004**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1785/2003 του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2003, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς της όρυζας<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2032/2004 της Επιτροπής<sup>(2)</sup>, προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιστροφή κατά την εξαγωγή του ρυζιού.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 584/75 της Επιτροπής<sup>(3)</sup>, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν, η Επιτροπή δύναται, κατά τη διαδικασία η οποία προβλέπεται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1785/2003, να αποφασίσει τον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή. Για τον καθορισμό αυτό, πρέπει να ληφθούν, κυρίως, υπόψη τα κριτήρια τα προβλεπόμενα στο άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1785/2003. Η δημοπρασία κατακυρώνεται στον

υποβάλλοντα προσφορά η οποία ευρίσκεται στο επίπεδο της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή ή σε κάποιο κατώτερο επίπεδο.

- (3) Η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω ρυζιού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή θερμικά επεξεργασμένου μακρόσπερμου λευκασμένου ρυζιού Β προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών, καθορίζεται βάσει προσφορών που έχουν υποβληθεί από τις 21 έως τις 24 Φεβρουαρίου 2005, σε 60,00 EUR/t, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2032/2004.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 270 της 21.10.2003, σ. 96.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 353 της 27.11.2004, σ. 6.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 61 της 7.3.1975, σ. 25· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1948/2002 (ΕΕ L 299 της 1.11.2002, σ. 18).

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 339/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της δημοπρασίας για τον καθορισμό της επιδότησης για την αποστολή μακρόσπερμου αποφλοιωμένου ρυζιού Β προς τη νήσο Ρεϋνιόν, που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2033/2004

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1785/2003 του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2003, περί κοινής οργανώσεως αγοράς της όρυζας<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2692/89 της Επιτροπής, της 6ης Σεπτεμβρίου 1989, περί λεπτομερών κανόνων εφαρμογής σχετικά με τις αποστολές ρυζιού στη Ρεϋνιόν<sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2033/2004 της Επιτροπής<sup>(3)</sup>, προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιδότηση κατά την αποστολή ρυζιού προς τη νήσο Ρεϋνιόν.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2692/89, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.

1785/2003, να αποφασίσει να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία.

- (3) Λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2692/89, δεν ενδείκνυται να καθορισθεί η μέγιστη επιδότηση.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που υποβλήθηκαν από τις 21 έως τις 24 Φεβρουαρίου 2005 στο πλαίσιο της δημοπρασίας της επιδότησης για την αποστολή μακρόσπερμου αποφλοιωμένου ρυζιού Β του κωδικού ΣΟ 1006 20 98 προς τη νήσο Ρεϋνιόν, που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2033/2004.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 270 της 21.10.2003, σ. 96.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 261 της 7.9.1989, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1275/2004 (ΕΕ L 241 της 13.7.2004, σ. 8).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 353 της 27.11.2004, σ. 9.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 340/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ****της 25ης Φεβρουαρίου 2005****σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν για την εξαγωγή στρογγυλόσπερμου, μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού σε κόκκους προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2031/2004**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1785/2003 του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2003, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς της όρυζας<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2031/2004 της Επιτροπής<sup>(2)</sup> προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιστροφή κατά την εξαγωγή ρυζιού.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 584/75 της Επιτροπής<sup>(3)</sup>, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1785/2003, να αποφασίσει να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία.

(3) Λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1785/2003, δεν ενδείκνυται να καθορισθεί η μέγιστη επιστροφή.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

**Άρθρο 1**

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που υποβλήθηκαν από τις 21 έως τις 24 Φεβρουαρίου 2005 στα πλαίσια της δημοπρασίας της επιστροφής κατά την εξαγωγή στρογγυλόσπερμου, μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών, που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2031/2004.

**Άρθρο 2**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Φεβρουαρίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή  
Mariann FISCHER BOEL  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 270 της 21.10.2003, σ. 96.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 353 της 27.11.2004, σ. 3.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 61 της 7.3.1975, σ. 25· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1948/2002 (ΕΕ L 299 της 1.11.2002, σ. 18)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 341/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2005

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1432/94 και (ΕΚ) αριθ. 1458/2003 σχετικά με τη μέγιστη ποσότητα την οποία πρέπει να αφορούν οι αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής χοιρείου κρέατος

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2759/75 του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1975, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα του χοιρείου κρέατος<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 774/94 του Συμβουλίου, της 29ης Μαρτίου 1994, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης ορισμένων κοινοτικών δασμολογικών ποσοστώσεων για το βόειο κρέας υψηλής ποιότητας, το χοίρειο κρέας, το κρέας πουλερικών, το σιτάρι και το σμιγάδι, καθώς και τα πίτουρα εν γένει και άλλα υπολείμματα<sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 7,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1095/96 του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1996, περί εφαρμογής των παραχωρήσεων του καταλόγου CXL, καταρτισθέντος κατόπιν των διαπραγματεύσεων του άρθρου XXIV.6 της GATT<sup>(3)</sup>, και ιδίως το άρθρο 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1432/94 της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 1994, για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής στον τομέα του χοιρείου κρέατος του καθεστώτος εισαγωγής που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 774/94 του Συμβουλίου για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης ορισμένων κοινοτικών δασμολογικών ποσοστώσεων για το χοίρειο κρέας, και για ορισμένα άλλα γεωργικά προϊόντα<sup>(4)</sup> και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1458/2003 της Επιτροπής, της 18ης Αυγούστου 2003, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης στον τομέα του χοιρείου κρέατος δασμολογικών ποσοστώσεων<sup>(5)</sup> ανοίχτηκαν δασμολογικές ποσοστώσεις εισαγωγής για το χοίρειο κρέας

και καθορίστηκαν λεπτομερώς οι όροι που διέπουν την πρόσβαση των επιχειρηματιών στις εν λόγω ποσοστώσεις.

- (2) Η χρησιμοποίηση των δύο δασμολογικών ποσοστώσεων εισαγωγής υπήρξε εν γένει χαμηλή κατά τα τελευταία έτη, ενώ ο καθορισμός μιας σχετικά μικρής μέγιστης ποσότητας την οποία πρέπει να αφορά κάθε αίτηση πιστοποιητικού ενδέχεται να αποτέλεσε αποθαρρυντικό παράγοντα. Προκειμένου να διευκολυνθεί η εμπορία χοιρείου κρέατος στο πλαίσιο των δύο εν λόγω ποσοστώσεων, πρέπει να αυξηθεί η οικεία μέγιστη ποσότητα.
- (3) Ως εκ τούτου, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1432/94 και (ΕΚ) αριθ. 1458/2003 πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης χοιρείου κρέατος,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1432/94, το ποσοστό «10%» αντικαθίσταται από το ποσοστό «20%».

Άρθρο 2

Στο άρθρο 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1458/2003, το ποσοστό «10%» αντικαθίσταται από το ποσοστό «20%».

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται στις αιτήσεις πιστοποιητικών που υποβάλλονται από την 1η Μαρτίου 2005.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή

Mariann FISCHER BOEL

Μέλος της Επιτροπής

(1) ΕΕ L 282 της 1.11.1975, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1365/2000 (ΕΕ L 156 της 29.6.2000, σ. 5).

(2) ΕΕ L 91 της 8.4.1994, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2198/95 της Επιτροπής (ΕΕ L 221 της 19.9.1995, σ. 3).

(3) ΕΕ L 146 της 20.6.1996, σ. 1.

(4) ΕΕ L 156 της 23.6.1994, σ. 14· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2083/2004 (ΕΕ L 360 της 7.12.2004, σ. 12).

(5) ΕΕ L 208 της 19.8.2003, σ. 3· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2083/2004.

## II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαρτίου 2004

σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* και *Toremar* (Όμιλος εταιρειών *Tirrenia*)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 470]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/163/EK)

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, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα άρθρα, κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους<sup>(1)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Η Επιτροπή, μετά τις πολυάριθμες καταγγελίες που έλαβαν οι υπηρεσίες της, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις έξι επιχειρήσεις του ομίλου *Tirrenia*, ήτοι τις εταιρείες *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* και *Torema*. Οι ενισχύσεις αυτές είχαν τη μορφή επιδοτήσεων που καταβλήθηκαν απευθείας σε καθεμία από τις επιχειρήσεις του ομίλου, με σκοπό την υποστήριξη των θαλασσίων δρομολογίων που εκτελούν οι εν λόγω εταιρείες, με βάση τις έξι συμφωνίες που είχαν συναφθεί με το ιταλικό κράτος το 1991. Οι συμφωνίες αυτές αποβλέπουν να εξασφαλιστεί η παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, οι περισσότερες από τις οποίες αποτελούν συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και της Σικελίας, της Σαρδηνίας και άλλων μικρότερων νήσων της Ιταλίας.
- (2) Η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη σχετική διαδικασία με επιστολή που απέστειλε στις 6 Αυγούστου 1999. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους για την απόφαση αυτή με επιστολή τους στις 28 Σεπτεμβρίου 1999.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 306 της 23.10.1999, σ. 2.



- (3) Μετά τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα <sup>(2)</sup>, πολυάριθμες εταιρείες, οι οποίες εκτελούν θαλάσσια δρομολόγια ανταγωνιζόμενες τις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia, έστειλαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους. Οι παρατηρήσεις αυτές διαβιβάστηκαν στις ιταλικές αρχές ώστε να υποβάλουν και εκείνες τα σχόλιά τους επί των παρατηρήσεων.
- (4) Στις 18 Οκτωβρίου 1999, η Ιταλία προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με αίτημα να ακυρωθεί το μέρος εκείνο της απόφασης για κίνηση της διαδικασίας, το οποίο αφορά την αναστολή χορήγησης των ενισχύσεων <sup>(3)</sup>. Επίσης, οι εταιρείες Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar κατέθεσαν στο Πρωτοδικείο προσφυγή ακύρωσης, με βάση το άρθρο 230 παράγραφος 4 της συνθήκης <sup>(4)</sup>.
- (5) Κατά τη διάρκεια της εξέτασης των καταγγελιών, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν το διαχωρισμό της εξέτασης της υπόθεσης του ομίλου Tirrenia, ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην έκδοση τελικής απόφασης για την επιχείρηση Tirrenia di Navigazione. Το αίτημα αυτό εκπορευόταν από την επιθυμία των ιταλικών αρχών να προβούν σε ιδιωτικοποίηση του ομίλου, αρχής γενομένης από την ίδια την επιχείρηση Tirrenia di Navigazione, και από την πρόθεσή τους να επιταχυνθεί η διαδικασία αυτή για την εν λόγω επιχείρηση.
- (6) Όσον αφορά το αίτημα αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η επιχείρηση Tirrenia di Navigazione είχε αναλάβει μέσα στον όμιλο το ρόλο του πρωταγωνιστή στο πεδίο της ακολουθούμενης χρηματοοικονομικής και εμπορικής στρατηγικής του ομίλου, αλλά και ότι οι έξι επιχειρήσεις του ομίλου, οι οποίες είναι νομικά ανεξάρτητες, δραστηριοποιούνταν σε γεωγραφικά διακεκριμένα τμήματα της αγοράς και ότι είναι σε ανταγωνισμό, σε ποικίλο βαθμό, τόσο με ιταλικές ιδιωτικές επιχειρήσεις αλλά και με επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών. Η Επιτροπή παρατήρησε επίσης ότι οι επιδοτήσεις τις οποίες χορήγησαν οι ιταλικές αρχές, κατ' εφαρμογή των συμφωνιών που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 1, είχαν υπολογισθεί κατά τρόπο ώστε να καλύπτουν το καθαρό λειτουργικό έλλειμμα που εμφάνιζαν οι εν λόγω γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε καθεμία από τις προαναφερθείσες επιχειρήσεις και ότι χορηγούνταν απευθείας στις επιχειρήσεις αυτές και όχι μέσω της Tirrenia di Navigazione. Τέλος, τα άλλα συστατικά στοιχεία των επίμαχων ενισχύσεων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας –οι επενδυτικές ενισχύσεις και οι φοροαπαλλαγές– έπρεπε να εξετασθούν χωριστά για κάθε επιχείρηση του ομίλου. Έτσι, η Επιτροπή έκρινε ότι μπορούσε να αποδεχθεί το αίτημα των ιταλικών αρχών και με την απόφαση 2001/851/EK <sup>(5)</sup> έκλεισε τη διαδικασία που είχε κινήσει για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην επιχείρηση Tirrenia di Navigazione.
- (7) Η παρούσα απόφαση αφορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις υπόλοιπες πέντε επιχειρήσεις του Ομίλου Tirrenia (στο εξής αποκαλούμενες «περιφερειακές επιχειρήσεις»). Σε διάφορες διμερείς συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν από το 2001 έως και το 2003, οι ιταλικές αρχές παρείχαν, για καθεμία από τις 50 περίπου γραμμές που εξυπηρετούνται από τις πέντε περιφερειακές επιχειρήσεις, πληροφορίες σχετικά με τις ιδιαιτερότητες των συγκεκριμένων αγορών, τη διαχρονική εξέλιξη της κίνησης που παρουσιάζουν οι κρατικές επιχειρήσεις, την τυχόν παρουσία ιδιωτικών επιχειρήσεων που λειτουργούν ανταγωνιστικά με τις κρατικές, την εξέλιξη του ύψους των κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν σε κάθε εταιρεία (έγγραφα με αριθμούς A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 και A/13356/04).
- (8) Ακόμη, ορισμένες από τις καταγγέλλουσες επιχειρήσεις, ιδίως μερικές ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κόλπο της Νάπολης σε ανταγωνισμό με την περιφερειακή επιχείρηση Caremar, διαβίβασαν στην Επιτροπή, τον Ιανουάριο, το Φεβρουάριο και το Σεπτέμβριο του 2003, συμπληρωματικές πληροφορίες με νέα στοιχεία τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στην εξέταση. Οι ιταλικές αρχές κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά. Στις 20 Οκτωβρίου 2003 πραγματοποιήθηκε διμερής σύσκεψη, μετά την οποία οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν δεσμεύσεις σχετικά με ορισμένες ταχείες γραμμές στον κόλπο της Νάπολης. Οι δεσμεύσεις αυτές επισημοποιήθηκαν με τη διακοίνωση 501 της 29ης Οκτωβρίου 2003, την οποία παρέλαβε η Επιτροπή στις 31 Οκτωβρίου 2003 (A/33506), και επιβεβαιώθηκαν με τη διακοίνωση της 17ης Φεβρουαρίου 2004 (A/13405/04). Όσον αφορά την Adriatica, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή συμπληρωματικά στοιχεία με τηλεομοιοτυπία της 23ης Φεβρουαρίου 2004 (αριθ. A/13970/04).

<sup>(2)</sup> Βλ. υποσημείωση 1.

<sup>(3)</sup> Υπόθεση C-400/99, εκκρεμεί επί της ουσίας. Με την απόφαση της 9ης Οκτωβρίου 2001 (Συλλογή I, σ. 7303) το Δικαστήριο απέρριψε το αίτημα της Επιτροπής να απορριφθεί η προσφυγή της Ιταλίας ως απαράδεκτη.

<sup>(4)</sup> Εκκρεμής υπόθεση T-246/99.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 318 της 4.12.2001, σ. 9.

## II. ΛΕΙΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

### Σχετικές αγορές

- (9) Η *Adriatica* εξυπηρετεί παραδοσιακά τις ακόλουθες διεθνείς συνδέσεις:
- i) στην κεντρική και νότιο Αδριατική:
    - Ανκόνα/Δυρράχιο (Αλβανία)
    - Μπάρι/Δυρράχιο
    - Ανκόνα/Σπλιτ (Κροατία)
    - Ανκόνα/Μπαρ (Γιουγκοσλαβία),
  - ii) στη βόρειο Αδριατική (Costa Istriana) μεταξύ των ιταλικών λιμένων Τεργέστης, Grado, Lignano, αφενός και αφετέρου, των κροατικών λιμένων Pirano, Parenzo, Rovigno, Brioni.
- Έως το 2000, η *Adriatica* εξυπηρετούσε και άλλες διεθνείς γραμμές, όπως:
- Τεργέστη/Δυρράχιο (Αλβανία)
  - Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα (Ελλάδα).
- (10) Παράλληλα, η *Adriatica* εκτελεί καθαρά τοπικές ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους Tremiti, με αναχώρηση από τους ιταλικούς ηπειρωτικούς λιμένες Ortona, Vasto, Termoli, Vieste και Manfredonia.
- (11) Τέλος, η *Adriatica* εκτελεί εμπορικά δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς τη Σικελία στις ακόλουθες ακτοπλοϊκές γραμμές:
- Ραβέννα/Κατάνια
  - Βενετία/Κατάνια
  - Λιβόρνο/Κατάνια <sup>(6)</sup>
  - Γένοβα/Termini Imerese <sup>(7)</sup>.
- (12) Το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης της εταιρείας *Adriatica* παρατηρείται στις διεθνείς συνδέσεις στην κεντρική και νότιο Αδριατική, ιδίως στις συνδέσεις με την Αλβανία (49 % της συνολικής κίνησης της επιχείρησης) και στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τις νήσους του αρχιπελάγους των νήσων Tremiti <sup>(8)</sup>. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, άνω του 90 % του συνολικού όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρει η *Adriatica* αφορά τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τη Σικελία και τις διεθνείς συνδέσεις στην κεντρική και νότιο Αδριατική (67 % του συνολικού όγκου μεταφοράς εμπορευμάτων από την επιχείρηση <sup>(9)</sup>).
- (13) Η πίεση την οποία υφίσταται η *Adriatica* από τον ανταγωνισμό στις διάφορες γραμμές που εξυπηρετεί ποικίλλει ως προς το επίπεδό της. Για παράδειγμα, στην κεντρική και νότιο Αδριατική, δύο μόνο διεθνείς γραμμές εξυπηρετούνται και από άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι οι εξής:
- Μπάρι/Δυρράχιο (Αλβανία), σύνδεση την οποία εξυπηρετούν, όλο το χρόνο δύο άλλες κοινοτικές επιχειρήσεις,
  - Ανκόνα/Σπλιτ (Κροατία), που εξυπηρετείται από τρεις άλλες εταιρείες, μεταξύ των οποίων μία κοινοτική που εκτελεί δρομολόγια μόνο κατά την περίοδο αιχμής.

Οι τακτικές γραμμές με την Ελλάδα από τους λιμένες του Μπρίντιζι και του Μπάρι, στις οποίες η *Adriatica* εκτελούσε δρομολόγια έως το 2000, εξυπηρετούνταν αντιθέτως από πολλές άλλες ναυτιλιακές εταιρείες, μεταξύ των οποίων και κοινοτικές επιχειρήσεις.

<sup>(6)</sup> Δρομολόγια που μεταφέρθηκαν από την *Tirrenia di Navigazione* στην *Adriatica* από την 1 Φεβρουαρίου 2001.

<sup>(7)</sup> Βλ. υποσημείωση 2.

<sup>(8)</sup> Από τους 596 943 επιβάτες που μεταφέρθηκαν από την *Adriatica* κατά το έτος 2000, 397 146 ταξίδεψαν στις γραμμές της κεντρικής και νότιας Αδριατικής — εκ των οποίων 334 639 μεταξύ της Ιταλίας και της Αλβανίας — και 161 024 στις συνδέσεις με το αρχιπελάγος των νήσων Tremiti.

<sup>(9)</sup> Από τα 779 223 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν από την *Adriatica* κατά το έτος 2000, 306 124 διακινήθηκαν στις γραμμές της κεντρικής και νότιας Αδριατικής — εκ των οποίων 235 542 μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας — και 473 099 στις γραμμές με τη Σικελία.

- (14) Στην αγορά ακτοπλοϊκών γραμμών με τις ιταλικές νήσους, η *Adriatica* έχει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό άλλων ιταλικών επιχειρήσεων στις συνδέσεις με ορισμένα νησιά του αρχιπελάγους Tremiti. Η παρουσία ωστόσο των επιχειρήσεων αυτών δεν είναι σταθερή κατά τη διάρκεια του έτους, καθώς οι ανταγωνιστές διακόπτουν τα δρομολόγια τους κατά τον περισσότερο χρόνο της εκτός αιχμής περιόδου. Στην αγορά των θαλάσσιων εμπορευματικών ενδομεταφορών με τη Σικελία, ο ανταγωνισμός από άλλες ιταλικές επιχειρήσεις αφορά δύο γραμμές, και συγκεκριμένα τις γραμμές Γένοβα/Termini Imerese<sup>(10)</sup> και Ραβέννα/Κατάνια.

#### *Saremar*

- (15) Η *Saremar* εκτελεί αποκλειστικά δρομολόγια με τα νησιά που βρίσκονται αντίστοιχα βορειο-ανατολικά και νοτιο-δυτικά της Σαρδηνίας, καθώς και στη γραμμή Santa Teresa di Gallura/Bonifacio, που συνδέει τη Σαρδηνία με την Κορσική.
- (16) Σε αυτές τις γραμμές, σε ορισμένες από τις οποίες υπάρχουν και άλλοι κοινοτικοί ανταγωνιστές, η *Saremar* κατέχει συνολικά το 64 % της αγοράς επιβατικών μεταφορών και το 70 % της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών.
- (17) Εκτός από τη σύνδεση Κορσικής/Σαρδηνίας, οι άλλες γραμμές που εξυπηρετούνται χαρακτηρίζονται από μάλλον μικρή απόσταση, 5 ναυτικών μιλίων κατά μέσο όρο, η οποία, σε συνδυασμό με τη συχνότητα των καθημερινών διαδρομών, δίνει σε αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις χαρακτηριστικά σχεδόν ίδια με αυτά ενός συστήματος περιαστικών μεταφορών που αποσκοπεί να εξασφαλίσει τον εφοδιασμό και τις μετακινήσεις των κατοίκων των γειτονικών νήσων<sup>(11)</sup>. Η ιδιαιτερότητα αυτής της αγοράς εξαρτάται επίσης από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και τις τοπικές μετεωρολογικές συνθήκες στη θάλασσα, που επιβάλλουν τη δρομολόγηση συγκεκριμένου τύπου πλοίων, τα οποία δεν προσφέρονται για άλλο τύπο ναυσιπλοΐας, σε άλλα μέρη.
- (18) Η *Saremar* αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό άλλων ιταλικών μεταφορικών επιχειρήσεων σε 3 από τις 4 γραμμές που εξυπηρετεί, συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης μεταξύ Σαρδηνίας και Κορσικής.

#### *Toremara*

- (19) Η *Toremara* ασκεί τις δραστηριότητές της αποκλειστικά στις διαδρομές των ακτοπλοϊκών γραμμών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών της Τοσκάνης (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa και Giglio). Η εταιρεία διαχειρίζεται κυρίως ένα δίκτυο τοπικών γραμμών, οι συχνότητες και τα δρομολόγια των οποίων ανταποκρίνονται στις ανάγκες εφοδιασμού και μετακίνησης των κατοίκων των νήσων. Τα χαρακτηριστικά του δικτύου γραμμών που προσφέρει η *Toremara* το καθιστούν συγκρίσιμο με τοπικό δίκτυο γραμμών περιαστικών μεταφορών<sup>(12)</sup>.
- (20) Σε δύο από τις έξι γραμμές που εξυπηρετεί η *Toremara* ασκούν δραστηριότητες και άλλες ιταλικές επιχειρήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

#### *Siremar*

- (21) Η *Siremar* εξυπηρετεί τοπικές συνδέσεις μεταξύ των λιμένων των Σικελίας και των μικρότερων νησιών που την περιβάλλουν (νήσοι Eolie, νήσοι Pelagie, νήσοι Egadi, Ustica και Pantelleria). Μόνο οι συνδέσεις με το αρχιπελάγος των νήσων Eolie, που βρίσκεται στα βόρεια της Σικελίας, επεκτείνονται έως τη χερσόνησο (στη Νάπολη). Αυτό το δίκτυο γραμμών έχει καθαρά τοπικό χαρακτήρα, συνήθως μικρές διαδρομές, οι δε συχνότητες και τα ωράρια ανταποκρίνονται ιδίως στις ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων των νήσων.
- (22) Στις συνδέσεις με τα συμπλέγματα των νησιών Eolie και Egadi, η *Siremar* εκτελεί δρομολόγια σε ανταγωνισμό με ιδιωτικές ιταλικές μεταφορικές επιχειρήσεις.
- (23) Οι νήσοι Eolie, με 12 000 μόνιμους κατοίκους, εκ των οποίων οι 9 000 στην κεντρική νήσο Lipari, εξυπηρετούνται με πέντε συνδέσεις της *Siremar* που έχουν σημείο αναχώρησης το λιμένα του Milazzo στη Σικελία. Τα δρομολόγια εκτελούνται όλο το χρόνο με πλοία μεικτής μεταφοράς (επιβατών/οχημάτων) και ταχύπλοα σκάφη αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών. Μια ιταλική επιχείρηση ανταγωνίζεται τη *Siremar* σε τέσσερις από τις πέντε γραμμές με μικτά πλοία μέτριας μεταφορικής ικανότητας, ενώ μία άλλη την ανταγωνίζεται με δρομολόγια ταχύπλοης σύνδεσης σε τρεις γραμμές εκτός περιόδου αιχμής και σε τέσσερις κατά την περίοδο αιχμής.

<sup>(10)</sup> Μπορεί να θεωρηθεί ταυτόσημη με τη γραμμή Γένοβα/Παλέρμο, που εξυπηρετείται από ανταγωνιστές, καθώς οι λιμένες του Παλέρμο και του Termini Imerese, που απέχουν λίγα χιλιόμετρα μεταξύ τους, μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν υποκατάστατο ο ένας του άλλου.

<sup>(11)</sup> Στις 4 τακτικές γραμμές που εξυπηρετεί η επιχείρηση, εκτελείται μία αναχώρηση την ώρα, κατά μέσο όρο, από ώρα 06.00 έως 22.00.

<sup>(12)</sup> Σε κάθε εξυπηρετούμενη διαδρομή εκτελείται μία αναχώρηση ανά ώρα, κατά μέσο όρο, από ώρα 06.00 έως 22.00, από όλους τους λιμένες.

- (24) Όσον αφορά τις νήσους Egadi, οι οποίες βρίσκονται βορειο-δυτικά της Σικελίας, οι συνδέσεις της *Siremar* με τη Σικελία και μεταξύ των τριών νησιών του συμπλέγματος αυτού εκτελούνται με αναχώρηση από το λιμένα του Trapani στη Σικελία, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πλοία μεικτής μεταφοράς (επιβατών/οχημάτων) και δύο ταχύπλοα σκάφη. Στην αγορά αυτή υπάρχουν δύο ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις· η πρώτη εκτελεί μόνο εμπορικά δρομολόγια και η δεύτερη δρομολόγια ταχύπλοης σύνδεσης.
- (25) Οι άλλες γραμμές που εξυπηρετεί η *Siremar* με αναχώρηση από τους λιμένες του Παλέρμο και του Ακράγαντα δεν υφίστανται ανταγωνισμό από καμιά ιδιωτική επιχείρηση. Η *Siremar* αποτελεί, ως εκ τούτου, τη μοναδική επιχείρηση που εξυπηρετεί τους κατοίκους των νησιών αυτών στις μετακινήσεις τους.

#### *Caremar*

- (26) Η *Caremar* καλύπτει ένα δίκτυο τοπικών θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων του κόλπου της Νάπολης — Νάπολη, Sorrento και Pozzuoli — και των νήσων Partenoree (Κάπρι, Ischia, Procida), αφενός και αφετέρου, των ηπειρωτικών λιμένων Formia και Anzio (Lazio) και των μικρότερων νήσων Ponza και Ventotene. Οι προσφερόμενες γραμμές ανταποκρίνονται κυρίως στις ανάγκες μετακίνησης του τοπικού πληθυσμού.
- (27) Στον κόλπο της Νάπολης, η *Caremar* ασκεί τις δραστηριότητές της σε ανταγωνισμό με άλλες ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις στις διαδρομές «Κάπρι/Νάπολη», «Κάπρι/Sorrento», «Ischia/Νάπολη» και «Procida/Νάπολη».
- (28) Η *Caremar* εξασφαλίζει —χωρίς ανταγωνισμό— συνδέσεις με τις νήσους Ponza και Ventotene, που εξυπηρετούνται όλο το χρόνο από πλοία μεικτής μεταφοράς επιβατών και οχημάτων. Η *Caremar* αντιθέτως είναι σε ανταγωνισμό με μια ιδιωτική επιχείρηση στο τμήμα των γραμμών ταχύπλοης σύνδεσης στις γραμμές «Ponza/Formia» και «Ventotene/Formia».
- (29) Το δίκτυο γραμμών που εξυπηρετεί η *Caremar* μπορεί και αυτό να εξομοιωθεί με δίκτυο περιαστικών μεταφορών ως προς τη συχνότητα και τα ωράρια, ιδίως όσον αφορά τον κόλπο της Νάπολης.

#### **Επιδότησεις που χορηγήθηκαν έναντι της ανάληψης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

##### *Το νομοθετικό πλαίσιο*

- (30) Ο νόμος αριθ. 684 της 20ής Δεκεμβρίου 1974 περί της αναδιάρθρωσης των θαλασσιών μεταφορών μείζονος εθνικού συμφέροντος (νόμος αριθ. 684/1974) προβλέπει στο άρθρο 8 ότι οι θαλάσσιες συνδέσεις με τις μεγαλύτερες και τις μικρότερες νήσους πρέπει να πληρούν τους όρους που απαιτούνται για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των αντίστοιχων περιοχών και ιδίως της περιοχής του Mezzogiorno (Νότια Ιταλία). Προς το σκοπό αυτό, όπως ορίζεται στο νόμο, παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης επιδοτήσεων σε εκείνους τους φορείς που επιφορτίζονται με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, σύμφωνα με τις ρήτρες των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για μια εικοσαετία.
- (31) Ο νόμος αριθ. 160 της 5ης Μαΐου 1989 για την τροποποίηση του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 77 της 4ης Μαρτίου 1989, το οποίο αφορούσε επείγοντα μέτρα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και τις παραχωρήσεις στο ναυτιλιακό τομέα (νόμος αριθ. 160/1989) προβλέπει στο άρθρο 9 ότι οι δημόσιες αρχές επιλέγουν τις γραμμές που πρέπει να εξυπηρετούνται και τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων, με βάση τεχνική πρόταση υποβαλλόμενη από τις αναδόχους επιχειρήσεις, οι οποίες προς το σκοπό αυτό οφείλουν να υποβάλλουν, ανά πενταετία, πρόγραμμα εκτέλεσης δρομολογίων.
- (32) Ο νόμος αριθ. 169 της 19ης Μαΐου 1975 περί αναδιάταξης των τοπικών ταχυδρομικών και των υπηρεσιών εμπορικής ναυσιπλοΐας (νόμος αριθ. 169/1975) προβλέπει ότι οι επιχειρήσεις στις οποίες έχουν παραχωρηθεί οι αντίστοιχες άδειες, εγγυώνται, επιπλέον, επικουρικά ότι θα εκτελούν τα δρομολόγια μεταφοράς ταχυδρομείου και ταχυδρομικών δεμάτων και ότι θα εκτελούν και άλλα εμπορικά δρομολόγια, καθαρὰ τοπικού χαρακτήρα.

- (33) Στο προεδρικό διάταγμα αριθ. 501 της 1ης Ιουνίου 1979 περί εκτελέσεως του νόμου αριθ. 684 της 20ής Δεκεμβρίου 1974, ο οποίος ερμηνεύθηκε και τροποποιήθηκε από τον νόμο αριθ. 373 της 23ης Ιουνίου 1977, για την αναδιάρθρωση των θαλάσσιων μεταφορών μείζονος εθνικού συμφέροντος (διάταγμα αριθ. 501/79), διευκρινίζονται τα διάφορα στοιχεία (έσοδα και έξοδα) που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης στις δικαιούχους επιχειρήσεις στις οποίες χορηγείται η σχετική άδεια και επίσης προβλέπεται ότι για καθεμία από τις ναυτιλιακές γραμμές τα ωράρια αναχώρησης και άφιξης που εξυπηρετούνται από τις προαναφερόμενες εταιρείες εγκρίνονται με υπουργικό διάταγμα. Σε ό,τι αφορά τα σκάφη, το προεδρικό διάταγμα επιβάλλει στους κατόχους των αδειών να χρησιμοποιούν σκάφη ηλικίας όχι άνω των 18 ετών και να είναι πλοιοκτήτες τους, εκτός ρητής υπουργικής παρέκκλισης. Η ρύθμιση αυτή, με την οποία υποχρεώνονται οι κάτοχοι των αδειών σε τακτική ανανέωση των πλοίων του στόλου τους, αποτελεί ειδικό όρο για τις προαναφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες. Εξάλλου τα χρησιμοποιούμενα σκάφη πρέπει να καθορίζονται μεμονωμένα σε κάθε γραμμή στην οποία παρέχεται δημόσια υπηρεσία. Με τη ρύθμιση του άρθρου 40 εξάλλου ανατίθεται στον αρμόδιο υπουργό εμπορικής ναυτιλίας να εγκρίνει, εκτός από τις τακτικές γραμμές, την εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων για την ικανοποίηση των έκτακτων αναγκών συναφών με το δημόσιο συμφέρον ή με το συγκοινωνιακό φόρτο.
- (34) Ο νόμος αριθ. 856 της 5ης Δεκεμβρίου 1986 περί των κανόνων αναδιάρθρωσης του δημόσιου στόλου (όμιλος Finmare) και των παρεμβάσεων υπέρ των ιδιωτών πλοιοκτητών (νόμος αριθ. 856/1986) προβλέπει ότι οι ναύλοι καθορίζονται με υπουργικό διάταγμα μετά από πρόταση των επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί οι αντίστοιχες άδειες. Στους ναύλους αυτούς γίνεται διάκριση μεταξύ συνήθων ταξιδιωτών, αφενός και αφετέρου, μονίμων κατοίκων και διακινούμενων εργαζομένων, κατηγορίες οι οποίες έχουν δικαίωμα καταβολής μειωμένου ναύλου.

#### *Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

- (35) Τον Ιούλιο του 1991, το ιταλικό κράτος, από τη μια πλευρά και από την άλλη, κάθε μία από τις περιφερειακές επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia συνήψαν πέντε πανομοιότυπες συμβάσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 2, οι συμβάσεις εφαρμόζονται με αναδρομική ισχύ, από την 1η Ιανουαρίου 1989, και είναι εικοσαετούς διάρκειας με ημερομηνία λήξης την 31η Δεκεμβρίου 2008. Ωστόσο, οι συμβάσεις προβλέπουν ότι οι οικονομικές εκθέσεις για τα έτη 1989, 1990 και 1991 περιέχουν μέτρα ad hoc που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης.
- (36) Σύμφωνα με το άρθρο 3 των εν λόγω συμφωνιών, το ύψος της ετησίως χορηγούμενης επιδότησης καθορίζεται με βάση την αίτηση που υποβάλλει κάθε επιχείρηση το Φεβρουάριο κάθε οικονομικού έτους. Η αίτηση αποτελεί στη συνέχεια αντικείμενο διυπουργικών διαβουλεύσεων και εγκρίνεται με υπουργικό διάταγμα τον επόμενο Μάιο. Σκοπός της ετήσιας επιδότησης είναι να επιτρέπει στην επιχείρηση να καλύψει τις ζημίες από το αρνητικό υπόλοιπο λειτουργικών εσόδων και εξόδων χρήσης. Στο άρθρο 5 απαριθμούνται λεπτομερώς οι οικονομικές παράμετροι που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των διαφόρων στοιχείων του κόστους, τα οποία λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του προεδρικού διατάγματος αριθ. 501/79 για τον προσδιορισμό του ύψους της επιδότησης.

#### *Τα πενταετή προγράμματα*

- (37) Όπως ορίζεται στο άρθρο 1 των προαναφερόμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στα πενταετή προγράμματα καθορίζονται οι εξυπηρετούμενες γραμμές και οι λιμένες, ο τύπος και η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις εν λόγω ναυτιλιακές συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι, καθώς και οι μειωμένοι ναύλοι που ισχύουν ιδίως για τους μόνιμους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών.
- (38) Το πρώτο πενταετές πρόγραμμα, το οποίο κάλυπτε τη χρονική περίοδο 1990-1994, εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 29ης Μαΐου 1990 και εφαρμόστηκε με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1990. Το δεύτερο πρόγραμμα, το οποίο κάλυπτε τα έτη 1995-1999 και εγκρίθηκε με το διάταγμα της 14ης Μαΐου 1996, δεν περιλάμβανε ουσιαστικές τροποποιήσεις όσον αφορά τις γραμμές και τη συχνότητα των δρομολογίων.
- (39) Το τρίτο πρόγραμμα, το οποίο καλύπτει τα έτη από το 2000 έως το 2004, που υποβλήθηκε στις ιταλικές αρχές το Σεπτέμβριο του 1999, δεν έχει ακόμη εγκριθεί. Εν αναμονή της έγκρισής του, με το διάταγμα της 8ης Μαρτίου 2000 επιβλήθηκε στις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia η υποχρέωση να συνεχίσουν την εκτέλεση των δρομολογίων τους για τα οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 9 του νόμου αριθ. 160/89, με τα σκάφη που είχαν στη διάθεσή τους στις 31 Δεκεμβρίου 1999.

## Ετήσιες εξισωτικές επιδοτήσεις

- (40) Στη σύμβαση προβλέπεται ότι οι ετήσιες εξισωτικές επιδοτήσεις χορηγούνται με τον εξής τρόπο: το Μάρτιο κάθε έτους καταβάλλεται μια πρώτη προκαταβολή, η οποία ανέρχεται στο 70 % της επιδότησης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος. Τον Ιούνιο καταβάλλεται η δεύτερη δόση, η οποία ανέρχεται στο 20 % του ποσού της εν λόγω επιδότησης. Η εκκαθάριση του υπολοίπου που ενδεχομένως απομένει γίνεται στα τέλη του έτους. Αυτό είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών εξόδων και των εσόδων της τρέχουσας χρήσης. Εάν αποδειχθεί ότι η εταιρεία εισέπραξε ποσό υψηλότερο από το καθαρό κόστος των υπηρεσιών που προσέφερε (έσοδα μείον έξοδα), είναι υποχρεωμένη να επιστρέψει τη διαφορά, μέσα σε 15 ημέρες από την έγκριση του ισολογισμού.
- (41) Η ετησίως χορηγούμενη επιδότηση ισοδυναμεί με το συσσωρευμένο καθαρό έλλειμμα των αναφερόμενων στο πενταετές πρόγραμμα υπηρεσιών, προσαυξημένο κατά το μεταβλητό ποσό της απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Το ποσό της καθαρής ζημίας εκμετάλλευσης προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ των ζημιών, οι οποίες συσσωρεύονται εν γένει κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου εκμετάλλευσης, και των κερδών που σημειώνονται κυρίως κατά τη θερινή περίοδο.
- (42) Σε ό,τι αφορά την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές, αυτή αντιπροσωπεύει, σε ποσοστιαία αναλογία επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, ποσοστό κυμαινόμενο, ανάλογα με τα έτη, από 12,5 % το 1992 έως 5,1 % το 2000, σύμφωνα με τα επιτόκια που ίσχυαν στην αγορά κατά τα αντίστοιχα έτη.
- (43) Το ύψος των αντίστοιχων επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν στις περιφερειακές επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας του 1991, έχει εξελιχθεί ως εξής <sup>(13)</sup>:

## ADRIATICA

(σε εκατομμύρια ΙΤΛ)

ΕΤΟΣ	Α. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Β. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	Γ. ΚΑΘΑΡΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ (συσσωρευμένες ζημιές μείον συσσωρευμένα έσοδα) (Α-Β)	ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Οι αισθητές μεταβολές στο ποσό της ετήσιας επιδότησης (τελευταία στήλη) εξηγούνται από τις διακυμάνσεις των καθαρών λειτουργικών εξόδων (στήλη Γ) των διεθνών συνδέσεων με την Αλβανία, τη Γιουγκοσλαβία και την Κροατία, οι οποίες διαδοχικά λειτουργούσαν ή αναστέλλονταν αναλόγως της πολιτικής κατάστασης στα Βαλκάνια. Τα καθαρά λειτουργικά έξοδα και οι ανάγκες ετήσιας επιδότησης των ακτοπλοϊκών συνδέσεων στη Βόρειο Αδριατική και με το αρχιπέλαγος των Tremiti εμφανίζονται αντιθέτως εν γένει σταθερά από το 1992 έως το 2001. Εξάλλου, η διακοπή των συνδέσεων με την Ελλάδα από τα τέλη του 1999 επέφερε αισθητή μείωση των λειτουργικών εξόδων και, επομένως, του ύψους των εξισωτικών επιδοτήσεων.

<sup>(13)</sup> Τα στοιχεία αυτά αντλήθηκαν από τη μελέτη της επιχείρησης Price Waterhouse Coopers «Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999», και συμπληρώθηκαν από τις ιταλικές αρχές, για τα έτη 2000 και 2001. Στη μελέτη αυτή παρατίθενται οι αναλυτικοί λογαριασμοί των επιχειρήσεων του Ομίλου Tirrenia, με αξιολόγηση για καθεμία από τις εξυπηρετούμενες γραμμές των λειτουργικών εσόδων και εξόδων.

## SAREMAR

(σε εκατομμύρια ΠΛ)

ΕΤΟΣ	Α. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Β. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Γ. ΚΑΘΑΡΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ (συσσωρευμένες ζημιές μείον συσσωρευμένα έσοδα) (Α-Β)	ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕ- ΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Το σχετικά σταθερό επίπεδο της ετήσιας επιδότησης (τελευταία στήλη) αντικατοπτρίζει τα χαρακτηριστικά της αγοράς όπου ασκεί τις δραστηριότητές της η *Saremar*, η οποία είναι μια τοπική αγορά προσανατολισμένη στις ανάγκες μετακίνησης των νησιωτών. Πράγματι, τα προσφερόμενα δρομολόγια της εταιρείας παρέμειναν ουσιαστικά αμετάβλητα –ως προς τη συχνότητα και τα ωράρια– από την έναρξη ισχύος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας<sup>(14)</sup> και παραμένουν στην ουσία αμετάβλητα σε όλες τις εποχές κάθε εξεταζόμενου έτους.

## TOREMAR

(σε εκατομμύρια ΠΛ)

ΕΤΟΣ	Α. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Β. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Γ. ΚΑΘΑΡΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ (συσσωρευμένες ζημιές μείον συσσωρευμένα έσοδα) (Α-Β)	ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕ- ΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

<sup>(14)</sup> Το 1992, η *Saremar* πραγματοποιήσε συνολικά 18 000 δρομολόγια στις 4 γραμμές που εξυπηρετεί η εταιρεία. Το 2000, ο αριθμός δρομολογίων ήταν περίπου 20 000.

Το γεγονός ότι η *Toremar* ασκεί τις δραστηριότητές της κυρίως στην τοπική αγορά εξηγεί το σχετικά σταθερό διαχρονικά επίπεδο της ετήσιας επιδότησης (τελευταία στήλη). Τα δρομολόγια που προσέφερε η δημόσια επιχείρηση το 2000 παρέμειναν τα ίδια –ως προς τη συχνότητα και τα ωράρια– με αυτά του 1992<sup>(15)</sup> και εμφανίζονται σταθερά κατά τη διάρκεια του έτους, ανεξαρτήτως των εποχιακών μεταβολών της ζήτησης.

## SIREMAR

(σε εκατομμύρια ΙΤΛ)

ΕΤΟΣ	Α. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Β. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	Γ. ΚΑΘΑΡΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ (συσσωρευμένες ζημιές μείον συσσωρευμένα έσοδα) (Α-Β)	ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

Τα χαρακτηριστικά της προσφοράς δρομολογίων από τη *Siremar* είναι συγκρίσιμα με αυτά που έχουν ήδη αναφερθεί για τη *Saremar* και την *Toremar*: σταθερή προσφορά μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας<sup>(16)</sup> και ελάχιστα ευαίσθητη στις εποχιακές διακυμάνσεις.

Το υψηλό επίπεδο των λειτουργικών εξόδων της εταιρείας, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τεράστια ετήσια επιδότηση, εξηγείται ιδίως από το μεγάλο αριθμό των εξυπηρετούμενων γραμμών (18 τακτικές γραμμές) για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων των 14 νησιών που βρίσκονται ανοικτά της Σικελίας. Λόγω του μεγάλου αριθμού τακτικών δρομολογίων απαιτούνται μεγαλύτερα λειτουργικά έξοδα (προσωπικό, καύσιμα, συντήρηση κ.λπ.) για να εξασφαλισθεί ετησίως η εκτέλεση των πολυαριθμών δρομολογίων από την εταιρεία<sup>(17)</sup>.

## CAREMAR

(σε εκατομμύρια ΙΤΛ)

ΕΤΟΣ	Α. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	Β. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	Γ. ΚΑΘΑΡΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ (συσσωρευμένες ζημιές μείον συσσωρευμένα έσοδα) (Α-Β)	ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

<sup>(15)</sup> Το 1992, εκτελέστηκαν 8 300 δρομολόγια σε όλο το δίκτυο γραμμών της επιχείρησης, ενώ το 2000 εκτελέστηκαν 9 097.

<sup>(16)</sup> Το 2000, ο συνολικός αριθμός δρομολογίων που εκτελέστηκαν από την *Siremar* σε όλες τις γραμμές ανερχόταν σε 11 910· το 1992 ήταν 11 919.

<sup>(17)</sup> Το 2000 πραγματοποιήθηκαν 11 900 δρομολόγια σε 18 τακτικές γραμμές (11 700 το 1992).



Η σταθερότητα του επιπέδου της ετήσιας επιδότησης εξηγείται από τη φύση του δικτύου γραμμών που προσφέρει η *Caremar*, οι οποίες παρέμειναν βασικά αμετάβλητες από την έναρξη ισχύος της σύμβασης με το κράτος<sup>(18)</sup>.

Τα υψηλά λειτουργικά έξοδα της εταιρείας που αντανακλώνται στο επίπεδο της ετήσιας επιδότησης προκύπτουν από τον αριθμό των εξυπηρετούμενων γραμμών (11) και τη συχνότητα των συνδέσεων.

#### **Επενδύσεις προβλεπόμενες στα πενταετή προγράμματα και στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων**

- (44) Εκτός από τις γραμμές στις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται εξυπηρέτηση και από τη συχνότητα δρομολογίων που πρέπει να ακολουθείται, στα πενταετή προγράμματα καθορίζονται οι επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν από τις επιχειρήσεις στις οποίες παρέχεται η άδεια κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης χρονικής περιόδου ώστε να εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των εν λόγω γραμμών. Ιδιαίτερο μέλημα της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εξέτασης ήταν να εξακριβώσει με ποιον τρόπο ελήφθη υπόψη το κόστος αγοράς και απόσβεσης των σκαφών στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης.
- (45) Η Επιτροπή επιθυμούσε επίσης να ελέγξει κατά πόσον οι πρόσθετες επενδύσεις προς στήριξη των επιχειρήσεων του ομίλου, οι οποίες προβλέπονται στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που υιοθέτησε η *Tirrenia* το Μάρτιο του 1999 για τη χρονική περίοδο 1999-2002, περιλαμβάνουν κάποιο στοιχείο ενίσχυσης. Σκοπός του προγράμματος είναι να επιτευχθούν οι ακόλουθοι κύριοι στόχοι:
- να δοθεί η δυνατότητα στις επιχειρήσεις του ομίλου να αντιμετωπίσουν τις αλλαγές που είναι απόρροια της ελευθέρωσης της ιταλικής αγοράς ακτοπλοΐας από την 1η Ιανουαρίου 1999 και να προετοιμαστούν για να αντιμετωπίσουν τη λήξη ισχύος το 2008 του καθεστώτος επιδοτήσεων που έχει συμφωνηθεί με το κράτος,
  - να μειωθεί το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο των συμβάσεων που προαναφέρθηκαν,
  - να ενισχυθεί η ανάπτυξη του ομίλου και να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι διαθέσιμοι πόροι,
  - να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ιδιωτικοποίηση των επιχειρήσεων του ομίλου.
- (46) Στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων προβλέπεται ιδίως η εξέλιξη των επενδύσεων που απαιτούνται για την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες θα επιτρέψουν τον παροπλισμό των παλαιών σκαφών, τη μεταβίβαση άλλων σκαφών εντός του ομίλου και την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων συνολικού ύψους 700 δισεκατ. ΙΤΛ.

#### **Η προνομιακή φορολογική μεταχείριση**

- (47) Με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 504 της 26ης Οκτωβρίου 1995 καθιερώνεται προνομιακό φορολογικό καθεστώς για τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στη ναυτιλία. Σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3 του εν λόγω διατάγματος, για τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται στα σκάφη ισχύουν μειωμένοι συντελεστές των ειδικών φόρων κατανάλωσης.
- (48) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφραζε ορισμένες αμφιβολίες σχετικά με το λεπτομερή τρόπο εφαρμογής της φορολογικής ελάφρυνσης στις περιπτώσεις των σκαφών που ήταν ακινητοποιημένα σε ιταλικούς λιμένες για να τους γίνουν οι απαιτούμενες εργασίες συντήρησης. Εκείνο που επιθυμούσε η Επιτροπή ήταν να διασφαλιστεί ότι η προαναφερόμενη ρύθμιση δεν συνεπάγεται διακρίσεις σε βάρος άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, των οποίων τα πλοία βρίσκονται στην ίδια κατάσταση.

<sup>(18)</sup> Κατά τη διάρκεια του έτους 2000, πραγματοποιήθηκαν 12 872 δρομολόγια σε 12 γραμμές (15 650 το 1992).

### III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

#### Παρατηρήσεις των επιχειρήσεων του ομίλου Tirrenia

- (49) Με την επιστολή τους της 22ας Νοεμβρίου 1999, οι επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους για την απόφαση κίνησης της σχετικής διαδικασίας. Οι επιχειρήσεις απορρίπτουν κυρίως το χαρακτηρισμό «νέες ενισχύσεις», που δόθηκε στα αντισταθμιστικά ποσά που καταβλήθηκαν από το κράτος στο πλαίσιο των συμβάσεων που υπογράφηκαν, και αμφισβητούν, κατά συνέπεια, τη βασιμότητα της σχετικής απόφασης να κινηθεί η επίσημη διαδικασία εξέτασης. Οι επιχειρήσεις υποστηρίζουν συγκεκριμένα ότι η Επιτροπή ήταν από πολύ καιρό ενήμερη σχετικά με την ύπαρξη του καθεστώτος καταβολής αντισταθμιστικών ποσών για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς ωστόσο να έχει διατυπώσει καμία αντίρρηση. Εξάλλου, πάντοτε κατά τη γνώμη των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, τα ποσά των ετήσιων αντισταθμίσεων, τα οποία καταβάλλονταν στις δημόσιες επιχειρήσεις, ισοδυναμούσαν με το απαραίτητο και ανάλογο ποσό για την κάλυψη του πρόσθετου καθαρού κόστους από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Tirrenia καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι η καταβολή του ποσού αυτού δεν εμποδίζει τον ανταγωνισμό με τους λοιπούς επιχειρηματικούς φορείς.
- (50) Η *Tirrenia di Navigazione* και οι περιφερειακές επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia άσκησαν παράλληλα προσφυγή ενώπιον του Πρωτοδικείου, βάσει του άρθρου 230 παράγραφος 4 της συνθήκης<sup>(19)</sup>, στρεφόμενες κατά της απόφασης με την οποία η Επιτροπή είχε κινήσει τη σχετική διαδικασία.

#### Παρατηρήσεις των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης

- (51) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πολλές ανταγωνίστριες ιδιωτικές εταιρείες σε ορισμένες από τις γραμμές που εξυπηρετούν η *Caremar*, η *Saremar* και η *Toremare*. Αυτές οι παρατηρήσεις μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:
- οι επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia ακολουθούν, στις γραμμές στις οποίες συγκεντρώνεται ο ανταγωνισμός με τους ιδιωτικούς φορείς, επιθετική εμπορική πολιτική, χαρακτηριστικό της οποίας είναι οι ναύλοι ντάμπινγκ, τα συστήματα παροχής εκπτώσεων και ετεροχρονισμένης πληρωμής, που δεν είναι δυνατόν να δικαιολογηθούν χωρίς την ύπαρξη των κρατικών επιδοτήσεων,
  - από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας λείπει κάθε διαφάνεια και η δυνατότητα που παρέχεται στις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia να τροποποιούν το εύρος των υποχρεώσεων που τους επιβάλλονται, ιδίως όσον αφορά τις εξυπηρετούμενες γραμμές, τα εφαρμοστέα ωράρια και τη συχνότητα δρομολογίων, αντιβαίνει προς την ίδια τη φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
  - λαμβανομένων υπόψη των υπηρεσιών που προσφέρονται από τους ιδιωτικούς φορείς σε ορισμένες γραμμές που εξυπηρετούνται από τις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia, η αναγκαιότητα της παροχής δημόσιας υπηρεσίας φαίνεται αμφίβολη,
  - ο τρόπος χρηματοδότησης των επενδύσεων που έγιναν από το 1995 και μετά ή οι οποίες προβλέπονται στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εμπεριέχουν στοιχεία ενίσχυσης, ιδίως σε ό,τι αφορά τα δύο σκάφη που αγοράστηκαν το 1996 από τη *Viamare* και, εν γένει, σε ό,τι αφορά την ευνοϊκότερη πρόσβαση των επιχειρήσεων του ομίλου Tirrenia σε τραπεζικές πιστώσεις,
  - οι επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia ευεργετούνται από την προνομιακή φορολογική μεταχείριση στο θέμα των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούν τα πλοία τους, όταν είναι ακινητοποιημένα στους ιταλικούς λιμένες.

### IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

#### Επιδοτήσεις έναντι της ανάληψης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

- (52) Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις δικές τους παρατηρήσεις για τη διαδικασία που κινήθηκε με την επιστολή τους της 29ης Σεπτεμβρίου 1999. Κατά τη γνώμη τους, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ)<sup>(20)</sup> στο άρθρο 4, διανοίγεται για τις συμβάσεις που υπογράφηκαν με κάθε επιμέρους επιχείρηση του ομίλου Tirrenia η δυνατότητα να παραγάγουν όλα τους τα αποτελέσματα εξ ολοκλήρου έως την ημερομηνία λήξης της ισχύος τους, δηλαδή έως και το 2008, κατά τρόπο ώστε το σύστημα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που απορρέει από τις συμβάσεις αυτές να μην δύναται να αμφισβητηθεί από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

<sup>(19)</sup> Βλ. υποσημείωση 4.

<sup>(20)</sup> ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

- (53) Οι ίδιες αρχές, εξάλλου, αμφισβήτησαν κατά πόσον οι ενισχύσεις που αφορά η απόφαση της Επιτροπής συνιστούν «νέες» ενισχύσεις, κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης και ότι ήταν σε θέση, πριν από το άνοιγμα της ιταλικής αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών, που συντελέστηκε την 1η Ιανουαρίου 1999, να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (54) Εκείνο που τονίζουν οι ιταλικές αρχές, εκτός από τις προαναφερόμενες γενικές παρατηρήσεις, είναι ότι η παρουσία των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης στις γραμμές που εξυπηρετούνται από τις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia αποτελεί συχνά πρόσφατο και μεμονωμένο φαινόμενο, το οποίο περιορίζεται σε μικρό αριθμό γραμμών και επικεντρώνεται στη θερινή περίοδο εκμετάλλευσης. Εξάλλου, η μέθοδος υπολογισμού των ετήσιων αντισταθμίσεων, οι οποίες συνίστανται στην αφαίρεση των συσσωρευμένων ζημιών, που σημειώθηκαν κατά τη χειμερινή περίοδο, από τα κέρδη που συσσωρεύθηκαν κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, συμβάλλει στον περιορισμό του ύψους των καταβαλλόμενων αντισταθμίσεων στο ελάχιστο απαιτούμενο.

Κατά συνέπεια, κατά τις ιταλικές αρχές, οι αντισταθμίσεις αποδεικνύονται απαραίτητες και απόλυτα προσαρμοσμένες στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ το ίδιο το κράτος μέλος οφείλει να προσδιορίσει τα χαρακτηριστικά στοιχεία της.

Όσον αφορά την παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού από πλευράς *Adriatica* στις συνδέσεις μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας, οι ιταλικές αρχές τονίζουν ότι η απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την παραβίαση αυτή δεν έχει οριστικό χαρακτήρα, ότι οι δύο διαδικασίες είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους, ότι οι ενισχύσεις δεν χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση ανταγωνιστικής συμπεριφοράς, ότι, εάν οι ενισχύσεις κηρύσσονταν ασυμβίβαστες, αυτό θα ισοδυναμούσε με επιβολή νέας κύρωσης, και ότι ενδεχόμενη ανάκτηση των ενισχύσεων θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της εταιρείας *Adriatica*, ακόμα και τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

#### **Επενδύσεις προβλεπόμενες στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων**

- (55) Όπως επισημαίνουν οι ιταλικές αρχές, σκοπός των επενδύσεων που προβλέπονται στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων είναι η μείωση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών, με παράλληλη διατήρηση του υψηλού ποιοτικού επιπέδου. Εξάλλου, όπως ισχυρίζονται οι ίδιες αρχές, ο τρόπος των προγραμματιζόμενων επενδύσεων δεν συμπεριλαμβάνει κανένα στοιχείο ενίσχυσης, διότι οι επενδύσεις αυτές θα προέλθουν, κατά ένα μέρος, από ίδια κεφάλαια της επιχείρησης και, κατά το υπόλοιπο μέρος, από τραπεζικά δάνεια τα οποία θα συναφθούν υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς.

#### **Προνομιακή φορολογική μεταχείριση**

- (56) Οι ιταλικές αρχές ανέλυσαν το πλαίσιο κανονιστικών διατάξεων που διέπει τη φορολογική μεταχείριση των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στη ναυτιλία. Όπως προκύπτει από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή, η προνομιακή φορολογική μεταχείριση που προβλεπόταν βάσει των διατάξεων του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 504/1995 επεκτάθηκε στα καύσιμα και τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα σε κάθε πλοίο ακινητοποιημένο σε κάποιο λιμένα για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης, με την απόφαση της 2ας Μαρτίου 1996 περί γενικής εφαρμογής του μέτρου.
- (57) Η Ιταλία άσκησε παράλληλα προσφυγή ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, η οποία παραμένει εκκρεμής, ζητώντας να ακυρωθεί το μέρος εκείνο της απόφασης για κίνηση της διαδικασίας που αφορά την αναστολή χορήγησης των ενισχύσεων<sup>(21)</sup>.

#### **V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ**

##### **Επιδότησεις έναντι της ανάληψης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

*Υπαρξη μέτρων ενίσχυσης*

- (58) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό μέσω της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

<sup>(21)</sup> Βλ. υποσημείωση 3.

- (59) Είναι προφανές ότι οι εν λόγω ενισχύσεις έχουν χορηγηθεί από το κράτος ή από κρατικούς πόρους. Όσον αφορά την έννοια του πλεονεκτήματος, αυτή αποτέλεσε αντικείμενο ερμηνείας από πλευράς του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου με την απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, στην υπόθεση *Altmark Trans* <sup>(22)</sup>. Από την ως άνω νομολογία προκύπτει ότι, όταν μια κρατική παρέμβαση περιλαμβάνει αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές δεν επωφελούνται από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται λόγω της ως άνω παρεμβάσεως οι επιχειρήσεις αυτές σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Σύμφωνα με το Δικαστήριο, για να μην μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση μια τέτοια αντιστάθμιση σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται τέσσερις όροι:

- η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η υποχρέωση μάλιστα αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη. Στην περίπτωση των αντιστάθμισεων που χορηγήθηκαν στις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στις επιχειρήσεις απορρέουν ταυτοχρόνως από τις συμβάσεις που είχαν συναφθεί τον Ιούλιο 1991 με το ιταλικό κράτος, από το εφαρμοστέο πλαίσιο κανονιστικών διατάξεων (βλ. αιτιολογικές σκέψεις από 30 έως 34) και από τα πενταετή προγράμματα (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 37, 38 και 39). Το ζήτημα της ύπαρξης πραγματικής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας <sup>(23)</sup> εξετάζεται στις αιτιολογικές σκέψεις από 84 έως 122,
  - οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια, για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να περιλαμβάνει η αντιστάθμιση αυτή οικονομικό πλεονέκτημα, ικανό να ευνοήσει τη δικαιούχο επιχείρηση έναντι των ανταγωνιστών της. Στην εξεταζόμενη υπόθεση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το άρθρο 5 των συμβάσεων παρουσιάζει αναλυτικά τις οικονομικές παραμέτρους που χρησιμοποίησαν ως βάση για τον υπολογισμό των διαφόρων στοιχείων του κόστους τα οποία λήφθηκαν υπόψη για τον καθορισμό της αντιστάθμισης, σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα αριθ. 501/1979,
  - η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Το ζήτημα εξετάζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 123 έως 148,
  - όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας διαγωνισμού, η οποία να παρέχει τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα για την εκπλήρωση των απαιτούμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Ως προς αυτό το στοιχείο πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia δεν επιλέχθηκαν με διαδικασία διαγωνισμού. Όπως διαπιστώνει παράλληλα η Επιτροπή, ούτε η εφαρμοστέα νομοθεσία ούτε οι συμβάσεις επιβάλλουν όρους, οι οποίοι να εξασφαλίζουν ότι η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, καλώς διοικούμενη και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα. Ούτε οι πληροφορίες και τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές και οι δικαιούχοι παρέχουν τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά πόσον τηρείται αυτή η προϋπόθεση.
- (60) Με βάση όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως και αυτά που θα αναπτυχθούν στη συνέχεια όσον αφορά την ύπαρξη πραγματικής απαίτησης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ετήσιες εξισωτικές επιδοτήσεις που χορηγούνται στις περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο των συμβάσεων του 1991, συνιστούν πλεονέκτημα γι' αυτές τις επιχειρήσεις σε σχέση με τις ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που προσφέρουν ή θα μπορούσαν να προσφέρουν συγκρίσιμες υπηρεσίες στη σχετική αγορά.
- (61) Όσον αφορά τις επιπτώσεις στο ενδοκοινοτικό εμπόριο και τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, αυτές είναι προφανείς όταν πρόκειται για μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, ή μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, οι οποίες ελευθερώθηκαν με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών <sup>(24)</sup>.

<sup>(22)</sup> Υπόθεση C-280/00, η οποία δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

<sup>(23)</sup> Απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, υπόθεση C-205/99, *Analir* κ.ά., (Συλλογή 2001, σ. I-1271).

<sup>(24)</sup> ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3573/90 (ΕΕ L 353 της 17.12.1990, σ. 16).

- (62) Μολονότι πρόκειται για ακτοπλοϊκές γραμμές, το Δικαστήριο παρατήρησε<sup>(25)</sup> ότι ουδόλως αποκλείεται μια δημόσια επιδότηση, η οποία χορηγείται σε επιχείρηση παρέχουσα απλώς τοπικές ή περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες και η οποία δεν παρέχει υπηρεσίες διεθνούς μεταφοράς, να μπορεί, παρά ταύτα, να έχει επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (63) Πράγματι, όταν ένα κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση, η από πλευράς της επιχείρησης αυτής παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να διατηρείται στο ίδιο επίπεδο ή να αυξάνεται, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αγορά του κράτους μέλους αυτού<sup>(26)</sup>.
- (64) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, σε περίπτωση ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί παράνομα, η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να αποδείξει τις πραγματικές συνέπειες των ενισχύσεων στον ανταγωνισμό και στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Πράγματι, μια υποχρέωση αυτού του είδους θα είχε ως αποτέλεσμα να ευνοούνται τα κράτη μέλη που χορηγούν ενισχύσεις παραβιάζοντας την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 88 της συνθήκης ΕΚ σε σχέση με αυτά που κοινοποιούν το πρόγραμμα παροχής ενισχύσεων<sup>(27)</sup>.
- (65) Το γεγονός ότι η εν λόγω αγορά ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τις νήσους της Μεσογείου είχε εξαιρεθεί προσωρινά, έως την 1η Ιανουαρίου του 1999, από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ) δεν αποκλείει εκ των προτέρων το ενδεχόμενο οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στις περιφερειακές επιχειρήσεις που εκτελούν ακτοπλοϊκά δρομολόγια από και προς τις νήσους της Μεσογείου σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των συμφωνιών, να έχουν επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό.
- (66) Ούτως ή άλλως, ακόμη και εάν γίνει αποδεκτό ότι οι ενισχύσεις, που χορηγήθηκαν σε επιχειρήσεις που εκτελούσαν μόνο ακτοπλοϊκές γραμμές, δεν έχουν επηρεάσει ενδεχομένως τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και ότι δεν έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό πριν την 1η Ιανουαρίου 1999, η κατάσταση έχει αλλάξει μετά την ημερομηνία αυτή, καθώς η ακτοπλοΐα είναι πλέον ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς μεταφορείς, όπως προβλέπεται στον κανονισμό αριθ. 3577/92.
- (67) Με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 58 έως 66, πρέπει να αναλυθεί η κατάσταση των περιφερειακών επιχειρήσεων σε συνάρτηση με τις αγορές στις οποίες εκτελούν δρομολόγια.
- Όσον αφορά την *Adriatica*, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι αυτή η επιχείρηση ασκεί τις δραστηριότητές της, βάσει της σύμβασης, όχι μόνο στην αγορά ακτοπλοΐας, αλλά και στις διεθνείς γραμμές, στις οποίες αντιμετωπίζει ή αντιμετώπιζε τον ανταγωνισμό των άλλων κοινοτικών μεταφορέων μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης. Διαπιστώνει επίσης, εν προκειμένω, τον κίνδυνο που συνεπάγεται η χορήγηση διασταυρούμενων επιδοτήσεων για τις υπηρεσίες που παρέχονται από την *Adriatica* στην αγορά ακτοπλοΐας και τις αντίστοιχες υπηρεσίες που προσφέρει στην αγορά διεθνών μεταφορών, ιδίως μάλιστα λόγω της έλλειψης τήρησης χωριστών λογιστικών βιβλίων από την επιχείρηση γι' αυτές τις διαφορετικές κατηγορίες παροχής υπηρεσιών. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στην *Adriatica*, βάσει της σύμβασης, ενδεχομένως να έχουν επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές και να έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό.
- Όσον αφορά τις άλλες τέσσερις περιφερειακές επιχειρήσεις, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μόνο η *Saremar* εξασφαλίζει διεθνή γραμμή μεταξύ της Σαρδηνίας και της Κορσικής και ότι λειτουργεί σε ανταγωνισμό με ιδιωτική ιταλική επιχείρηση. Το γεγονός ότι αυτή η γραμμή είναι ανοικτή στο δυνητικό ανταγωνισμό από μεταφορείς άλλων κρατών μελών από την έναρξη ισχύος της σύμβασης οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ετήσια ενίσχυση που χορηγείται στη *Saremar* για να καλυφθεί η λειτουργική ζημία από την εκμετάλλευση του συνόλου του δικτύου συνδέσεων της ενδεχομένως να έχει επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές και να έχει νοθεύσει τον ανταγωνισμό, ιδίως λόγω της απουσίας τήρησης χωριστών λογιστικών βιβλίων γι' αυτές τις διαφορετικές κατηγορίες παροχής υπηρεσιών.

<sup>(25)</sup> Απόφαση στην υπόθεση *Altmark Trans*, παράγραφοι 77-82, βλ. υποσημείωση 22.

<sup>(26)</sup> Σε αυτή την κατεύθυνση βλ. τις αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1988, υπόθεση 102/87, *Γαλλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1988, σ. 4067, παράγραφος 19· της 21ης Μαρτίου 1991, υπόθεση C-305/89, *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1991, σ. I-1603, παράγραφος 26, και της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, συνδικασθείσες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, *Ισπανία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1994, σ. I-4103, παράγραφος 40· *Altmark Trans*, παράγραφος 78.

<sup>(27)</sup> Αποφάσεις της 5ης Αυγούστου 2003, συνδικασθείσες υποθέσεις T-116/01 και T-118/01, *P&O European Ferries*, παράγραφος 118· της 14ης Φεβρουαρίου 1990, *Γαλλία κατά Επιτροπής*, C-301/87, Συλλογή 1990, σ. I-307, παράγραφος 33 και της 29ης Σεπτεμβρίου 2000, *CETM κατά Επιτροπής*, T-55/99, Συλλογή 2000, σ. II-3207, παράγραφος 103.

- Όσον αφορά ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις *Siremar*, *Toremar* και *Caremar*, η Επιτροπή διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:
- αυτές οι επιχειρήσεις λειτουργούν αποκλειστικά σε ένα πολύ συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς ακτοπλοίας με τις νήσους της Μεσογείου,
  - έως την 1η Ιανουαρίου 1999, η ακτοπλοία μεταξύ των νήσων της Μεσογείου είχαν εξαιρεθεί προσωρινά από την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92<sup>(28)</sup>,
  - σε αυτά τα διάφορα τμήματα της αγοράς ακτοπλοίας, οι περιφερειακές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν σε ορισμένες γραμμές τον ανταγωνισμό ιδιωτικών ιταλικών επιχειρήσεων, η παρουσία των οποίων συχνά είναι προγενέστερη της έναρξης ισχύος της σύμβασης· κανένας από τους εν λόγω μεταφορείς εντούτοις δεν ασκεί δραστηριότητα σε άλλες αγορές εκτός από αυτήν της ακτοπλοίας στα ύδατα της Ιταλίας στη Μεσόγειο,
  - κανένας μεταφορέας από άλλο κράτος μέλος δεν ασκούσε δραστηριότητα σε κανένα από αυτά τα διάφορα τμήματα της αγοράς ακτοπλοίας πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999 και κανένας δεν εισήλθε σε αυτή μετά από το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό.
- (68) Το γεγονός ότι ένας τομέας δεν έχει ελευθερωθεί —όπως στην περίπτωση της ακτοπλοίας στη Μεσόγειο πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999— δεν αποτελεί πάντοτε επαρκή συνθήκη για να αποκλειστεί οποιαδήποτε αρνητική επίπτωση στις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές<sup>(29)</sup>.
- (69) Από τη μία πλευρά, το γεγονός ότι τρεις επιχειρήσεις του ομίλου *Tirrenia* (*Tirrenia*, *Adriatica* και *Saremar*) λειτουργούσαν στην αγορά μεταφορών μεταξύ κρατών μελών, ή μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, καθώς και η απουσία τήρησης χωριστών λογιστικών βιβλίων από τις επιχειρήσεις γι' αυτές τις διαφορετικές κατηγορίες παροχής υπηρεσιών, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι όλες οι χορηγηθείσες ενισχύσεις έχουν επηρεάσει ενδεχομένως τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές και έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επιπλέον όμως, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να ισχύουν αυτές οι επιπτώσεις για όλες τις επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στις επιχειρήσεις του ομίλου.
- (70) Επίσης, ήδη πριν από την ελευθέρωση της αγοράς ακτοπλοίας, οι μεταφορείς των άλλων κρατών μελών ήταν ελεύθεροι να ασκούν το δικαίωμα εγκατάστασης και παροχής υπηρεσιών ακτοπλοίας χρησιμοποιώντας πλοία που έφεραν ιταλική σημαία.
- (71) Σε κάθε περίπτωση, η δυνατότητα των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών να παρέχουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες στην αγορά ακτοπλοίας της Ιταλίας από την 1η Ιανουαρίου 1999 οδηγεί στη διαπίστωση ότι, υπήρξε τουλάχιστον δυνητικά επίπτωση στις συναλλαγές κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών, ιδίως λόγω έλλειψης αποκλειστικών δικαιωμάτων, τα οποία είχαν παραχωρηθεί στις περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (72) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερόμενα και ιδίως το γεγονός ότι, εφόσον η αντιστάθμιση συνεπάγεται πλεονέκτημα το οποίο μπορεί να εξομοιωθεί με «ενίσχυση», αρκεί να μην πληρούνται ένας από τους τέσσερις όρους<sup>(30)</sup>, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι όλες τις ετήσιες αντισταθμίσεις που έχουν χορηγηθεί στις περιφερειακές επιχειρήσεις από τις ιταλικές αρχές συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης. Αντίθετα με όσα υποστήριξαν οι δικαιούχοι επιχειρήσεις, το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 δεν απαγορεύει να υποβληθούν σε εξέταση οι εν λόγω ενισχύσεις. Το άρθρο 4 παράγραφος 3 επιτρέπει, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι υφιστάμενες συμβάσεις που είχαν συναφθεί πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού, ακόμη και εάν δεν έχουν τηρηθεί οι προβλεπόμενοι διαδικαστικοί όροι για την ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως προβλέπεται στις προηγούμενες παραγράφους του ίδιου άρθρου. Η εν λόγω διάταξη αναφέρεται στην κοινή πολιτική μεταφορών.

<sup>(28)</sup> Βλ. υποσημείωση 20.

<sup>(29)</sup> Βλ. απόφαση 2000/394/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Νοεμβρίου 1999, σχετικά με τα μέτρα ενίσχυσης σε επιχειρήσεις της Βενετίας και της *Chioggia* που προβλέπονται από το νόμο αριθ. 30/1997 και το νόμο αριθ. 206/1995, περί απαλλαγών ή μειώσεων των κοινωνικών εισφορών (ΕΕ L 150 της 23.6.2000, σ. 50).

<sup>(30)</sup> Απόφαση στην υπόθεση *Altmark Trans*, παράγραφος 94, βλ. υποσημείωση 22.

Το νέο μέτρο ενισχύσεων

- (73) Η Επιτροπή δεν συμμαρτίζεται την άποψη των περιφερειακών επιχειρήσεων ότι στην περίπτωση των επίμαχων ενισχύσεων πρόκειται για υφιστάμενες ενισχύσεις. Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, καταρχήν, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν ήταν προγενέστερες της έναρξης ισχύος της συνθήκης. Πράγματι, η ρύθμιση των ετήσιων αντισταθμίσεων καθορίστηκε, στην τωρινή της μορφή, από τους νόμους αριθ. 684/74 και αριθ. 169/75. Με τις ρυθμίσεις του διατάγματος αριθ. 501/79, του νόμου αριθ. 856/86 και των συμφωνιών του 1991, καθορίστηκαν επιπλέον διάφορες άλλες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τα διάφορα στοιχεία του κόστους που υπεισέρχονται στον υπολογισμό των εξισωτικών επιδοτήσεων που χορηγούνται στις περιφερειακές επιχειρήσεις.
- (74) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν είχαν εγκριθεί από αυτήν. Η απόφαση της Επιτροπής της 6ης Ιουλίου 1990 να κλείσει τη διαδικασία C 12/89 (πρώην N 444/88), η οποία αφορούσε τις ενισχύσεις που είχε αποφασίσει να χορηγήσει η Ιταλία για να απορροφηθούν τα ελλείμματα της επιχείρησης Fincantieri του 1987 και 1988, καθώς και το νόμο αριθ. 234/89 για τη ρύθμιση των ενισχύσεων που χορηγούνται στο ναυπηγικό κλάδο στην Ιταλία<sup>(31)</sup>, την οποία επικαλέστηκαν οι δικαιούχοι επιχειρήσεις, αφορούσε αποκλειστικά τις ενισχύσεις υπέρ των ναυπηγείων και όχι τις επιδοτήσεις που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης. Ούτως ή άλλως, μετά τη λήψη της ως άνω απόφασης, το νομικό πλαίσιο των εν λόγω επιδοτήσεων τροποποιήθηκε ουσιαστικά με τη σύναψη των συμβάσεων, οι οποίες δεν κοινοποιήθηκαν ποτέ.
- (75) Το γεγονός ιδίως ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να είχε λάβει γνώση των διαφόρων νομοθετημάτων, με τα οποία καθιερώθηκε το καθεστώς χορήγησης επιδοτήσεων σε ετήσια βάση, όπως και της συμφωνίας του 1991, δεν επιτρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι συντρέχει περίπτωση σιωπηρής έγκρισης του καθεστώτος χορήγησης επιδοτήσεων σε ετήσια βάση, βάσει της νομολογίας στην υπόθεση Lorenz<sup>(32)</sup>, δεδομένου ότι δεν υπήρξε προηγούμενη κοινοποίηση βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3. Το Δικαστήριο πρόσφατα επισήμανε ότι η απλή κοινοποίηση ενός κειμένου στην Επιτροπή δεν αποτελεί κοινοποίηση κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ<sup>(33)</sup>.
- (76) Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγει η Επιτροπή, ως εκ τούτου, είναι ότι οι ενισχύσεις προς τις περιφερειακές επιχειρήσεις συνιστούν νέες ενισχύσεις, κατά την έννοια του άρθρου 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>(34)</sup>.
- (77) Ακόμη και εάν γίνει δεκτό ότι οι ενισχύσεις προς τις επιχειρήσεις *Siremar*, *Toremara* και *Caremar*, οι οποίες εκτελούσαν μόνον ακτοπλοϊκές γραμμές, δεν αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις όταν άρχισαν να χορηγούνται, μετατράπηκαν πάντως σε νέες ενισχύσεις από την 1η Ιανουαρίου 1999, μετά την ελευθέρωση των μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Πράγματι, κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο ν), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/99, όταν ορισμένα μέτρα μετατρέπονται σε ενισχύσεις λόγω της ελευθέρωσης μιας δραστηριότητας βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας, τα μέτρα αυτά δεν θεωρούνται ως υφιστάμενη ενίσχυση μετά την ορισθείσα για την ελευθέρωση ημερομηνία.

Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα της ενίσχυσης

- (78) Η απαγόρευση της χορήγησης ενισχύσεων που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης δεν είναι απόλυτη. Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 2 και 3 και το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης είναι δυνατόν να υπάρξουν παρεκκλίσεις.
- (79) Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο της ετήσιας καταβολής των επιδοτήσεων δεν εμπίπτουν σε καμία παρέκκλιση από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης, εφόσον δεν αποτελούν ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα χορηγούμενες σε μεμονωμένους καταναλωτές, αλλά ούτε και ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που είχαν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε αποτελούσαν ενισχύσεις που είχαν χορηγηθεί προς την οικονομία ορισμένων περιοχών. Σε ό,τι αφορά ιδίως τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, κατ'εφαρμογή του άρθρου 87 παράγραφος 2 αποτελεί προαπαιτούμενο όρο να μην ευνοούνται άμεσα ή έμμεσα ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένοι κλάδοι παραγωγής από το μέτρο από το οποίο ευεργετούνται οι μεμονωμένοι καταναλωτές. Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, αναφορικά με το σημείο αυτό, η έλλειψη εσόδων που συνεπάγεται για τις περιφερειακές επιχειρήσεις η εφαρμογή μειωμένων ναύλων προς όφελος των μόνιμων κατοίκων των νησιών και των διακινούμενων εργαζομένων λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό των ετήσιων αντισταθμίσεων. Οι ιταλικές αρχές δεν αναλαμβάνουν ως εκ τούτου την επιβάρυνση των μειωμένων ναύλων, από τους οποίους ευεργετούνται οι μεμονωμένοι καταναλωτές, παρά μόνο στην περίπτωση που οι καταναλωτές αυτοί ταξιδεύουν με τους δημόσιους μεταφορείς, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα να ευνοούνται οι τελευταίοι ως προς τους ιδιώτες ανταγωνιστές τους.

<sup>(31)</sup> ΕΕ C 239 της 25.9.1990, σ. 10.

<sup>(32)</sup> Απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1973, υπόθεση 120/73, *Lorenz*, Συλλογή 1973, σ. 1471.

<sup>(33)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C-297/01, *Sicilcassa* (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή νομολογίας).

<sup>(34)</sup> ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003.

- (80) Εξάλλου οι εν λόγω ενισχύσεις δεν μπορούν να υπαχθούν σε κάποια παρέκκλιση από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης. Προορισμός των ενισχύσεων αυτών δεν είναι στην ουσία η προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή η εξάλειψη σοβαρής διαταραχής της οικονομίας ενός κράτους μέλους, κατά την έννοια του στοιχείου β), ούτε είναι προορισμός τους η προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, κατά την έννοια του στοιχείου δ). Οι ενισχύσεις δεν είναι εξάλλου δυνατό να χαρακτηρισθούν ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα κατά την έννοια των στοιχείων α) και γ), εφόσον η εν λόγω ενίσχυση δεν αποτελεί μέρος σχετικού προγράμματος χορήγησης ενισχύσεων σε πλείονες οικονομικούς κλάδους, στο οποίο να έχουν ανοικτή πρόσβαση σε μία συγκεκριμένη περιοχή όλες οι επιχειρήσεις των σχετικών κλάδων<sup>(35)</sup>. Ακόμη, λόγω του αντικειμένου και του τρόπου εφαρμογής τους, οι ενισχύσεις αυτές θα αποτελούσαν λειτουργικές ενισχύσεις, οι οποίες μπορούν να γίνουν αποδεκτές καταχρηστικά μόνο στις περιοχές όπου εφαρμόζεται η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), και με την προϋπόθεση ιδίως ότι το κράτος μέλος αποδεικνύει την ύπαρξη και τη σοβαρότητα της ζημίας που πρόκειται να μειωθεί εφόσον χορηγηθούν οι ενισχύσεις<sup>(36)</sup>. Καθόσον οι ιταλικές αρχές δεν έχουν παρουσιάσει επαρκή στοιχεία προς αυτή την κατεύθυνση, δεν είναι δυνατόν να εγκριθούν ενισχύσεις γι' αυτόν το σκοπό. Οι επίμαχες ενισχύσεις δεν είναι εξάλλου δυνατόν να θεωρηθούν ως ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, κατά την έννοια του στοιχείου γ), εφόσον πρόκειται για ενισχύσεις χορηγούμενες για την κάλυψη του κόστους εκμετάλλευσης ενός συγκεκριμένου φορέα ναυπλιακών μεταφορών και εφόσον αυτές δεν εντάσσονται σε γενικότερο πρόγραμμα που παρέχει τη δυνατότητα στην ευεργετούμενη επιχείρηση να ανακτήσει την οικονομική και χρηματοπιστωτική της ευρωστία, χωρίς να χρειάζεται να προσφύγει περαιτέρω σε άλλες ενισχύσεις.
- (81) Όπως προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης, οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, εφόσον η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό που να αντίκειται στο συμφέρον της Κοινότητας.
- (82) Στο μέτρο που με τη ρύθμιση αυτή θεσπίζεται παρέκκλιση από τον κανόνα, αυτή πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά, σύμφωνα με την κοινοτική νομολογία<sup>(37)</sup>. Υπό το πρίσμα αυτό δεν αρκεί να έχει αναθέσει η δημόσια εξουσία σε μια επιχείρηση τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, αλλά πρέπει, επιπλέον, η εφαρμογή των κανόνων της συνθήκης, και ιδίως του άρθρου 87, να εμποδίζει την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ανατεθεί στην επιχείρηση αυτή και να μην θίγεται το συμφέρον της Κοινότητας<sup>(38)</sup>.
- (83) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στις περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1991 είναι δυνατόν να τύχουν της παρέκκλισης του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης, η Επιτροπή είναι κατά πρώτο λόγο υποχρεωμένη να επαληθεύσει την ύπαρξη και την έκταση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στην επιχείρηση, ούτως ώστε να αξιολογήσει εάν ήταν αναγκαία η παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και κατά πόσο χρειαζόταν η καταβολή αντισταθμίσεων για την κάλυψη του αντίστοιχου κόστους.
- Ύπαρξη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανταποκρίνονται σε πραγματική ανάγκη*  
*Ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τα μικρά νησιά της Ιταλίας*
- (84) Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις εντάσσονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 4 του αναφερθέντος κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου και, για την εξέταση των κρατικών ενισχύσεων, στο πλαίσιο των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>(39)</sup>. Στο σημερινό τους κείμενο, οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν, στο τμήμα 9, ότι «(...) επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου», δηλαδή για τις τακτικές γραμμές από και προς νήσους αλλά και μεταξύ αυτών, και για την εκτέλεση ακτοπλοϊκών γραμμών. Γι' αυτού του είδους τις γραμμές, επομένως, οι αντισταθμίσεις υπόκεινται στους κανόνες που προβλέπονται στην προαναφερόμενη διάταξη, αλλά και στους κανόνες σε θέματα κρατικών ενισχύσεων, όπως προβλέπονται στη συνθήκη και έχουν ερμηνευθεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Στην προηγούμενη έκδοση των εν λόγω κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, το σημείο 9 ορίζει ότι «οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να επιβληθούν σε εκείνες τις τακτικές γραμμές με προορισμό λιμένες που εξυπηρετούν ακριτικές περιοχές της Κοινότητας ή σε εκείνα τα δρομολόγια που εκτελούνται ελλιπώς και τα οποία κρίνονται ζωτικά για την οικονομική ανάπτυξη των σχετικών περιοχών, στις περιπτώσεις που η λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς δεν διασφαλίζει σε επαρκή βαθμό το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών». Από τη νομολογία συνάγεται επίσης ότι είναι δυνατόν να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο όταν ανταποκρίνονται σε πραγματική ανάγκη, η οποία δεν είναι δυνατόν να καλυφθεί με την ελεύθερη δράση των δυνάμεων της αγοράς<sup>(40)</sup>.

<sup>(35)</sup> Βλ. σημείο 2 τελευταία φράση των προανατολισμών για τις κρατικές ενισχύσεις για περιφερειακούς σκοπούς (ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 9).

<sup>(36)</sup> Σημείο 4.15 των προανατολισμών, βλ. υποσημείωση 35.

<sup>(37)</sup> Απόφαση του Πρωτοδικείου της 27ης Φεβρουαρίου 1997 στην υπόθεση T-106/95, *Fidiration française des sociétés d'assurances* (FFSA και άλλοι) κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-229, παράγραφος 173 του σκεπτικού.

<sup>(38)</sup> Βλέπε την απόφαση που μνημονεύεται στην προηγούμενη υποσημείωση καθώς και την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 10ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*, Συλλογή 1991, σ. I-5889, παράγραφος 26.

<sup>(39)</sup> Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3) και, για την προηγούμενη περίοδο, προανατολισμοί του 1997 (ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5) αλλά και, στο βαθμό που έχουν εφαρμογή, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 [SEC (89) 921 τελικό της 3ης Αυγούστου 1989].

<sup>(40)</sup> Απόφαση *Anafir* κ.ά., βλ. υποσημείωση 23.



- (85) Από τις ανωτέρω περιγραφείσες κανονιστικές πράξεις και συμφωνίες απορρέει ότι οι περιφερειακές επιχειρήσεις που εξυπηρετούν τις μικρές νήσους υπέχουν, σε όλες τις γραμμές που εξυπηρετούν, σειρά υποχρεώσεων σχετικών με τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων, τα ωράρια κατάπλου και απόπλου, το είδος των χρησιμοποιούμενων πλοίων και τους προς χρέωση ναύλους. Οι επιχειρήσεις δεν επρόκειτο να αναλάβουν τις υποχρεώσεις αυτές (ή στην αντίστοιχη έκταση και υπό τους αυτούς όρους), εάν μπορούσαν να δράσουν αποκλειστικά και μόνο με γνώμονα το δικό τους οικονομικό συμφέρον.
- (86) Με την επιβολή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιδιώκεται να εξασφαλιστεί σεβασμός της βασικής αρχής της εδαφικής συνέχειας και η ύπαρξη επαρκούς αριθμού τακτικών δρομολογίων για επιβάτες και εμπορεύματα με προέλευση και προορισμό τις μικρές ιταλικές νήσους, ώστε να εκπληρωθούν οι απαιτούμενοι όροι όσον αφορά τις ανάγκες μετακίνησης του τοπικού πληθυσμού, καθώς και η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών αυτών περιοχών. Εγγύηση για την τήρηση αυτών των υποχρεώσεων κατά τη διάρκεια ισχύος των συμφωνιών αποτελεί η καταβολή εγγυήσεων. Η δυνατότητα προσωρινών προσαρμογών των ωραρίων και της συχνότητας των συνδέσεων κατά τη διάρκεια του έτους, υπό τον έλεγχο των δημοσίων αρχών, δεν είναι τέτοια ώστε να τίθεται σε αμφισβήτηση η επιβολή της υποχρέωσης να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των εν λόγω συνδέσεων. Οι σχετικοί κανόνες επιβάλλουν στις δικαιούχους επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 86 παράγραφος 2, και δημόσια υπηρεσία, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92.

#### Οι διεθνείς συνδέσεις

- (87) Οι διεθνείς θαλάσσιες συνδέσεις εντάσσονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών<sup>(41)</sup>. Ο κανονισμός δεν προβλέπει ρητά τη δυνατότητα επιβολής ελάχιστων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για να εξασφαλίζονται οι θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτης χώρας.
- (88) Παρ' όλα αυτά, οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 2004 για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>(42)</sup> επιτρέπουν την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών (τμήμα 9). Επιτρέπουν επίσης την καταβολή αντισταθμίσεων για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, εφόσον είναι σύμφωνες με τους κύριους και διαδικαστικούς κανόνες που υπαγορεύει η συνθήκη. Στο προαναφερθέν σημείο 9 των κατευθυντήριων γραμμών του 1997 επίσης επιτρεπόταν η χορήγηση ενισχύσεων έναντι της ανάληψης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (89) Συνεπώς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία δέχεται τη δυνατότητα θέσπισης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε θαλάσσιες συνδέσεις άλλες από αυτές που εκτελούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους. Ωστόσο, καθώς η αγορά διεθνών θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται στον υπάρχοντα ή το δυνητικό ανταγωνισμό από άλλους κοινοτικούς μεταφορείς, οι καταβαλλόμενες στις δικαιούχους επιχειρήσεις αντισταθμίσεις προσλαμβάνουν τον χαρακτήρα ουσιαστικών λειτουργικών ενισχύσεων, που επιτρέπεται να εγκριθούν μόνο δυνάμει του άρθρου 86 παράγραφος 2. Πρέπει επομένως να είναι ταυτόχρονα αναγκαίες, με την έννοια ότι πρέπει να ανταποκρίνονται σε πραγματική ανάγκη η οποία δεν θα ήταν δυνατόν να ικανοποιηθεί με βάση την ελεύθερη δράση των δυνάμεων της αγοράς και μόνο, και να είναι αυστηρά ανάλογες προς τον επιδιωκόμενο στόχο.
- (90) Από τις 5 περιφερειακές επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia, μόνο η *Adriatica* και η *Saremar* εκτελούν διεθνείς γραμμές, στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πρέπει ωστόσο να εξεταστούν, για καθεμία από τις δύο επιχειρήσεις και για καθεμία από τις εξεταζόμενες διεθνείς συνδέσεις, οι λόγοι που υπαγορεύουν την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις δικαιούχες επιχειρήσεις και εάν θα ήταν δυνατόν να τύχουν οι καταβαλλόμενες αντισταθμίσεις του ευεργετήματος της παρέκκλισης που προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης

<sup>(41)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22.12.1986, ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1.

<sup>(42)</sup> Βλ. υποσημείωση 39.

- (91) Όσον αφορά τη *Saremar*, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εν λόγω εταιρεία εκτελεί, στη γραμμή Σαρδηνία/Κορσική (Santa Teresa/Bonifacio), καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δύο δρομολόγια μετ'επιστροφής ημερησίως, με πλοίο μεκτικής μεταφοράς συνολικής μεταφορικής ικανότητας 560 επιβατών και 51 οχημάτων. Από τα στοιχεία που παρουσίασαν οι ιταλικές αρχές συνάγεται ότι πρόκειται για συνοριακή σύνδεση μικρής απόστασης (10 ναυτικών μιλίων) και τοπικού κυρίως ενδιαφέροντος, τόσο για τις κοινότητες της Σαρδηνίας όσο και για τις γειτονικές κοινότητες της Κορσικής. Η γραμμή μεταξύ Santa Teresa και Bonifacio επιτρέπει τη μετακίνηση των εργαζομένων στη μεθόριο και την τακτική ροή εμπορευμάτων μεταξύ της νότιας Κορσικής και της βόρειας Σαρδηνίας. Από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές φαίνεται ότι αυτή η σύνδεση ζητήθηκε συγκεκριμένα από τις τοπικές κοινότητες της Σαρδηνίας και της Κορσικής.
- (92) Κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (μέσης και αιχμής), η *Saremar* λειτουργεί σε ανταγωνισμό με μια άλλη ιταλική επιχείρηση, η οποία έχει τη δυνατότητα να διαμορφώνει την προσφορά υπηρεσιών της, από άποψη μεταφορικής ικανότητας και συχνότητας, ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς<sup>(43)</sup>. Επιπλέον, η εν λόγω επιχείρηση δεν είναι παρούσα πάντοτε εκτός περιόδου αιχμής.
- (93) Από τα προηγούμενα συνάγεται ότι ο αντικειμενικός στόχος –ο οποίος αποτελεί έκφραση θεμιτών κρατικών συμφερόντων– να εξασφαλιστεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μια γραμμή σύνδεσης μεταξύ δύο νησιωτικών περιοχών της Κοινότητας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών που έχουν εκφράσει οι τοπικοί ενδιαφερόμενοι φορείς, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί απλώς και μόνο με την ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς.
- (94) Όσον αφορά τις διεθνείς συνδέσεις της *Adriatica*, η Επιτροπή διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:
- α) η θαλάσσια σύνδεση «Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα», η οποία ενώνει τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας σε μια από τις περιφερειακές περιοχές της, αποτελεί γραμμή ζωτικής σημασίας για την εμπορική και τουριστική κίνηση, ιδίως εάν ληφθούν υπόψη οι καταστάσεις αστάθειας, εξ αιτίας των οποίων κατέστησαν επισφαλείς οι εναλλακτικές χερσαίες συνδέσεις. Επιπλέον, από το 1977, με αίτημα των ιταλικών και των ελληνικών αρχών, η εν λόγω θαλάσσια σύνδεση συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο των σιδηροδρομικών, οδικών και θαλάσσιων γραμμών όπου εφαρμόζεται η διεθνής σύμβαση για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και αποσκευών (CIV) της 7ης Φεβρουαρίου 1970. Για να μπορεί να προσφέρει τα θαλάσσια δρομολόγια στη γραμμή αυτή, η *Adriatica* έγινε μέλος της κοινοπραξίας EURAIL. Επιπλέον, από τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή στη συνεδρίαση της 26ης Οκτωβρίου 2001 (με αριθμούς A/13408/04 και A/13409/04), προκύπτει ότι, μεταξύ 1992 και 1999, η *Adriatica* πραγματοποίησε σε αυτή τη γραμμή κατά μέσο όρο 265 ταξίδια το χρόνο, μεταφέροντας κατά μέσο όρο 161 440 επιβάτες, 24 376 οχήματα και 104 437 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων. Πρέπει ακόμη να διαπιστωθεί ότι, όπως αναφέρεται στην επιστολή των ιταλικών αρχών της 17ης Φεβρουαρίου 2004 (με αριθμό A/13405/04), μεταξύ 1996 και 1999, οι επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται την *Adriatica* δεν προσέφεραν δρομολόγια τα οποία να δίνουν τις ίδιες εγγυήσεις με την *Adriatica* όσον αφορά την ποιότητα των χρησιμοποιούμενων πλοίων και, μεταξύ άλλων στοιχείων, την τακτική εκτέλεση και τη συχνότητά τους. Πρέπει ωστόσο να αναφερθεί ότι, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 30ής Οκτωβρίου 1990 και Ιουλίου 1994, το οποίο αντιστοιχεί εν μέρει στο διάστημα που εξετάζεται για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η *Adriatica* συμμετείχε σε σύμπραξη με αντικείμενο τα εφαρμοζόμενα επίπεδα τιμών στα εμπορικά οχήματα στις γραμμές από Πάτρα για Μπάρι και Μπρίντιζι<sup>(44)</sup>. Για την περίοδο αυτή, προκύπτει ότι ο ανταγωνισμός στην επίμαχη αγορά ήταν αρκετά έντονος και συγκεκριμένος ώστε να οδηγηθεί η Tirrenia να συμμετάσχει σε παράνομη σύμπραξη, και επομένως δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία για να εξασφαλιστεί η παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Παρά τις διευκρινίσεις που παρείχαν επ' αυτού οι ιταλικές αρχές, με τηλεομοιοτυπία της 24ης Φεβρουαρίου 2004 (έγγραφο με αριθμό A/13970/04), δεν μπορεί να γίνει δεκτή η ανάγκη να χορηγείται επιδότηση έναντι της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, εάν η δικαιούχος επιχείρηση καθίσταται υπεύθυνη για συμπεριφορά που αντιβαίνει προς τον υγιή ανταγωνισμό και απαγορεύεται από το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ. Πράγματι, καίτοι η απόφαση της Επιτροπής δεν είναι ακόμη οριστική, επιβεβαιώθηκε πλήρως από το Πρωτοδικείο και ούτως ή άλλως ισχύει εν προκειμένω το τεκμήριο εγκυρότητας. Είναι απολύτως αληθές ότι οι δύο διαδικασίες,

<sup>(43)</sup> Για παράδειγμα, το 2001, ένα από τα δύο πλοία αυτής της επιχείρησης αποσύρθηκε από αυτό το τμήμα της αγοράς και μεταφέρθηκε σε πιο κερδοφόρες διασυνδέσεις.

<sup>(44)</sup> Απόφαση 1999/271/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με διαδικασία κατά την έννοια του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (IV/34466 — Ελληνικά οχηματαγωγά) (ΕΕ L 109 της 27.4.1999, σ. 24), η οποία επιβεβαιώθηκε όσον αφορά την πιστοποίηση και το χαρακτηρισμό των γεγονότων με την απόφαση του Πρωτοδικείου της 11ης Δεκεμβρίου 2003, στην υπόθεση T-61/99, *Adriatica di Navigazione κατά Επιτροπής* (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί).

οι οποίες αφορούν, αντιστοίχως, τους κανόνες ανταγωνισμού και τις κρατικές ενισχύσεις, είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους, αλλά η νομολογία επιβάλλει στην Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη ενδεχόμενη παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού κατά την εκτίμηση του συμβιβασμού μιας κρατικής ενίσχυσης, ιδίως εάν ο δικαιούχος καθίσταται υπεύθυνος για παράβαση των εν λόγω κανόνων<sup>(45)</sup>. Η σχέση μεταξύ παραβίασης των κανόνων ανταγωνισμού και ενισχύσεων είναι προφανής, δεδομένου ότι οι αντισταθμίσεις χορηγήθηκαν ακριβώς για τις υπηρεσίες που αποτελούσαν αντικείμενο της σύμπραξης, ανεξάρτητα από το ζήτημα κατά πόσον οι ενισχύσεις χρησιμοποιήθηκαν με τρόπο που να επιτρέπει την αντίθετη προς τον υγιή ανταγωνισμό συμπεριφορά ή όχι. Τέλος, εάν οι ενισχύσεις κριθούν ασυμβίβαστες και ανακτηθούν, δεν θα πρόκειται σε καμία περίπτωση για νέα κύρωση αλλά αποκλειστικά για επιβεβαίωση της συμμετοχής του δικαιούχου των ενισχύσεων σε απαγορευμένη σύμπραξη. Δεδομένης της τυπολογίας των παρεχόμενων υπηρεσιών, που αφορούν ταυτόχρονα οχήματα επαγγελματικής χρήσης, επιβάτες και εμπορεύματα, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η συμμετοχή σε σύμπραξη με σκοπό τον καθορισμό των εφαρμοζόμενων στα επαγγελματικά οχήματα τιμολογίων επιτρέπει να συναχθούν συμπεράσματα για το σύνολο της σύνδεσης. Το ανωτέρω συμπέρασμα καθίσταται προφανέστερο από το γεγονός ότι η σύμπραξη αφορούσε συγκεκριμένα τη μεταφορά επαγγελματικών οχημάτων, την οποία ήθελαν να διασφαλίσουν οι ιταλικές αρχές μέσω της επιδότησης. Ας σημειωθεί τέλος ότι το έτος 2000 η εν λόγω σύνδεση καταργήθηκε.

- β) Η θαλάσσια σύνδεση μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας «Τεργέστη/Δυρράχιο» ξεκίνησε με βάση το πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις 22 Οκτωβρίου 1983 μεταξύ ιταλικών και αλβανικών αρχών, με στόχο την ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Αλβανίας και των χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Το άρθρο 5 του πρωτοκόλλου αναθέτει στην *Adriatica di Navigazione* και την αλβανική εταιρεία *Transship* να προβλέψουν τις οργανωτικές λεπτομέρειες εκτέλεσης του δρομολογίου σύνδεσης. Από το 1991, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι διακυμάνσεις λόγω των πολιτικών συνθηκών, αναπτύχθηκε σημαντικά η κυκλοφορία στη γραμμή αυτή<sup>(46)</sup>, στην οποία εξάλλου δεν υπάρχει ανταγωνισμός.
- γ) Οι άλλες δύο θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας «Μπάρι/Δυρράχιο» και «Ανκόνα/Δυρράχιο» δεν αναφέρονται σε καμία διεθνή συμφωνία.
- δ) Οι θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ Ιταλίας και Γιουγκοσλαβίας (λιμένες του Μπαρ στο Μαυροβούνιο) με αναχώρηση από τους ιταλικούς λιμένες της Ανκόνας και του Μπάρι αναπτύχθηκαν από το 1997. Αποκρίνονται στο αίτημα που διατύπωσαν οι αρχές του Μαυροβουνίου, οι οποίες επιθυμούσαν να υπάρχει μόνιμη θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του μοναδικού εμπορικού λιμένα της χώρας και των βορείων και νοτίων λιμένων της Ιταλίας. Από το 1998, άλλες δύο επιχειρήσεις (επιπλέον της *Adriatica*), μία του Μαυροβουνίου και μία της Σλοβενίας, εκτελούν δρομολόγια στη διαδρομή «Μπάρι/Μπαρ».
- ε) Η εκμετάλλευση των θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ Ιταλίας και Κροατίας «Ανκόνα/Σπλιτ» και «Μπάρι/Ντουμπρόβνικ», τις οποίες είχαν αναλάβει το 1960 ιδιωτικές επιχειρήσεις, μεταβιβάστηκε στην *Adriatica* με το νόμο αριθ. 42 της 27ης Φεβρουαρίου 1978. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, τα δρομολόγια, τα οποία είχαν διακοπεί το 1991, αποκαταστάθηκαν κατά τη διάρκεια του 1994, κατόπιν αιτήματος που εξέφρασε η κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κροατίας. Παρά τις διακυμάνσεις που οφείλονταν στην κρίση του Κοσσυφοπεδίου, η κυκλοφορία αυξήθηκε σημαντικά από το 1994<sup>(47)</sup>. Δύο ναυτιλιακές εταιρείες, μία κροατική και μία λιβεριανή, ανταγωνίζονται την *Adriatica* σε αυτή την αγορά.
- (95) Από τις ανωτέρω διαπιστώσεις συμπεραίνεται ότι ανατέθηκε στην *Adriatica*, για τις παρεχόμενες υπηρεσίες κατ' εφαρμογή μιας συμφωνίας ή μιας διεθνούς σύμβασης, αποστολή γενικού συμφέροντος που ανάγκασε την επιχείρηση να προβεί σε δαπάνες στις οποίες δεν θα είχε προβεί εάν είχε δράσει αποκλειστικά και μόνο βασισμένη στο δικό της εμπορικό συμφέρον. Αυτό το συμπέρασμα δεν ισχύει για τη σύνδεση «Μπριντζι/Κέρκυρα/ Ηγουμενίτσα/ Πάτρα» για το χρονικό διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, το οποίο αντιστοιχεί στη διάρκεια συμμετοχής της *Adriatica* σε σύμπραξη η οποία απαγορεύεται με βάση το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ. Δεν ισχύει επίσης για τα διεθνή δρομολόγια, τα οποία ανέπτυξε η επιχείρηση και δεν δημιουργήθηκαν με βάση την εν λόγω συμφωνία ή σύμβαση. Το ίδιο ισχύει ιδίως για τις συνδέσεις «Μπάρι/Δυρράχιο» και «Ανκόνα/Δυρράχιο». Τα αποτελέσματα της διαχείρισης αυτών των δύο γραμμών υπήρξαν πάντως θετικά, με αποτέλεσμα να μην έχει καταβληθεί καμία αντιστάθμιση στην *Adriatica* για τις υπηρεσίες που παρείχε. Αντιθέτως, όπως συνάγεται από την εξέταση των αναλυτικών λογαριασμών που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, τα αποκομισθέντα οικονομικά οφέλη συμβάλλουν στη μείωση του ύψους των ετήσιων αντισταθμιστικών επιδοτήσεων που καταβάλλονται έναντι των παρεχόμενων υπηρεσιών στις γραμμές που εμφανίζουν έλλειμμα.

<sup>(45)</sup> Απόφαση της 15ης Ιουνίου 1993, στην υπόθεση C-225/91, *Matra κατά Επιτροπής*, (Συλλογή σ. I-3203, παράγραφοι 41-43).

<sup>(46)</sup> Το 1991: μεταφέρθηκαν 20 096 επιβάτες και 24 205 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων. Το 2000: μεταφέρθηκαν 334 639 επιβάτες και 235 542 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων.

<sup>(47)</sup> Το 1994 μεταφέρθηκαν 9 866 επιβάτες και 7 494 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων. Το 2000 μεταφέρθηκαν 48 281 επιβάτες και 43 563 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων.

- (96) Για να καταστεί δυνατόν οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στις περιφερειακές επιχειρήσεις να δικαιολογηθούν την καταβολή αποζημιώσεων και για να είναι η Επιτροπή σε θέση να επαληθεύσει κατά πόσο το ποσό των αντισταθμίσεων περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο, οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να εξειδικεύονται εκ των προτέρων από τις κρατικές αρχές.
- (97) Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υπηρεσίες που παρέχει κάθε περιφερειακή επιχείρηση καθορίζονται από τα ανωτέρω αναφερόμενα πενταετή προγράμματα. Σε αυτά προσδιορίζονται οι λιμένες σύνδεσης και η συχνότητα των δρομολογίων που πρέπει να εκτελούνται κατά την περίοδο αιχμής και μη, καθώς και το είδος κάθε πλοίου που πρόκειται να εξυπηρετεί τις εν λόγω γραμμές. Το δίκτυο γραμμών που δημιουργείται με τον τρόπο αυτό μπορεί ωστόσο να προσαρμοστεί ανάλογα με την εξέλιξη της ζήτησης για μεταφορές στις εν λόγω γραμμές κατά τη διάρκεια κάθε πενταετούς περιόδου. Από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι η προσαρμογή αυτή γίνεται κατόπιν αιτήματος που απευθύνουν οι ενδιαφερόμενες τοπικές κοινότητες στο υπουργείο Μεταφορών, το οποίο αποτελεί την εποπτεύουσα αρχή για τις περιφερειακές επιχειρήσεις, για τροποποίηση των συχνοτήτων και των ωραρίων. Αυτά τα αιτήματα αποτελούν στη συνέχεια το αντικείμενο χωριστής εξέτασης σε διυπουργικό επίπεδο, λαμβανομένων μεταξύ άλλων υπόψη των οικονομικών τους επιπτώσεων στο λειτουργικό κόστος της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Οποιαδήποτε τροποποίηση του δικτύου γραμμών κατά τη διάρκεια κάθε πενταετούς περιόδου αποτελεί ως εκ τούτου αντικείμενο προκαταρκτικής διοικητικής απόφασης, η οποία απευθύνεται στη δικαιούχο επιχείρηση.

#### Ο ανταγωνισμός ομοειδών υπηρεσιών

- (98) Εκείνο που οφείλει να εξακριβώσει η Επιτροπή, όταν εξετάζει την πραγματική ανάγκη για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας<sup>(48)</sup> και το εύρος των υποχρεώσεων που υπέχουν οι δικαιούχοι περιφερειακές επιχειρήσεις, καθώς και την αναγκαιότητα καταβολής αντισταθμίσεων, είναι εάν υπάρχουν αντίστοιχοι ανταγωνιστές, οι οποίοι προσφέρουν υπηρεσίες ομοειδείς ή συγκρίσιμες με τις αναλόγως υπηρεσίες του δημόσιου φορέα και αν οι υπηρεσίες αυτές ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των ιταλικών αρχών. Η εξέταση αυτή διενεργείται με συγκριτική ανάλυση της σωρευτικής προσφοράς και της συνολικής ζήτησης για παροχή υπηρεσιών σε κάθε επιμέρους γραμμή. Είναι σκόπιμο να εξεταστεί η κατάσταση για κάθε περιφερειακή επιχείρηση χωριστά.

#### Adriatica

- (99) Η *Adriatica* υπόκειται στον ανταγωνισμό άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στις δύο ακόλουθες διεθνείς γραμμές για τις οποίες έχει επιφορτισθεί με την παροχή υπηρεσιών γενικού συμφέροντος («Ανκόνα/Σπλιτ» και «Μπρίντζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα»), αφενός και αφετέρου, σε ορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές στο αρχιπέλαγος των Tremiti και σε δύο γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ της ιταλικής χερσονήσου και της Σικελίας.

#### Οι διεθνείς συνδέσεις

- (100) Στη γραμμή «Ανκόνα/Σπλιτ» η *Adriatica* πραγματοποιεί καθ' όλο το έτος δύο εβδομαδιαία δρομολόγια με πλοίο μεικτής μεταφοράς, σε ανταγωνισμό με μια δημόσια επιχείρηση της Κροατίας και με ιδιωτικά πλοία που φέρουν τη σημαία των νήσων Μπαρμπάντος και του Παναμά, τα οποία εκτελούν δρομολόγια κυρίως κατά τη θερινή περίοδο και δεν εκπληρώνουν όλες τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν θέσει οι ιταλικές αρχές στο πλαίσιο της σύμβασης.
- (101) Στη γραμμή «Μπρίντζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα», η *Adriatica* εκτελεί τα δρομολόγιά της σε ανταγωνισμό με έλληνες πλοιοκτήτες, τα πλοία των οποίων φέρουν τη σημαία της Κύπρου ή της Μάλτας, και με μία ιταλική εταιρεία της οποίας τα πλοία φέρουν την ιταλική σημαία. Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές (ιδίως με την επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 2004 με αριθμό. Α/13405/04) προκύπτει ότι από το 1997 ορισμένοι έλληνες επιχειρηματίες προσφέρουν υπηρεσίες συγκρίσιμες με αυτές της *Adriatica* όσον αφορά την τακτική εκτέλεση των δρομολογίων, τη μεταφορική ικανότητα, τη συχνότητά τους και το είδος των χρησιμοποιούμενων πλοίων. Όπως προαναφέρθηκε [αιτιολογική σκέψη 94 στοιχείο α)] η σύνδεση αυτή είχε στο παρελθόν καθοριστική σημασία για την ενδοκοινοτική και διεθνή κυκλοφορία, καθώς συνδέει την Κοινότητα με μια από τις περιφερειακές της περιοχές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 1997, μπορούν να γίνονται δεκτές οι επιδοτήσεις που προορίζονται να καλύψουν λειτουργικό έλλειμμα προερχόμενο από την εκτέλεση γραμμών προς λιμένες που εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές της Κοινότητας ή από την εκτέλεση δρομολογίων ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των ενδιαφερομένων περιοχών, εφόσον η ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς δεν εγγυάται επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης (τμήμα 9). Λαμβάνοντας υπόψη τις υπηρεσίες που προσέφερε η *Adriatica* ως προς την τακτικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων, τη μεταφορική ικανότητα και τον τύπο των σκαφών, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η καταβολή δημοσίων επιδοτήσεων μπορεί να δικαιολογηθεί με βάση το κοινοτικό δίκαιο. Αυτό το συμπέρασμα δεν είναι δυνατόν

<sup>(48)</sup> Απόφαση *Analir* κ.άλ., βλ. υποσημείωση 23.

να επεκταθεί και στην περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, περίοδο κατά την οποία η *Adriatica* συμμετείχε, στη συγκεκριμένη γραμμή, σε σύμπραξη που απαγορεύεται από το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ, γεγονός το οποίο αποδεικνύει ότι η ενίσχυση δεν ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ας σημειωθεί τέλος ότι το έτος 2000 η επίμαχη σύνδεση καταργήθηκε.

Οι ακτοπολικές συνδέσεις

- (102) Σε ορισμένες συνδέσεις προς το αρχιπέλαγος των Tremiti, η *Adriatica* υπόκειται στον ανταγωνισμό ιταλικών ιδιωτικών επιχειρήσεων, οι οποίες εκτελούν δρομολόγια μόνο κατά τη μέση περίοδο και την περίοδο αιχμής. Καμία από αυτές τις επιχειρήσεις δεν πληροί κατά συνέπεια τις απαιτήσεις τακτικότητας και αδιάκοπης εκτέλεσης των δρομολογίων καθ' όλο το έτος, που έχουν θέσει οι ιταλικές αρχές.
- (103) Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και της Σικελίας, η *Adriatica* υπόκειται στον ανταγωνισμό άλλων ιταλικών μεταφορικών επιχειρήσεων στις γραμμές «Ραβέννα/Κατάνια» και «Γένοβα/Termini Imerese». Η προσφορά αυτών των επιχειρήσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί ωστόσο συγκρίσιμη με αυτήν της *Adriatica* ως προς την τακτικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων, καθώς και ως προς τον τύπο των σκαφών, σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις που έχουν θέσει οι ιταλικές αρχές στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

*Siremar*

- (104) Η *Siremar* εκτελεί δρομολόγια σε ανταγωνισμό με ιδιωτικές ιταλικές μεταφορικές εταιρείες στις τοπικές αγορές των συμπλεγμάτων των νήσων Eolie και Egadi και στη σύνδεση μεταξύ της Σικελίας και της νήσου Pantelleria.
- (105) Το δίκτυο συνδέσεων με τις νήσους Eolie και μεταξύ αυτών αποτελείται από 5 γραμμές, στις οποίες η *Siremar* εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ημερήσια δρομολόγια με πλοία μεικτής μεταφοράς (επιβατών/εμπορευμάτων) και με ταχύπλοα σκάφη αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών. Υπάρχει μια ιδιωτική ιταλική επιχείρηση που εκτελεί μικτές μεταφορές με πλοία παλαιάς κατασκευής και μέτριας μεταφορικής ικανότητας. Η προσφορά αυτού του ανταγωνιστή δεν πληροί όλες τις απαιτήσεις που προβλέπονται από τη σύμβαση, ιδίως ως προς τη συνεχή εκτέλεση των δρομολογίων καθ' όλο το έτος και ως προς τον τύπο των πλοίων. Η ίδια διαπίστωση μπορεί να γίνει όσον αφορά την αγορά των ταχύπλοων συνδέσεων, στην οποία μια άλλη ιταλική εταιρεία ανταγωνίζεται τη *Siremar* χωρίς να προσφέρει, σε όλο το δίκτυο γραμμών, δρομολόγια που να ανταποκρίνονται σε όλες τις απαιτήσεις της σύμβασης, ιδίως από την άποψη των εξυπηρετούμενων συνδέσεων και της συχνότητας των δρομολογίων. Πράγματι, όσον αφορά το δίκτυο της ταχύπλοης σύνδεσης «νήσοι Eolie/Milazzo», είναι γεγονός ότι η ιδιωτική επιχείρηση δεν παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες με τη *Siremar* ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων και τον αριθμό εξυπηρετούμενων νήσων. Φαίνεται ιδίως ότι οι συνδέσεις Lipari/Salina και Milazzo/Alicudi δεν εκτελούνται από τον εν λόγω μεταφορέα στην εκτός αιχμής περίοδο.
- (106) Το δίκτυο των συνδέσεων με τις νήσους Egadi και μεταξύ αυτών αποτελείται από δύο γραμμές εξυπηρετούμενες από πλοία μεικτής μεταφοράς (επιβατών/εμπορευμάτων) και από τέσσερις γραμμές εξυπηρετούμενες από ταχύπλοα σκάφη αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών. Τα δρομολόγια εκτελούνται από δύο ιταλικές εταιρείες, εκ των οποίων η μία δραστηριοποιείται στο τμήμα μεταφοράς εμπορευμάτων, η άλλη στο τμήμα ταχύπλοης μεταφοράς (επιβατών), αλλά καμία από τις δύο δεν παρέχει υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται σε όλες τις απαιτήσεις της σύμβασης από άποψη γραμμών και τύπου των πλοίων.
- (107) Στη γραμμή Trapani (Σικελία)/Pantelleria, σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή, η *Siremar* εκτελεί όλο το χρόνο ημερήσια δρομολόγια σε ανταγωνισμό με ιταλική ιδιωτική εταιρεία, της οποίας ωστόσο η δραστηριότητα περιορίζεται στη μεταφορά τροχοφόρων και για το λόγο αυτό, μεταξύ άλλων δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις παροχής υπηρεσιών που προβλέπονται στη συμφωνία.
- (108) Ακόμη, σύμφωνα με το περιεχόμενο καταγγελίας που υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 13 Αυγούστου 1999 (και πρωτοκολλήθηκε από τη ΓΔ Μεταφορών την 18η Αυγούστου 1999 με αριθμό D 02.308 64296), φαίνεται ότι από το 1990 έως το 1999 οι ιδιωτικές εταιρείες που συνδέουν τις μικρότερες σικελικές νήσους με τη Σικελία και την ηπειρωτική Ιταλία έλαβαν επιδοτήσεις από την Περιφέρεια για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων. Αυτά τα στοιχεία τείνουν να επιβεβαιώσουν την ανάγκη χορήγησης δημοσίων επιδοτήσεων για να εξασφαλιστεί ικανοποιητικό επίπεδο σύνδεσης με τις εν λόγω νήσους.

- (109) Πρέπει επιπλέον να ληφθεί υπόψη ότι η Περιφέρεια της Σικελίας, με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 12 της 9ης Αυγούστου 2002 (ο οποίος διαβιβάστηκε στην Επιτροπή με την επιστολή της 12ης Σεπτεμβρίου 2002 και πρωτοκολλήθηκε με τον αριθμό A/68547 της 22ας Οκτωβρίου 2002) όρισε ότι, προκειμένου να ενισχυθούν οι θαλάσσιες συνδέσεις με τις μικρές νήσους της Σικελίας και να ικανοποιηθούν οι ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων, οι θαλάσσιες συνδέσεις με τις εν λόγω νήσους πρέπει να ανατίθενται για χρονικό διάστημα πέντε ετών με διαδικασία διαγωνισμού. Στη συνέχεια, η περιφερειακή διεύθυνση μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας της Σικελίας προκήρυξε τον ανοιχτό διαγωνισμό της 21ης Οκτωβρίου 2002 για την ανάθεση της γραμμής θαλάσσιας σύνδεσης δημοσίου ενδιαφέροντος με ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς επιβατών προς τις μικρές νήσους της Σικελίας και μεταξύ αυτών.
- (110) Η Επιτροπή διαπιστώνει ωστόσο ότι σήμερα ορισμένες θαλάσσιες γραμμές μεταξύ των μικρών σικελικών νήσων και προς αυτές ανατίθενται με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια σύμφωνα με τους κανόνες ανταγωνισμού που προβλέπονται από το κοινοτικό δίκαιο σε θέματα δημοσίων διαγωνισμών. Καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι με τη διαδικασία αυτή ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα στην αγορά ακτοπλοΐας και, συνεπώς, εξασφαλίζεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, όπως αυτή προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92.

#### S a r e m a r

- (111) Η *Saremar* ανταγωνίζεται με ιδιωτικές ιταλικές εταιρείες σε τρεις από τις τέσσερις γραμμές που εξυπηρετεί.
- (112) Στη γραμμή μεταξύ Κορσικής και Σαρδηνίας «Santa Teresa/Bonifacio», η *Saremar* εκτελεί όλο το χρόνο ημερήσια δρομολόγια με ταχύπλοο σκάφος μέτριας μεταφορικής ικανότητας. Μια ιδιωτική εταιρεία εκτελεί και αυτή δρομολόγια, μόνο όμως κατά τη μέση περίοδο και την περίοδο αιχμής και δεν ικανοποιεί επομένως τις απαιτήσεις τακτικότητας και συχνότητας που προβλέπονται από τη σύμβαση.
- (113) Στις δύο από τις τρεις γραμμές που συνδέουν τη Σαρδηνία με τις μικρότερες νήσους της, δηλαδή στις διαδρομές «Palau/Maddalena» στα βόρεια και «Carloforte/Calasetta» στα νότια, ιδιωτικές ιταλικές εταιρείες προσφέρουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δρομολόγια συμπληρωματικά εκείνων που προσφέρει η *Saremar*. Η συμπληρωματικότητα των ωραρίων αναχώρησης δείχνει ότι τα δρομολόγια των ιδιωτικών εταιρειών συνδυάζονται με τα ωράρια του δημοσίου φορέα ώστε να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη δυνατότητα μετακίνησης των κατοίκων των μικρών νήσων. Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές (με αριθμούς A/13350/04, A/13346/04 και A/13356/04) συνάγεται ωστόσο ότι τα πλοία των ανταγωνιστών, στα οποία, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές χορηγούνται και σε αυτά χρηματοδοτικές ενισχύσεις από πλευράς των τοπικών αρχών, κατασκευάστηκαν πριν από μια εικοσαετία ή και περισσότερο, και δεν ανταποκρίνονται επομένως στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στο πλαίσιο της σύμβασης. Ιδιαίτερως, όσον αφορά τη γραμμή «Carloforte/Calasetta» φαίνεται ότι από το 1998 ο ιδιωτικός φορέας έλαβε επιδοτήσεις σε περιφερειακό επίπεδο με σκοπό να εξυπηρετηθεί η γραμμή αυτή κατά τις νυχτερινές και τις πρώτες πρωινές ώρες. Αυτά τα δεδομένα τείνουν να επιβεβαιώσουν την ανάγκη για επιδοτήσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή δημόσιας υπηρεσίας ικανοποιητικού επιπέδου.

#### T o r e m a r

- (114) Η *Toremар* λειτουργεί σε ανταγωνισμό με διάφορες ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις σε δύο γραμμές που συνδέουν τις νήσους του τοςκανικού αρχιπελάγους με την ακτή, δηλαδή «Portoferraio/Piombino» για τη νήσο Έλβα και «Giglio/Porto S. Stefano» για τη νήσο Giglio.
- (115) Στη γραμμή «Portoferraio/Piombino», η *Toremар* πραγματοποιεί, αναλόγως της περιόδου του έτους, από 8 έως 15 ημερήσια δρομολόγια με πλοία μεικτής μεταφοράς επιβατών και οχημάτων. Ο αριθμός και τα ωράρια των δρομολογίων καθορίζονται ανάλογα με τις αναγκαίες ανταποκρίσεις με το δίκτυο λεωφορείων της νήσου, αφενός, και με τα σιδηροδρομικά δίκτυα και τα δίκτυα λεωφορείων στην ηπειρωτική πλευρά, αφετέρου. Μια ιδιωτική εταιρεία εκτελεί, όλο το έτος, ημερήσια δρομολόγια με συχνότητα συγκρίσιμη με αυτή της *Toremар*. Από τα στοιχεία που παρείχαν οι ιταλικές αρχές (με αριθμό A/12951/04) προκύπτει ότι τα πλοία της ιδιωτικής εταιρείας έχουν ηλικία μεγαλύτερη της εικοσαετίας, ότι ο δημόσιος φορέας είναι ο μόνος που εκτελεί το πρώτο και το τελευταίο δρομολόγιο της ημέρας και ότι, από το έτος 2000 και μετά, από τη λειτουργία αυτής της σύνδεσης προήλθαν κέρδη που αφαιρέθηκαν από το ύψος της ετήσιας εξισωτικής επιδότησης.

- (116) Στη σύνδεση με τη νήσο Giglio, η *Toremар* πραγματοποιεί, αναλόγως της περιόδου του έτους, 3 έως 5 διαδρομές ημερησίως, με πλοίο ειδικής κατασκευής το οποίο εξασφαλίζει, εκτός από την μεταφορά επιβατών και οχημάτων, τη μεταφορά ενεργειακών προϊόντων. Λόγω της έλλειψης οποιασδήποτε τοπικής νοσοκομειακής υποδομής, το πλοίο της *Toremар* είναι υποχρεωμένο να παραμένει ελλιμενισμένο στη νήσο όλη τη νύχτα, για την αντιμετώπιση επειγόντων ιατρικών περιστατικών. Στη γραμμή εκτελεί δρομολόγια, όλη τη διάρκεια του έτους, και μια ιδιωτική εταιρεία. Όπως προκύπτει ωστόσο από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, η εν λόγω εταιρεία μειώνει ή αναστέλλει τις δραστηριότητές της στην εκτός αιχμής περίοδο.

#### Caremar

- (117) Η *Caremar* οφείλει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό από ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις στις ακόλουθες συνδέσεις μεταξύ της χερσονήσου και των νήσων του κόλπου της Νάπολης (Κάπρι, Ischia και Procida), στις διαδρομές «Κάπρι/Sorrento», «Κάπρι/Νάπολη», «Ischia/Νάπολη», «Procida/Νάπολη» και στις δύο γραμμές που συνδέουν τις μικρές νήσους της Ponza και της Ventotene με την ηπειρωτική χώρα: «Ponza/Formia» και «Ventotene/Formia».
- (118) Στη γραμμή «Κάπρι/Sorrento», η *Caremar* εκτελεί όλο το έτος καθημερινά δρομολόγια με πλοίο μεικτής μεταφοράς, το οποίο εξυπηρετεί επίσης τη γειτονική γραμμή «Κάπρι /Νάπολη». Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που παρουσίασαν οι ιταλικές αρχές στις συνεδριάσεις της 26ης Οκτωβρίου 2001 και της 16ης Απριλίου 2002 (έγγραφα που πρωτοκολλήθηκαν με τους αριθμούς Α/13326/04 και Α/13330/04) οι ιδιωτικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή αυτή περιορίζονται στην προσφορά υπηρεσιών μεικτής μεταφοράς κατά την περίοδο αιχμής και, ως εκ τούτου, δεν εκπληρώνουν το σύνολο των απαιτήσεων που θέτουν οι ιταλικές αρχές από άποψη τακτικότητας των δρομολογίων.
- (119) Στη γραμμή «Κάπρι/Νάπολη», η *Caremar* είναι σε ανταγωνισμό με ιδιωτικές εταιρείες μόνο στον τομέα των ταχύπλων συνδέσεων. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις προσφέρουν σε αυτό το τμήμα της αγοράς υπηρεσίες συνολικά συγκρίσιμες με αυτές που προσφέρει η *Caremar*. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι το πλοίο της *Caremar* είναι υποχρεωμένο να σταθμεύει στο Κάπρι κατά τη διάρκεια της νύχτας ώστε να μπορεί να καλύπτει πιθανά επείγοντα ιατρικά περιστατικά και εκτελεί, ως εκ τούτου, το πρώτο καθημερινό δρομολόγιο με αναχώρηση από το νησί, το οποίο επιτρέπει στους κατοίκους να μεταβούν στην ηπειρωτική χώρα για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους. Όπως προκύπτει επίσης από τα ανωτέρω στοιχεία, τα αποτελέσματα της διαχείρισης αυτών των δρομολογίων υποβλήθηκαν σε εξέταση για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών που καταβλήθηκαν στην *Caremar*.
- (120) Οι νήσοι Ischia και Procida συνδέονται με τους ηπειρωτικούς λιμένες της Νάπολης και του Pozzuoli με διάφορες γραμμές μεικτής μεταφοράς και ταχύπλος σύνδεσης. Τα δρομολόγια της γραμμής «Ischia, Procida/ηπειρωτική χώρα (Νάπολη ή Pozzuoli)» εκτελούνται μόνο από την *Caremar*. Αντιθέτως, οι άμεσες συνδέσεις «Ischia/Νάπολη» και «Procida/Νάπολη» εξυπηρετούνται με ταχύπλοα πλοία από την *Caremar* και διάφορες ιδιωτικές ιταλικές εταιρείες. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις προσφέρουν γι' αυτές τις δύο άμεσες συνδέσεις — «Ischia/Napoli» και «Procida/Napoli» — υπηρεσίες συνολικά συγκρίσιμες με αυτές που προσφέρει η *Caremar*. Η Επιτροπή διαπιστώνει ωστόσο ότι στη σύνδεση «Procida/Napoli», η *Caremar* εκτελεί καθόλη τη διάρκεια του έτους το πρώτο ημερήσιο δρομολόγιο με αναχώρηση από την Procida και το τελευταίο, εκτός περιόδου αιχμής, με αναχώρηση από την ηπειρωτική χώρα, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό δυνατή τη μετακίνηση των κατοίκων της νήσου για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους. Η Επιτροπή διαπιστώνει ακόμη ότι οι ζημιές από την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών εξετάστηκαν κατά τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών που καταβλήθηκαν στην *Caremar*.
- (121) Επιπλέον, σύμφωνα με το περιεχόμενο καταγγελίας που υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 13 Αυγούστου 1999 (και πρωτοκολλήθηκε από τη ΓΔ Μεταφορές την 18η Αυγούστου 1999 με αριθμό D 02.308 64296), η Επιτροπή οδηγείται στο συμπέρασμα ότι, τουλάχιστον το έτος 1990, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις που παρείχαν υπηρεσίες ταχείας σύνδεσης σε ορισμένες γραμμές στον κόλπο της Νάπολης, μεταξύ των οποίων Νάπολη-Κάπρι, Νάπολη-Ischia, Νάπολη-Sorrento-Κάπρι και Νάπολη-Procida-Ischia έλαβαν επιδοτήσεις από την Περιφέρεια της Καμπανίας. Αυτά τα δεδομένα τείνουν να επιβεβαιώσουν την ανάγκη για επιδοτήσεις με σκοπό να εξασφαλιστεί η παροχή δημόσιας υπηρεσίας ικανοποιητικού επιπέδου.
- (122) Στις απευθείας γραμμές «Ponza/Formia» και «Ventotene/Formia», η *Caremar* είναι σε ανταγωνισμό με ιδιωτική επιχείρηση στον τομέα των ταχύπλων διασυνδέσεων. Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι μόνο η *Caremar* εκτελεί δρομολόγια όλες τις ημέρες της εβδομάδας στη γραμμή «Ventotene/Formia» σύμφωνα με τις απαιτήσεις τακτικότητας των δρομολογίων που προβλέπονται στη σύμβαση. Στη γραμμή «Ponza/Formia» επίσης, το δρομολόγιο ταχύπλος σύνδεσης που προσφέρει η *Caremar* αποκλειστικά τη Δευτέρα ενσωματώνει το προσφερόμενο τις υπόλοιπες ημέρες της εβδομάδας από την ιδιωτική εταιρεία.

## Ανάγκη καταβολής αποζημίωσης

- (123) Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχουν οι υπόλοιπες περιφερειακές επιχειρήσεις στις γραμμές στις οποίες δεν υπάρχει ανταγωνισμός, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αφορούν τόσο τη μεταφορά επιβατών όσο και τη μεταφορά εμπορευμάτων και διαπιστώνει ότι η έλλειψη ανταγωνισμού ισχύει για όλες τις πενταετείς περιόδους που προβλέπονται στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όπως απέδειξε η έλλειψη ανταγωνισμού στις γραμμές αυτές, η οποία ήταν δεδομένη κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, οι επιχειρήσεις που λειτουργούν σύμφωνα με τους νόμους της αγοράς δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσουν τις υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχουν οι περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίστηκε με τις συμβάσεις. Είναι επομένως αναγκαία η καταβολή αντιστάθμισεων, για να παρέχεται στις επιχειρήσεις αυτές η δυνατότητα να καλύπτουν το πρόσθετο κόστος που προκύπτει από την παροχή των υπηρεσιών αυτών.
- (124) Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχουν οι περιφερειακές επιχειρήσεις στις ανωτέρω εξεταζόμενες γραμμές στις οποίες υπάρχει ανταγωνισμός, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς δεν θα επέτρεπε να εξασφαλιστούν οι υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχουν οι περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο των συμβάσεων. Σε αυτή την περίπτωση είναι επίσης αναγκαία κάποια αποζημίωση, για να παρέχεται στις επιχειρήσεις αυτές η δυνατότητα να καλύπτουν το πρόσθετο κόστος που προκύπτει από την παροχή των υπηρεσιών αυτών.
- (125) Σε ορισμένες σπάνιες περιπτώσεις, ένα συγκρίσιμο επίπεδο ανταγωνισμού μαρτυρεί τη δυνατότητα της αγοράς να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η πιθανή παρουσία ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης οι οποίοι να είναι σε θέση να ικανοποιήσουν χωρίς χρηματική αντιστάθμιση τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στη δημόσια επιχείρηση, υποχρεώσεις ως προς την τακτικότητα των δρομολογίων, τη συχνότητά τους και τον τύπο των χρησιμοποιούμενων πλοίων, θα έδωτε σε αμφισβήτηση την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα των εξισωτικών πληρωμών που καταβάλλονται στο δημόσιο φορέα για την εξυπηρέτηση των εν λόγω γραμμών. Το πρόβλημα τίθεται ιδιαίτερος για τις ταχύπλοες διασυνδέσεις «Νάπολη-Κάπρι» και «Νάπολη-Ischia», τις οποίες εξυπηρετεί η *Caremar* στον κόλπο της Νάπολης.
- (126) Σχετικά με το ζήτημα αυτό, από στοιχεία που υπέβαλαν στην Επιτροπή ορισμένοι ανταγωνιστές συνάγεται ότι το Μάρτιο του 2002, με πρωτοβουλία της Περιφέρειας της Καμπανίας, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται από παλιά στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης, ανέλαβαν τη δέσμευση έναντι των περιφερειακών αρχών να παρέχουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους υπηρεσίες ανάλογες με τις προσφερόμενες από την *Caremar*, ιδίως στις δύο γραμμές που προαναφέρθηκαν, παραιτούμενες εκ των προτέρων του δικαιώματος να ζητήσουν καταβολή εξισωτικής πληρωμής. Η Επιτροπή παρατηρεί εξάλλου ότι αυτές οι υπηρεσίες δεν είναι ισοδύναμες με αυτές που παρέχει η δημόσια επιχείρηση ως προς την τακτικότητα, τη συχνότητα των συνδέσεων και τον τύπο των χρησιμοποιούμενων πλοίων, και ότι οι ιδιωτικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να παύσουν να εκπληρώνουν αυτές τις υποχρεώσεις τους με 45ήμερη προειδοποίηση. Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι ορισμένες υποχρεώσεις επιβάλλονται αποκλειστικά στη δημόσια επιχείρηση (για παράδειγμα: να διανυκτερεύει ένα πλοίο της στην αποβάθρα του νησιού ή να εκτελεί το πρώτο και το τελευταίο ημερήσιο δρομολόγιο) και προσδιορίζουν το επιπρόσθετο κόστος που πρέπει να συνυπολογίζεται κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης. Επιπλέον, υπάρχει συμπληρωματικότητα μεταξύ των υπηρεσιών που προσφέρει η *Caremar* και αυτών που προσφέρουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις. Λαμβανομένων υπόψη τα ανωτέρω, δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθεί η ανάγκη για αντιστάθμισης και η αναλογικότητά τους.
- (127) Για να εξακριβωθεί κατά πόσο οι ετήσιες εξισωτικές πληρωμές που καταβάλλονται στις περιφερειακές επιχειρήσεις ανταποκρίνονται στο ελάχιστο απαιτούμενο ποσό για την παροχή των υπηρεσιών σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες καθορίζονται από τις ιταλικές αρχές, η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη της όλες τις παραμέτρους που διαμορφώνουν το πρόσθετο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, με το οποίο επιβαρύνεται ο δημόσιος φορέας. Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο μηχανισμός υπολογισμού των εξισωτικών πληρωμών προβλέπει ότι τα έσοδα που αποκομίζονται κατά την περίοδο αιχμής συμβάλλουν στη μείωση των ελλειμμάτων που συσσωρεύονται εκτός της περιόδου αιχμής, ούτως ώστε το επίπεδο των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών που απορρέει από την προαναφερόμενη μέθοδο υπολογισμού να παραμένει συνολικά χαμηλότερο από το ποσό που θα προέκυπτε από την απλή άθροιση των συσσωρευμένων ελλειμμάτων για κάθε επιμέρους γραμμή. Η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου ότι τα έσοδα της επιχείρησης υπόκεινται στο διπλό περιορισμό που ισχύει στα θέματα των ναύλων, και συγκεκριμένα επηρεάζονται από τους προτιμησιακούς ναύλους που εφαρμόζονται για ορισμένες κατηγορίες ατόμων, αφενός, και από τον επιτακτικό όρο που ισχύει για την εταιρεία να της δίνεται η σύμφωνη γνώμη των κρατικών αρχών για οποιαδήποτε μεταβολή των ναύλων, αφετέρου. Όπως είναι σαφές από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, οι περιφερειακές επιχειρήσεις δεν είναι ελεύθερες να αναπροσαρμόζουν τους ναύλους τους, ιδίως σε σχέση με την εξελικτική πορεία του λειτουργικού κόστους. Αυτός ο διπλός περιορισμός, που είχε ως αποτέλεσμα την αισθητή πτώση των εσόδων των δικαιούχων επιχειρήσεων και έχει αντίκτυπο στο ύψος των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών, δεν είναι δυνατόν, υπό τις συνθήκες αυτές, να χαρακτηριστεί επιθετική εμπορική πολιτική, κλασικό στοιχείο της οποίας είναι η εφαρμογή ληστρικών τιμολογίων.



- (128) Η Επιτροπή σημειώνει, κατά δεύτερο λόγο, ότι τα στοιχεία του κόστους που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό των εξισωτικών πληρωμών έχουν καθοριστεί από τις κρατικές αρχές και δεν αφήνουν στις εταιρείες κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας. Τα στοιχεία αυτά ανταποκρίνονται στο σύνολο του πάγιου και μεταβλητού κόστους, το οποίο συνδέεται άμεσα με την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών που έχουν χαρακτηριστεί από τις δημόσιες αρχές ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και συμπεριλαμβάνονται υπό τη μορφή τους αυτή στις συμβάσεις. Οι πίνακες που παρατίθενται στη συνέχεια —με έτος αναφοράς το έτος 2000— αντνακλούν για κάθε περιφερειακή επιχείρηση την κατανομή των δαπανών που λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του υπολογισμού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Τα στοιχεία του κόστους, τα οποία καθορίζονται από τις δημόσιες αρχές και επισυνάπτονται σε παράρτημα των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είναι τα ίδια για όλες τις περιφερειακές επιχειρήσεις και δεν έχουν μεταβληθεί από το 1991.

(σε εκατ. ΙΤΛ)

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ Λογαριασμοί οικονομικού έτους 2000	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Δικαιώματα πρακτορείων/έξοδα αγοράς	[...](*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη/έξοδα λιμενικής διαμετακόμισης και λοιπά έξοδα κίνησης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Λειτουργικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοικητικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εξόδων	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Λειτουργικά έσοδα	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Αποτέλεσμα (εξόδων — εσόδων)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Αντιστάθμιση, πρώην άρθρο 7	806				
Ετήσια επιδότηση	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(\*) Εμπορικό απόρρητο.

Στα λειτουργικά έξοδα περιλαμβάνεται το κόστος του πληρώματος, της συντήρησης, των ασφαλιστρών, των καυσίμων και των λιπαντικών. Η εγγραφή «Διοικητικά έξοδα» περιλαμβάνει κυρίως το κόστος του προσωπικού ξηράς και των διοικητικών κτιρίων. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα στοιχεία του κόστους που υπεισέρχονται στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης είναι όλα αλληλοσυνδεόμενα και απαραίτητα για τη λειτουργία των εξυπηρετούμενων γραμμών των περιφερειακών εταιρειών στο πλαίσιο των συμβάσεων. Στο θέμα της απόσβεσης πλοίων, η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη ότι το εν λόγω στοιχείο του κόστους είναι αναγκαίο για την παροχή των υπηρεσιών και ως εκ τούτου δικαιολογείται να συμπεριληφθεί στον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών, εφόσον τα εν λόγω πλοία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στη σύμβαση. Σε ό,τι αφορά το κόστος για τα καύσιμα και τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται στα πλοία αυτά, η Επιτροπή δεν ανεύρε κανένα στοιχείο διακριτικής μεταχείρισης υπέρ των περιφερειακών εταιρειών, δεν διαπίστωσε δηλαδή κανένα στοιχείο μείωσης του κόστους των καυσίμων και των λιπαντικών έναντι των υπόλοιπων φορέων εκμετάλλευσης γραμμών θαλάσσιων μεταφορών.

- (129) Για να καταστεί δυνατή η εξέταση της αναλογικότητας των εξισωτικών πληρωμών, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή σχετική ανάλυση των λογαριασμών οικονομικής εκμετάλλευσης για καθένα από τις γραμμές που εξυπηρετούσαν οι περιφερειακές εταιρείες, κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

- (130) Επ' αυτού, η Επιτροπή παρατηρεί καταρχήν ότι το ύψος της ετήσιας αντιστάθμισης υπολογίζεται λαμβανομένων υπόψη των λειτουργικών εσόδων καθεμιάς από τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έσοδα τα οποία αφαιρέθηκαν από το άθροισμα των συσσωρευμένων ελλειμμάτων για το σύνολο των γραμμών. Αυτός ο μηχανισμός υπολογισμού επιτρέπει να περιοριστεί το ύψος των επιδοτήσεων που καταβλήθηκαν στις δημόσιες επιχειρήσεις.
- (131) Η Επιτροπή κρίνει, γενικότερα, ότι μόνο το κόστος που συνδέεται άμεσα με τα έξοδα που είναι συνέπεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες προκαθορίζονται από τις ιταλικές αρχές, μπορεί να λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς του υπολογισμού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Επ' αυτού, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιφερειακές επιχειρήσεις εξυπηρετούν αποκλειστικά τις τακτικές γραμμές που προβλέπονται στα διάφορα πενταετή προγράμματα, όσον αφορά την τακτικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων, καθώς και τη μεταφορική ικανότητα.
- (132) Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχουν οι περιφερειακές επιχειρήσεις για τις οποίες έγινε καταρχήν δεκτό ότι υπάρχει συγκρίσιμο επίπεδο ανταγωνισμού, πρέπει να επαληθευτεί κατά πόσο αυτές εμφάνισαν αρνητικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης, το οποίο λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών που καταβάλλονται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση.
- (133) Όσον αφορά την *Adriatica*, παρατηρείται συγκρίσιμο επίπεδο ανταγωνισμού από πλευράς ενός άλλου κοινοτικού μεταφορέα στη γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο (Αλβανία). Από την εξέταση ωστόσο προέκυψε ότι τα αποτελέσματα της επιχείρησης από την εκμετάλλευση αυτής της γραμμής είναι θετικά, με συνέπεια να μην καταβληθεί στην *Adriatica* καμία επιδότηση για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες.
- (134) Στη γραμμή Μπριντζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η *Adriatica* υφίστατο συνολικά συγκρίσιμο ανταγωνισμό από άλλες κοινοτικές επιχειρήσεις έως το 2000, οπότε καταργήθηκε η σύνδεση. Από την εξέταση των αποτελεσμάτων φαίνεται ότι το καθαρό έλλειμμα που εμφάνισε η εν λόγω γραμμή λήφθηκε υπόψη κατά τον υπολογισμό της ετήσιας αντιστάθμισης των ζημιών. Όσον αφορά την αναγκαιότητα για την καταβολή αντιστάθμισης, η Επιτροπή παρατήρησε (αιτιολογική σκέψη 101) ότι αυτή η γραμμή είναι ζωτική για την ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών της Κοινότητας, κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών του 1997. Ωστόσο η Επιτροπή έχει ήδη αναφέρει ότι η αντιστάθμιση των ζημιών δεν αποδεικνύεται απαραίτητη για την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, κατά την οποία η *Adriatica* συμμετείχε σε απαγορευμένη σύμπραξη.
- (135) Όσον αφορά τη *Siremar*, όπως έχει ήδη παρατηρήσει η Επιτροπή (αιτιολογική σκέψη 105), καμία από τις ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις που είναι παρούσες στις τοπικές αγορές που εξυπηρετεί ο δημόσιος φορέας δεν προσφέρει καθ' όλη τη διάρκεια του έτους υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν τα πενταετή προγράμματα.
- (136) Όσον αφορά τη *Saremar*, η Επιτροπή διαπίστωσε (αιτιολογική σκέψη 112) ότι στη γραμμή «Santa Teresa/Bonifacio» ο ανταγωνιστικός ιδιωτικός φορέας δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις τακτικότητας και αδιάκοπης εκτέλεσης των δρομολογίων καθ' όλο το έτος που έχουν καθορίσει οι ιταλικές αρχές. Εξάλλου, στις δύο ακτοπλοϊκές συνδέσεις στις οποίες επικρατεί ανταγωνισμός από ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις, η Επιτροπή παρατήρησε (αιτιολογική σκέψη 113) ότι τα πλοία των ιδιωτικών εταιρειών, ανταγωνιστριών της *Saremar*, δεν ικανοποιούν τις προϋποθέσεις που έχουν καθορίσει οι ιταλικές αρχές όσον αφορά τη μέγιστη ηλικία των πλοίων.
- (137) Όσον αφορά την *Toremар*, η Επιτροπή παρατήρησε (αιτιολογικές σκέψεις 114-116) ότι η ιδιωτική επιχείρηση που ανταγωνίζεται την εταιρεία στη γραμμή μεταξύ Τοσκάνης και νήσου Έλβα δεν πληροί τις απαιτήσεις που έχουν καθορίσει οι ιταλικές αρχές όσον αφορά την ηλικία των πλοίων.
- (138) Για την *Caremar*, ο ανταγωνισμός συγκρίσιμου επιπέδου που ασκούν ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις επικεντρώνεται στις συνδέσεις «Κάπρι/Νάπολη», «Procida/ Νάπολη», «Ischia/Νάπολη», δηλαδή περιορίζεται στον τομέα των υπηρεσιών ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών. Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές συνάγεται ότι οι γραμμές αυτές, των οποίων τα αποτελέσματα λειτουργικής εκμετάλλευσης παρουσιάζουν συνολικά έλλειμμα, λήφθηκαν υπόψη κατά τον υπολογισμό της ετήσιας αντισταθμιστικής πληρωμής.

(139) Όπως διαπιστώνει παράλληλα η Επιτροπή, στην περίπτωση των περιφερειακών επιχειρήσεων, το κόστος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας δεν προσδιορίστηκε στο πλαίσιο διαδικασίας δημοσίου διαγωνισμού, με τον οποίο θα μπορούσε να εκτιμηθεί το επιπλέον κόστος που αντιστοιχεί στη δημόσια υπηρεσία. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή οφείλει να καθορίσει το κόστος που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των καταβλητέων αντισταθμιστικών πληρωμών, δηλαδή το άμεσα συναφές κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι επιχειρήσεις στις οποίες παραχωρήθηκε η άδεια εκμετάλλευσης και το οποίο είναι απολύτως αναγκαίο για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Η Επιτροπή σημειώνει σχετικά, όπως αποδεικνύεται από τους πίνακες που παρατίθενται ανωτέρω, ότι τα διάφορα στοιχεία κόστους που λαμβάνονται υπόψη από τις περιφερειακές επιχειρήσεις είναι τα ίδια με αυτά που έλαβε υπόψη της η *Tirrenia di Navigazione*<sup>(49)</sup>. Η διάρθρωση του κόστους αυτών των επιχειρήσεων, η οποία καθορίστηκε από τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είναι συνεπώς πανομοιότυπη. Στην απόφαση σχετικά με την εταιρεία *Tirrenia di Navigazione*, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι αυτά τα στοιχεία κόστους ήταν άμεσα συνδεδεμένα με την παροχή των υπηρεσιών αυτών και απολύτως αναγκαία για την παροχή αυτή.

(140) Οι ακόλουθοι πίνακες απεικονίζουν τη διαχρονική μεταβολή των εξόδων των περιφερειακών εταιριών<sup>(50)</sup>:

## ADRIATICA

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Λειτουργικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοικητικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εξόδων	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

## SAREMAR

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Λειτουργικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοικητικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εξόδων	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

<sup>(49)</sup> Απόφαση 2001/851/ΕΚ, βλ. υποσημείωση 5.

<sup>(50)</sup> Στοιχεία προερχόμενα από τη μελέτη της Price Waterhouse and Coopers, βλ. υποσημείωση 13.

## TOREMAR

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Δικαιώματα πρακτορειών κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Λειτουργικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοικητικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εξόδων	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

## SIREMAR

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Δικαιώματα πρακτορειών κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Λειτουργικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοικητικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εξόδων	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

## CAREMAR

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Δικαιώματα πρακτορειών κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη, κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Λειτουργικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοικητικά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπά έξοδα	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο εξόδων	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Από τα στοιχεία που παρείχαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι οι διαχρονικές μεταβολές στα μεμονωμένα στοιχεία κόστους των περιφερειακών εταιρειών οφείλονται κυρίως σε παράγοντες εξωγενείς των επιχειρήσεων, όπως ο πληθωρισμός και τα αυξανόμενα επιτόκια, όπως εμφανίζουν τα στοιχεία που παρέχονται στον παρακάτω πίνακα:

Έτος	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Μεταβολή στο ρυθμό του πληθωρισμού (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Βραχυπρόθεσμα επιτόκια	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα επιτόκια	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(\*) Επίσημος δείκτης ISTAT.

- Οι διαχρονικές μεταβολές των αντισταθμιστικών πληρωμών που καταβλήθηκαν στις περιφερειακές εταιρείες είναι άμεσα συνδεδεμένες με την πορεία εξέλιξης του κόστους κάθε επιχείρησης, όπως εμφανίζεται ανωτέρω, και των εσόδων της (βλέπε πίνακες που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 43). Τα στοιχεία αυτά αντανακλούν, με τη σειρά τους, εξωγενείς παράγοντες (για παράδειγμα τον πληθωρισμό). Λαμβάνοντας υπόψη τους προηγούμενους πίνακες, είναι ωστόσο δυνατό να διαπιστωθεί ότι η αύξηση του κόστους των περιφερειακών εταιρειών παρέμεινε συνολικά κατώτερη από τη σωρευτική μεταβολή του πληθωρισμού από το 1992 έως το 2000.
- (142) Για κάθε εταιρεία, διάφορα στοιχεία εξηγούν την εξελικτική πορεία του κόστους και –κατά συνέπεια– των αντισταθμιστικών πληρωμών.
- (143) Για την *Adriatica*, στις διεθνείς συνδέσεις με τη Γιουγκοσλαβία, την Κροατία και την Αλβανία ο κυκλοφοριακός όγκος παρουσίαζε σημαντικές διακυμάνσεις από έτος σε έτος, αναλόγως της πολιτικής κατάστασης στην περιοχή. Επίσης, η διακοπή, το 1999, των συνδέσεων με την Ελλάδα επέφερε αισθητή μείωση των λειτουργικών της εξόδων<sup>(51)</sup>.
- (144) Για τη *Saremar*, η σχετική σταθερότητα των λειτουργικών εξόδων που παρατηρήθηκε μεταξύ 1992 και 2000 εξαρτάται από τη φύση των υπηρεσιών που παρείχε η εταιρεία –κυρίως ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ Σαρδηνίας και γειτονικών νήσων– οι οποίες ανταποκρίνονται κυρίως στις ανάγκες του τοπικού πληθυσμού και δεν υπόκεινται επομένως σε σημαντικές μεταβολές της προσφοράς και της ζήτησης.
- (145) Το ίδιο ισχύει και για την *Toremар*, η οποία εξασφαλίζει τοπικές συνδέσεις με τις νήσους του αρχιπελάγους της Τοσκάνης, όπου η προσφορά και η ζήτηση ελάχιστα μεταβάλλονται.
- (146) Όσον αφορά τη *Siremar* και την *Caremar*, με την αύξηση των λειτουργικών εξόδων υπήρξε παράλληλη αύξηση των εσόδων από τη λειτουργία των γραμμών που εκτελούν οι δύο εταιρείες. Με την αύξηση των εσόδων, πιο αισθητή στην περίπτωση της *Caremar*, κατέστη δυνατό να διατηρηθεί το ύψος της ετήσιας επιδότησης σε σχετικά σταθερό επίπεδο (βλ. πίνακες που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 43).
- (147) Όσον αφορά την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>(52)</sup> προβλέπεται ότι στο ποσό της χορηγούμενης επιδότησης προς αντιστάμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας λαμβάνεται υπόψη «η εύλογη απόδοση του υπό εκμετάλλευση κεφαλαίου», όπως και γίνεται. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομολογία, η διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος πρέπει να γίνεται με οικονομικά αποδεκτούς όρους<sup>(53)</sup> και η αντιστάμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να περιλαμβάνει εύλογο κέρδος<sup>(54)</sup>. Στη δεδομένη περίπτωση, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου κυμαίνεται, ανάλογα με τα έτη, από 12,5 % κατά το 1992, έως 5,1 % το 2000. Τα διάφορα στοιχεία του επενδεδυμένου κεφαλαίου καθορίζονται αναλυτικά στις συμβάσεις και τα ποσοστά απόδοσης προσδιορίζονται με αναφορά στα επιτόκια της αγοράς, κατά τρόπο ώστε να αντιπροσωπεύουν επαρκή απόδοση για κάθε στοιχείο. Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απόδοση κεφαλαίου καθορίστηκε σε λογικό επίπεδο.

<sup>(51)</sup> Το 1998, από τις διασυνδέσεις με την Ελλάδα προέκυψε συσσωρευμένο καθαρό έλλειμμα 12 216 δισεκατομμυρίων λιρών.

<sup>(52)</sup> ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5.

<sup>(53)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Μαΐου 1993, υπόθεση C-320/91, *Corbeau*, (Συλλογή 1993, σ. I-2533).

<sup>(54)</sup> Για την έννοια της κρατικής ενίσχυσης βλ. την απόφαση *Altmark Trans*, υποσημείωση 22.

- (148) Η εν λόγω διαχρονική τάση εξέλιξης εξόδων και εσόδων των περιφερειακών επιχειρήσεων βοηθά ώστε να εξηγηθεί η παράλληλη εξέλιξη την οποία ακολούθησε το ύψος των αντισταθμιστικών πληρωμών που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων με το ιταλικό κράτος. Λαμβάνοντας υπόψη το στοιχείο αυτό και συνυπολογίζοντας τα προαναφερόμενα, η Επιτροπή κρίνει ότι το ύψος του καθαρού ελλείμματος των περιφερειακών επιχειρήσεων ανταποκρίνεται στο καταβλητέο ποσό. Κατά συνέπεια, οι αντισταθμιστικές πληρωμές στις επιχειρήσεις αυτές, οι οποίες αντιστοιχούν στην καθαρή ζημία εκμετάλλευσης, προσαυξημένες κατά το ποσό της εύλογης απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου, ήταν ευθέως ανάλογες προς το πρόσθετο κόστος που συνεπαγόταν η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν ανατεθεί στις επιχειρήσεις αυτές.

*Αντίκτυπος στην ανάπτυξη των συναλλαγών*

*Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις*

- (149) Προκειμένου να θεωρηθεί μια κρατική ενίσχυση συμβιβάσιμη με τη συνθήκη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2, πρέπει επίσης να εξακριβωθεί ότι δεν παρεμποδίζει την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό που να αντιβαίνει προς τα συμφέροντα της Κοινότητας. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (κανονισμός για τις «θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ») προβλέπεται να παραμείνουν σε ισχύ οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έως την ημερομηνία λήξης τους, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008.
- (150) Η Επιτροπή παρατηρεί ακόμη ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι ακτοπλοϊκές γραμμές που εξυπηρετούνται από τις περιφερειακές επιχειρήσεις συνδέουν ορισμένες νήσους με τον πλησιέστερο λιμένα της ηπειρωτικής χώρας και αποτελούν το μοναδικό μέσο για να εξασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια των εν λόγω νησιών. Οι εν λόγω αγορές έχουν χαρακτήρα τοπικής αγοράς, εξαρτώμενες άμεσα από τον ηπειρωτικό λιμένα επιβίβασης και αποβίβασης. Εξάλλου, η σύντομη διάρκεια των διαδρομών και η συχνότητα των δρομολογίων κατά τη διάρκεια της ημέρας συχνά οδηγούν στη σύγκριση των θαλάσσιων αυτών συνδέσεων με περιαστικό δίκτυο χερσαίων συγκοινωνιών.
- (151) Η Επιτροπή παρατηρεί ακόμη ότι, παρά το γεγονός ότι η ιταλική αγορά ακτοπλοΐας έχει ελευθερωθεί από την 1η Ιανουαρίου 1999, στις περισσότερες περιπτώσεις, στις υπόψη αγορές, οι περιφερειακές επιχειρήσεις υπόκεινται στον ανταγωνισμό μόνο από άλλους εθνικούς μεταφορείς, οι οποίοι μάλιστα ήταν ήδη παρόντες στις αγορές αυτές πριν από την έναρξη της ελευθέρωσης.
- (152) Λαμβάνοντας υπόψη το στοιχείο αυτό, η Επιτροπή κρίνει ότι όσον αφορά την αγορά ακτοπλοΐας, η καταβολή των αντισταθμιστικών πληρωμών στις περιφερειακές επιχειρήσεις δεν έχει έως τώρα θέσει σε κίνδυνο την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό που να αντιβαίνει το συμφέρον της Κοινότητας. Στο μέλλον ωστόσο, αυτές οι αντισταθμιστικές πληρωμές θα μπορούσαν να καταλήξουν σε ενίσχυση της θέσης των επιχειρήσεων που τις λαμβάνουν, καθώς τους δίνουν τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον παρόντα ή τον δυνητικό ανταγωνισμό στην αγορά όπου δραστηριοποιούνται. Η κατάσταση θα μπορούσε να εξελιχθεί με αυτόν τον τρόπο εάν η εφαρμογή των συμφωνιών οδηγήσει μελλοντικά, στις γραμμές όπου επικεντρώνεται ο ανταγωνισμός των ιδιωτικών επιχειρήσεων, σε αύξηση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρουν οι περιφερειακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο του καθεστώτος που προβλέπεται στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (153) Σχετικά με το ζήτημα αυτό, όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις στις οποίες οι περιφερειακές επιχειρήσεις υφίστανται τον ανταγωνισμό των ιδιωτικών επιχειρήσεων, από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι, κατά τη στιγμή ελευθέρωσης της αγοράς ακτοπλοΐας:
- η *Adriatica* έλεγχε ποσοστό 44 % της αγοράς στον τομέα της μεταφοράς επιβατών στις συνδέσεις με το σύμπλεγμα των νησιών Tremiti και μεταξύ των νησιών αυτών. Στις γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σικελίας, η προσφορά της *Adriatica* αντιπροσώπευε ποσοστό 33 % της συνολικής προσφοράς στη γραμμή «Γένοβα/Termimi Imerese»<sup>(55)</sup> και 60 % στη γραμμή «Ραβέννα/Κατάνια». Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην τελευταία αυτή γραμμή, η δεσπόζουσα θέση της *Adriatica* δεν παρεμπόδιζε την είσοδο στην αγορά, το 2001, μιας νέας ιδιωτικής επιχείρησης,
  - η *Siremar* κατείχε ποσοστό περίπου 58 % της αγοράς μεταφοράς επιβατών στο αρχιπέλαγος των νήσων Eolie και 52 % της ίδιας αγοράς (ταχύπλοες διασυνδέσεις) στο αρχιπέλαγος των νήσων Egadi,
  - η προσφορά της *Saremar* αντιπροσώπευε ποσοστό 59 % της συνολικής προσφοράς επιβατικών μεταφορών στη γραμμή «La Maddalena/Palau» και 53 % στη γραμμή «Carloforte/Calasetta»,
  - η προσφορά επιβατικών μεταφορών της *Toremari* αντιπροσώπευε ποσοστό 60 % της συνολικής προσφοράς στη γραμμή «Piombrino-Portoferraio» και 27 % στη γραμμή «Isola del Giglio-Porto Santo Stefano»,

<sup>(55)</sup> Μπορεί να θεωρηθεί πανομοιότυπη με τη γραμμή Γένοβα/Παλέρμο που εκτελείται από την ανταγωνίστρια ιδιωτική εταιρεία.

— στον τομέα των ταχύπλων μεταφορών, η *Caremar* μετέφερε ποσοστό 17 % των επιβατών στον κόλπο της Νάπολης και 31 % στις συνδέσεις με τις νήσους *Rontine*.

Από τις ίδιες πληροφορίες προκύπτει επίσης ότι συνολικά τα ποσοστά της αγοράς των περιφερειακών επιχειρήσεων παρέμειναν σχετικά σταθερά κατά την τελευταία δεκαετία.

#### Δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές

- (154) Με υπόμνημα της 29ης Οκτωβρίου 2003 (που πρωτοκολλήθηκε στις 31 Οκτωβρίου 2003 με αριθμό A/33506), οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση, για το χρονικό διάστημα 2005-2008, να μην καταβάλουν πλέον καμία αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στην *Caremar* προς κάλυψη της καθαρής ζημίας εκμετάλλευσης της ταχύπλου σύνδεσης «Νάπολη-Κάπρι». Κατά συνέπεια, η ταχύπλοη αυτή σύνδεση δεν θα προσφέρεται πλέον από την *Caremar*.
- (155) Στην ίδια επιστολή, οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν επίσης τη δέσμευση, πάντοτε για το χρονικό διάστημα 2005-2008, να μειώσουν τη συνολική προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που πραγματοποιούνται με ταχύπλοα σκάφη (υδροπτερυγα και καταμαράν) στη γραμμή «Νάπολη-Procida-Ischia». Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές, η μείωση της μεταφορικής ικανότητας θα συνίσταται σε μείωση του αριθμού προσφερόμενων θέσεων στα πλοία που διαθέτει η *Caremar* για την εξυπηρέτηση της εν λόγω γραμμής, ο οποίος θα μειωθεί από 1 142 260 σε 633 200 θέσεις κατά τη χειμερινή περίοδο και από 683 200 σε 520 400 θέσεις κατά τη θερινή περίοδο, με ταυτόχρονη διατήρηση του αριθμού δρομολογίων στο σημερινό επίπεδο, ώστε να είναι δυνατή η μετακίνηση των κατοίκων των νήσων. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ιταλικών αρχών, η συνολική μείωση της μεταφορικής ικανότητας ανέρχεται σε ποσοστό 45 % κατά τη χειμερινή περίοδο και σε 24 % κατά τη θερινή περίοδο. Με την επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 2004 (η οποία πρωτοκολλήθηκε με αριθμό A/13405/04), οι εθνικές αρχές διευκρίνισαν επίσης ότι η μείωση αφορά την προσφορά υπηρεσιών για τουριστικούς σκοπούς, για τους οποίους οι ιδιωτικές εταιρείες είναι σε θέση να προσφέρουν συγκρίσιμες υπηρεσίες. Στην ίδια επιστολή οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν επίσης τη δέσμευση να τηρούν χωριστά λογιστικά βιβλία για τις συνδέσεις που έχουν χαρακτήρα παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (156) Όσον αφορά τη δέσμευση να καταργηθούν πλήρως τα δρομολόγια που προσφέρει η *Caremar* στην ταχύπλοη σύνδεση «Νάπολη-Κάπρι», η μείωση της μεταφορικής ικανότητας στις συνδέσεις με τις νήσους *Partenoree* εκτιμάται σε ποσοστό 65 % κατά τη χειμερινή περίοδο και σε 49 % κατά τη θερινή περίοδο.
- (157) Όπως διευκρινίστηκε ήδη (αιτιολογικές σκέψεις 117-122), σε αυτές τις δύο συνδέσεις η *Caremar* προσφέρει υπηρεσίες συνολικά συγκρίσιμες με αυτές που προσφέρουν οι ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται από παλιά στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης, και εκτελούν δρομολόγια χωρίς να λαμβάνουν αντιστάθμισεις ισοδύναμες με αυτές που λαμβάνει η *Caremar*.
- (158) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, με βάση τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει, οι ιταλικές αρχές θα φροντίσουν, αφενός, να εισαγάγουν διαφανές σύστημα τήρησης λογιστικών βιβλίων και, αφετέρου, να μειώσουν αισθητά το ποσοστό της αγοράς της *Caremar* στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις στον κόλπο της Νάπολης. Με βάση τα προαναφερόμενα και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι δεσμεύσεις των ιδιωτικών επιχειρήσεων έναντι των αρχών της Περιφέρειας Καμπανίας δεν έχουν τη αυθεντική μορφή σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οποία να περιλαμβάνει ρητή υποχρέωση των επιχειρήσεων αυτών να εκτελούν τις εν λόγω διασυνδέσεις, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν αποτελεί δυσανάλογη απαίτηση, από πλευράς των ιταλικών αρχών, η διατήρηση ενός ελάχιστου επιπέδου παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις σχετικές γραμμές ώστε να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση η εδαφική συνέχεια των εν λόγω νησιωτικών περιοχών.

#### Οι διεθνείς συνδέσεις

- (159) Οι διεθνείς θαλάσσιες συνδέσεις είναι πλήρως ανοικτές στον ανταγωνισμό· σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου εφαρμόζεται σε αυτές η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, οι αντισταθμιστικές πληρωμές που καταβλήθηκαν στην *Adriatica* και στη *Saremar* για να εξασφαλιστεί, στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η εκτέλεση των διεθνών δρομολογίων που περιγράφηκαν ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 90-95) είναι τέτοιας φύσης ώστε να επηρεάζουν τον παρόντα ή το δυνητικό ανταγωνισμό από άλλες κοινοτικές επιχειρήσεις. Συνεπώς η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν αυτές οι εξισωτικές πληρωμές αλλοίωσαν ή όχι τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντιβαίνει προς το κοινό συμφέρον.

(160) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, η Επιτροπή επισημαίνει αναφορικά με το θέμα αυτό τα ακόλουθα:

- ο αριθμός επιβατών που μεταφέρονται από τη *Saremar* στη γραμμή μεταξύ Κορσικής και Σαρδηνίας αντιπροσωπεύει ποσοστό 4,4 % του συνόλου των επιβατών που μεταφέρει η εταιρεία στο σύνολο των γραμμών που εξυπηρετεί και ποσοστό 43 % των επιβατών που μεταφέρονται στη γραμμή αυτή (το υπόλοιπο 57 % μεταφέρονται από την ανταγωνίστρια ιδιωτική επιχείρηση). Το μερίδιο της αγοράς παρέμεινε πρακτικά αμετάβλητο από την έναρξη ισχύος της σύμβασης·

Λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της εν λόγω σύνδεσης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 91-93), και ιδίως το καθαρά τοπικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει, όπως και τις μικρές δυνατότητες ανάπτυξης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στη *Saremar* για την εκτέλεση αυτής της γραμμής δεν αλλοίωσαν τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντιβαίνει προς το κοινό συμφέρον·

- στη γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η *Adriatica* πραγματοποίησε το 1999, τελευταίο έτος λειτουργίας της σύνδεσης, 140 ετήσια δρομολόγια, μεταφέροντας ποσοστό 10 % των επιβατών που ταξιδεύουν σε αυτή τη γραμμή. Το 1998, η *Adriatica* έλεγχε σε αυτή τη γραμμή 12 % της αγοράς μεικτών μεταφορών·

Λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της εν λόγω σύνδεσης (βλ. αιτιολογική σκέψη 94), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην *Adriatica* για την εκτέλεση αυτής της γραμμής δεν αλλοίωσαν τις συναλλαγές σε βαθμό που να αντιβαίνει προς το κοινό συμφέρον.

Δεν ισχύει το ίδιο για την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, κατά την οποία η *Adriatica* συμμετείχε με τους ανταγωνιστές της σε συμφωνία για τον καθορισμό των ναύλων των επαγγελματικών οχημάτων. Κατά την περίοδο αυτή, η στρέβλωση του ανταγωνισμού λόγω της καταβολής της ενίσχυσης προστέθηκε στη στρέβλωση που προέκυψε λόγω της σύμπραξης. Λαμβανομένου υπόψη του τύπου των εν λόγω συνδέσεων, η σύμπραξη σε μια κατηγορία τιμών προκάλεσε στρέβλωση στο σύνολο των προσφερόμενων υπηρεσιών. Με βάση τα προαναφερόμενα και παρά τα επιχειρήματα που προέβλεπαν οι ιταλικές αρχές, τα οποία ήδη αντικρούστηκαν ανωτέρω (βλ. σημείο 94, στοιχείο α), η Επιτροπή κρίνει ότι η ενίσχυση επηρέασε αρνητικά την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό που αντιβαίνει προς το κοινό συμφέρον και ότι για τον λόγο αυτό επίσης πρέπει να χαρακτηριστεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

*Επενδύσεις προβλεπόμενες στα πενταετή προγράμματα και στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων*

(161) Στο θέμα των επενδύσεων που προβλέπονται στα πενταετή προγράμματα, η Επιτροπή, στην απόφασή της να κινήσει τη σχετική διαδικασία, είχε εκφράσει ορισμένες αμφιβολίες όσον αφορά τις αναλυτικές λεπτομέρειες χρηματοδότησης των απαιτούμενων επενδύσεων για την προσφορά των επιδοτούμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο των συμφωνιών του 1991. Η Επιτροπή επιθυμούσε ιδίως να επαληθεύσει σε ποιο βαθμό λαμβάνονταν υπόψη τα έξοδα αγοράς και απόσβεσης των σκαφών κατά τον υπολογισμό των ετήσιων αντισταθμιστικών πληρωμών. Το γεγονός εξάλλου ότι είχε εξασφαλιστεί στις περιφερειακές επιχειρήσεις, έως το έτος 2008, το ευεργέτημα της καταβολής επιδοτήσεων που συμπεριλάμβαναν το κόστος απόσβεσης των πλοίων του στόλου τους θα μπορούσε, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, να εξομοιωθεί με σιωπηρή εγγύηση από την πλευρά του ιταλικού Δημοσίου, η οποία προσέφερε τη δυνατότητα στο δημόσιο μεταφορέα να μην επωμίζεται τον οικονομικό κίνδυνο που είναι εγγενής σε κάθε επένδυση.

(162) Πρέπει πρώτον να υπενθυμιστεί ότι οι συμβάσεις επιβάλλουν στις περιφερειακές επιχειρήσεις την υποχρέωση να χρησιμοποιούν στις επιδοτούμενες γραμμές πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών καταρχήν ιδιόκτητα, εκτός εάν οι δημόσιες αρχές έχουν ρητώς εγκρίνει παρέκκλιση από τον κανόνα αυτό. Η υποχρέωση αυτή, η οποία συνιστά υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώθησε τις περιφερειακές επιχειρήσεις να ανανεώσουν σημαντικό τμήμα του στόλου τους κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, αν ληφθεί υπόψη η ηλικία στην οποία έχουν φθάσει τα πλοία που εκτελούσαν τις γραμμές που προέβλεπε το πρώτο πενταετές πρόγραμμα της περιόδου 1990-1994. Εξάλλου, ο τύπος των πλοίων που έπρεπε να χρησιμοποιούνται σε κάθε γραμμή που εξυπηρετούσαν οι εν λόγω επιχειρήσεις προβλέπεται σε υπουργικό διάταγμα, το οποίο εγκρίνει ή τροποποιεί το εκάστοτε πενταετές πρόγραμμα. Η αγορά κάθε νέου πλοίου –όπως και η πώληση ή η διαγραφή των παλαιών σκαφών– πρέπει να εγκρίνεται με υπουργικό διάταγμα, στο οποίο άλλωστε ορίζεται επακριβώς η γραμμή όπου πρέπει να δρομολογηθεί το κάθε συγκεκριμένο πλοίο. Οι επενδύσεις των περιφερειακών επιχειρήσεων έπρεπε εξάλλου να εναρμονίζονται με την στρατηγική ανάπτυξης των υπηρεσιών που προσέφεραν οι εν λόγω επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια της πενταετούς χρονικής περιόδου αναφοράς, στρατηγική η οποία προβλεπόταν στο πενταετές πρόγραμμα που είχε εγκριθεί από τις κρατικές αρχές.



- (163) Λαμβανομένων υπόψη των εν λόγω συγκεκριμένων κανόνων, η Επιτροπή επαλήθευσε κατά πόσο, κατά τις δύο τελευταίες πενταετίες περιόδους (1990-1994 και 1995-1999), το κόστος αγοράς νέων πλοίων και το κόστος απόσβεσης των πλοίων που είχαν χρησιμοποιηθεί από τις περιφερειακές επιχειρήσεις στις γραμμές παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφενός ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις που είχαν καθοριστεί από τις ιταλικές αρχές και, αφετέρου, εάν είχαν ληφθεί αναλόγως υπόψη για τον υπολογισμό της ετήσιας αντισταθμιστικής πληρωμής. Από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι η έναρξη εκμετάλλευσης των νέων σκαφών συνοδεύτηκε από τη διαγραφή από τα νηολόγια των παλαιότερων μονάδων του στόλου, κατά τρόπο ώστε, συνολικά, να μην υπάρξει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας σε συνδυασμό με την ανανέωση του στόλου, από την πλευρά των περιφερειακών επιχειρήσεων.
- (164) Όσον αφορά το κόστος αγοράς των νέων πλοίων του στόλου, από τα ίδια στοιχεία προκύπτει ότι οι εν λόγω αγορές πραγματοποιήθηκαν, εν μέρει, από ίδια κεφάλαια της κάθε επιχείρησης και εν μέρει με τραπεζικές πιστώσεις. Απ' ό,τι φαίνεται εξάλλου, τα επιτόκια που εφάρμοσαν οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που συμμετείχαν στις αντίστοιχες δραστηριότητες ήταν ανάλογα με τα επιτόκια από τα οποία είχαν επωφεληθεί, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, επιχειρήσεις συγκρίσιμου μεγέθους και όγκου εργασιών, σε άλλους κλάδους της οικονομίας<sup>(56)</sup>. Φαίνεται επίσης ότι οι περιφερειακές επιχειρήσεις δεν ευεργετήθηκαν από καμία άλλη άμεση εγγύηση από την πλευρά των ιταλικών αρχών στο θέμα της αποπληρωμής των εν λόγω δανείων. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η ίδια η ύπαρξη της σύμβασης που είχε συναφθεί με το κράτος παρείχε στους επενδυτές τη βεβαιότητα ότι οι πιστώσεις που χορηγούσαν θα καλύπτονταν και παρείχε την ευχέρεια στις περιφερειακές επιχειρήσεις να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους χωρίς να αναλαμβάνουν τον οικονομικό κίνδυνο που θα επωμιζόταν μια εμπορική επιχείρηση αν προέβριαν στις ίδιες ενέργειες. Το πλεονέκτημα αυτό - το οποίο δύναται να εξομοιωθεί με σωτηρή εγγύηση<sup>(57)</sup> και συνιστά συνεπώς κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης - είναι ωστόσο εγγενές στο καθεστώς της σύμβασης, η οποία είχε συναφθεί για χρονικό διάστημα μιας εικοσαετίας, πριν τεθούν σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 και οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997 στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων θαλάσσιων μεταφορών<sup>(58)</sup>, που στη συνέχεια αντικαταστάθηκαν από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004<sup>(59)</sup>. Εξάλλου, όπως έχει ήδη λεχθεί, τα νέα σκάφη που αγοράστηκαν από τις περιφερειακές επιχειρήσεις, κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προορίζονται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των τακτικών γραμμών των οποίων η εκτέλεση προβλέπεται στα πενταετή προγράμματα. Κατά συνέπεια, το εν λόγω πλεονέκτημα, το οποίο συνιστά αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δύναται να τύχει της παρέκκλισης του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.
- (165) Όσον αφορά το κόστος απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποιήσαν οι περιφερειακές επιχειρήσεις στις γραμμές που αφορούσαν τα πενταετή προγράμματα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα έξοδα αυτά συνιστούσαν ένα από τα στοιχεία του κόστους το οποίο, βάσει της διάταξης του άρθρου 5 της σύμβασης, ενσωματωνόταν στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης. Η απόσβεση υπολογίζεται γραμμικά για χρονική περίοδο 20 ετών, εξαιρουμένων των ταχύπλων σκαφών, για τα οποία η διάρκεια αυτή περιορίζεται σε 15 έτη. Στο βαθμό που η απόσβεση των σκαφών που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση των συνδέσεων τις οποίες οι ιταλικές αρχές αναγνωρίζουν ότι εκτελούνται προς το γενικότερο συμφέρον, υπολογίζεται με βάση τα κριτήρια που προβλέπονται στη σύμβαση και δεδομένου ότι η εξέταση των αναλυτικών λογαριασμών για τις εν λόγω γραμμές δεν αποκάλυψε, για τις δύο εξεταζόμενες πενταετίες χρονικές περιόδους, την ένταξη στοιχείων υπεραντιστάθμισης στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι ο μηχανισμός που είχε συγκροτηθεί με τη σύμβαση, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αποσβέσεις των σκαφών κατά τον υπολογισμό των ετήσιων αντισταθμιστικών πληρωμών, δύναται να εγκριθεί βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Πράγματι, η παροχή υπηρεσιών που αναγνωρίζεται ότι γίνεται προς το γενικό οικονομικό συμφέρον προϋποθέτει την εκμετάλλευση σκαφών του τύπου και της μεταφορικής ικανότητας που προκαθορίζονται από τις κρατικές αρχές· η απόσβεση τους δύναται ως εκ τούτου να ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς των ετήσιων αντισταθμιστικών πληρωμών, εφόσον τα εν λόγω σκάφη αποκτήθηκαν από την επιχείρηση υπό ομαλές συνθήκες της αγοράς για την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που της έχει ανατεθεί και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων σε γραμμές που εντάσσονται στο καθεστώς της σύμβασης. Στην περίπτωση των περιφερειακών επιχειρήσεων, η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου ότι όλα τα εν λόγω σκάφη είχαν διατεθεί αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των τακτικών γραμμών που ήταν αναγνωρισμένες ως γραμμές που εξυπηρετούν το γενικό συμφέρον και ότι, λόγω αυτού, η απόσβεσή τους ήταν δυνατό να ληφθεί υπόψη εξ ολοκλήρου, κατά τον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης. Το ίδιο ίσχυε και για τις επενδύσεις που ήταν αναγκαίες για την προσφορά των υπηρεσιών που είχαν προβλεφθεί από τις ιταλικές αρχές κατά την πενταετή χρονική περίοδο 2000-2004 και οι οποίες, με βάση τον τύπο σκαφών και τη μεταφορική ικανότητα, ανταποκρίνονταν στις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει οι ίδιες αυτές αρχές, σε συνάρτηση με το επίπεδο των προαναφερόμενων υπηρεσιών.
- (166) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδύσεις που είχαν προβλεφθεί στο πλαίσιο του επιχειρηματικού σχεδίου για τη χρονική περίοδο 1999-2002, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η εκτέλεση του προγράμματος αυτού είχε ανασταλεί, συνεπεία της κίνησης της σχετικής διαδικασίας.

<sup>(56)</sup> Για παράδειγμα, η πρόσφατη αγορά δύο ταχύπλων σκαφών χρηματοδοτήθηκε το 1999 από την Banco di Napoli με δάνειο ύψους 160 δισεκατομμυρίων ΙΤΛ, με κυμαινόμενο επιτόκιο ίσο προς το Euribor έξι μηνών, προσαυξημένο κατά 0,40 %, αποπληρωτέο σε δέκα έτη. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, το ίδιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα παρείχε την ίδια εποχή ανοίγματα πιστώσεων σε διάφορες άλλες μεγάλες επιχειρήσεις, με σχεδόν ταυτόσημους όρους.

<sup>(57)</sup> Βλέπε την ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 71 της 11.3.2000, σ. 14).

<sup>(58)</sup> Βλ. υποσημείωση 39.

<sup>(59)</sup> Βλ. υποσημείωση 39.

Το συμβιβάσιμο με άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου

- (167) Σύμφωνα με πάγια νομολογία, από το γενικό πνεύμα της συνθήκης συνάγεται σαφώς ότι η διαδικασία του άρθρου 88 δεν πρέπει ποτέ να καταλήγει σε αποτέλεσμα αντίθετο προς συγκεκριμένες διατάξεις της συνθήκης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρήσει ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά μια κρατική ενίσχυση η οποία, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών της, αντιβαίνει προς άλλες διατάξεις της συνθήκης<sup>(60)</sup>. Η υποχρέωση της Επιτροπής να εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ της εφαρμογής των άρθρων 87 και 88 αφενός, και των άλλων διατάξεων της συνθήκης αφετέρου, επιβάλλεται ειδικά όταν και οι άλλες διατάξεις στοχεύουν, όπως συμβαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση, στην εξασφάλιση της λειτουργίας ανόθευτου ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Πράγματι, όταν η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σχετικά με το συμβιβάσιμο μιας ενίσχυσης με την κοινή αγορά, δεν μπορεί να αγνοήσει τον κίνδυνο να θιγεί με την απόφαση ο ανταγωνισμός στην κοινή αγορά από μεμονωμένους οικονομικούς φορείς<sup>(61)</sup>.
- (168) Όπως ήδη σημειώθηκε, μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, η *Adriatica* συμμετείχε σε συμφωνία για τον καθορισμό των ναύλων που εφαρμόζονταν στα επαγγελματικά οχήματα στη γραμμή Μπριντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, σε αντίθεση με το άρθρο 81<sup>(62)</sup>, ακριβώς ενώ λάμβανε ενισχύσεις για την εξασφάλιση της εν λόγω σύνδεσης. Η σύμπραξη αυτή, όπως ήδη αναφέρθηκε, επέφερε στρέβλωση του ανταγωνισμού στο σύνολο των προσφερόμενων υπηρεσιών. Λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση μεταξύ της παράβασης που διαπιστώθηκε και των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν, καθώς και τη συσσωρευθείσα στρέβλωση του ανταγωνισμού που απορρέει από τα δύο αυτά στοιχεία, και παρά τα εγχειρήματα που προέβλεπαν οι ιταλικές αρχές, τα οποία ήδη αντικρούστηκαν ανωτέρω [βλ. αιτιολογική σκέψη 94 στοιχείο α)], η Επιτροπή κρίνει ότι, για τον επιπρόσθετο αυτό λόγο, οι εν λόγω ενισχύσεις επιβάλλεται να κριθούν ως ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

Η εφαρμογή του μηχανισμού αντιστάθμισης στο μέλλον

- (169) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εφαρμογή του συστήματος αντιστάθμισεων που ισχύει σήμερα προβλέπεται να συνεχισθεί έως το έτος 2008. Μετά την παρέλευση της ημερομηνίας αυτής, οι αντισταθμιστικές πληρωμές για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες θα υπόκεινται στην τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92<sup>(63)</sup> και από τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου σε θέματα δημοσίων συμβάσεων και αδειών παροχής υπηρεσιών.
- (170) Για το εναπομένον χρονικό διάστημα εφαρμογής του σημερινού μηχανισμού, η Επιτροπή κρίνει αναγκαία την επιβολή δύο όρων, προκειμένου να εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων και να διευκολυνθούν οι έλεγχοι. Αφενός, η Επιτροπή κρίνει αναγκαίο, για τη χρονική περίοδο 2004-2008, να τηρούν οι περιφερειακές επιχειρήσεις χωριστά λογιστικά βιβλία για τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που σχετίζονται με κάθε εξεταζόμενη γραμμή. Όσον αφορά την *Caremar*, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, με την επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 2004 (που πρωτοκολλήθηκε με τον αριθμό Α/13405/04), οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν δέσμευση προς αυτή την κατεύθυνση. Αφετέρου, οποιαδήποτε πάγια τροποποίηση, μερική ή ολική, του επιπέδου των υπηρεσιών που προσφέρουν οι εταιρείες *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremар* και *Caremar*, η οποία είναι τέτοιας φύσης ώστε να επιφέρει αύξηση της ενίσχυσης, πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή εκ των προτέρων.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (171) Με βάση όσα αναπτύχθηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν υφίστανται πλέον αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στις περιφερειακές επιχειρήσεις από τον Ιανουάριο του 1992 και μετά, στο πλαίσιο των συμφωνιών του 1991, με εξαίρεση τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην εταιρεία *Adriatica* κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου 1992 - Ιουλίου 1994 για τη σύνδεση Μπριντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, οι οποίες δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά για τρεις λόγους, εκ των οποίων ο καθένας χωριστά αρκεί από μόνος του για να αιτιολογήσει αυτό το συμπέρασμα: πρώτον, δεν ανταποκρίνονται σε πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας· δεύτερον, επηρεάζουν την

<sup>(60)</sup> Βλ. τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 21ης Μαΐου 1980, στην υπόθεση C-73/79 *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, (Συλλογή, σ. I-1533, σημείο 11)· της 15ης Ιουνίου 1993, στην υπόθεση C-225/91, *Matra κατά Επιτροπής*, (Συλλογή, σ. I-3203, σημείο 41), της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, στην υπόθεση C-156/98, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, (Συλλογή, σ. I-6857, σημείο 78).

<sup>(61)</sup> Απόφαση *Matra*, βλ. υποσημείωση 61, παράγραφοι 42 και 43.

<sup>(62)</sup> Απόφαση 1999/271/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με διαδικασία κατά την έννοια του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (IV/34466 — Ελληνικά οχηματαγωγά) ΕΕ L 109 της 27.4.1999, σ. 24, η οποία επιβεβαιώθηκε όσον αφορά το σημείο αυτό με την απόφαση του Πρωτοδικείου της 11ης Δεκεμβρίου 2003, στην υπόθεση T-61/99, *Adriatica di Navigazione κατά Επιτροπής*, (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί).

<sup>(63)</sup> Σύμφωνα με την ερμηνεία που παρέχει η Επιτροπή στην ανακοίνωση C(2004)43 τελικό — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, βλ. υποσημείωση 39.

ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον· τρίτον, είναι στενά συνδεδεμένες με μια σύμπραξη η οποία απαγορεύεται με βάση το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ. Σύμφωνα με μια πάγια πρακτική δύναμι του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/99, οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να ανακτώνται, εκτός από τις περιπτώσεις που αυτό αντίκειται σε κάποια γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάκτηση των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν δεν αντίκειται σε καμία αρχή του κοινοτικού δικαίου και ότι η εταιρεία *Adriatica* δεν ήταν δυνατόν να αναμένει ευλόγως ότι θα λάβει τις εν λόγω ενισχύσεις τη στιγμή που συμμετείχε σε σύμπραξη με τους ανταγωνιστές της. Οι όποιες δυσκολίες που θα προκύψουν από την ανάκτηση των ενισχύσεων δεν είναι εξαιρετικής φύσεως. Ως εκ τούτου, η Ιταλία οφείλει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει τις ενισχύσεις από τον αποδέκτη τους.

- (172) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τις πτυχές που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις και δεν προδικάζει την εφαρμογή άλλων διατάξεων της συνθήκης, ιδίως σε θέματα νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις και τις παραχωρήσεις παροχής υπηρεσιών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στην *Adriatica* από την 1η Ιανουαρίου 1992, ως αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.
2. Δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην *Adriatica* κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, για τη σύνδεση Μπριντζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα.
3. Η Ιταλία λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να ανακτήσει από την εταιρεία *Adriatica* τις ενισχύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, τις οποίες χορήγησε παράνομα.

Η ανάκτηση γίνεται αμελλητί, σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, εφόσον επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης.

Οι ενισχύσεις που θα ανακτηθούν συμπεριλαμβάνουν τους τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την ημερομηνία ανάκτησης. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό με τη μέθοδο του ανατοκισμού της αντίστοιχης επιδότησης στο πλαίσιο των περιφερειακών ενισχύσεων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα επιτόκια που εφαρμόζονται για την ανάκτηση ενισχύσεων που χορηγήθηκαν παράνομα.

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2004, για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί από την Ιταλία στην *Adriatica*, πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί για καθεμία από τις σχετικές γραμμές.

#### Άρθρο 2

1. Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις εταιρείες *Siremar*, *Saremar* και *Toremар* από την 1η Ιανουαρίου 1992, ως αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.
2. Από την 1η Ιανουαρίου 2004, για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί από την Ιταλία στις εταιρείες *Siremar*, *Saremar* και *Toremар*, πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί για καθεμία από τις σχετικές γραμμές.

#### Άρθρο 3

1. Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στην *Caremar* από την 1η Ιανουαρίου 1992, ως αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, συμβιβάζονται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

2. Το αργότερο έως την 1η Σεπτεμβρίου 2004, η Ιταλία αναλαμβάνει τη δέσμευση:
- α) να καταργήσει τις ενισχύσεις που χορηγούνται στην *Caremar* για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή «Νάπολη-Κάπρι»·
  - β) να επιβάλει μείωση, όσον αφορά την προσφορά θέσεων, της μεταφορικής ικανότητας των τακτικών γραμμών ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή «Νάπολη-Procida-Ischia» από 1 142 260 θέσεις σε 633 200 θέσεις κατά τη χειμερινή περίοδο και από 683 200 θέσεις σε 520 400 θέσεις κατά τη θερινή περίοδο·
  - γ) να περιορίσει τις ενισχύσεις που χορηγούνται στην *Caremar* για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή «Νάπολη-Procida-Ischia» μέχρι ποσού κάλυψης της καθαρής ζημίας εκμετάλλευσης των γραμμών·
  - δ) να επιβάλει την τήρηση χωριστών λογαριασμών, για καθεμία από τις σχετικές γραμμές, για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί από την Ιταλία στην *Caremar*.

#### Άρθρο 4

Οι δεσμεύσεις για τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας που προβλέπονται στο άρθρο 3 θα περιληφθούν στο διυπουργικό διάταγμα για την προσαρμογή του πενταετούς προγράμματος των περιφερειακών επιχειρήσεων για την περίοδο 2005-2008.

#### Άρθρο 5

Κοινοποιείται εκ των προτέρων στην Επιτροπή κάθε διαρκής τροποποίηση, μερική ή ολική, του επιπέδου των υπηρεσιών που προσφέρουν οι εταιρείες *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremар* και *Caremar*, η οποία είναι φύσης τέτοιας που να συνεπάγεται αύξηση των ενισχύσεων.

#### Άρθρο 6

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς αυτήν.

#### Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 16 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή  
Loyola DE PALACIO  
Αντιπρόεδρος

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Σεπτεμβρίου 2004

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που προτίθεται να εκτελέσει το Βέλγιο υπέρ της Stora Enso Langerbrugge

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 3351]

(Τα κείμενα στη γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/164/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 υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα<sup>(1)</sup> και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης και το σημείο 76 του κοινοτικού πλαισίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος<sup>(2)</sup> (στο εξής «πλαίσιο των ενισχύσεων για το περιβάλλον»), το Βέλγιο κοινοποίησε, με επιστολή της 4ης Απριλίου 2003, ενισχύσεις υπέρ της N.V. Stora Enso Langerbrugge (στο εξής «SEL»). Η υπόθεση καταχωρίστηκε με αριθμό N 167/03. Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από το Βέλγιο με επιστολές της 20ής Μαΐου 2003, της 17ης Ιουλίου 2003 και της 20ής Οκτωβρίου 2003. Το Βέλγιο υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 19ης Ιουνίου 2003 και της 15ης Σεπτεμβρίου 2003. Πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις μεταξύ των εκπροσώπων της Επιτροπής, των βελγικών αρχών και της SEL στις 9 Ιουλίου 2003 και στις 8 Οκτωβρίου 2003.
- (2) Με επιστολή της 27ης Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης έναντι των κοινοποιηθεισών ενισχύσεων. Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*<sup>(3)</sup>. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.
- (3) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις που προέρχονταν από τα δύο μέρη, μεταξύ των οποίων η SEL και τις διαβίβασε στο Βέλγιο με επιστολή της 1ης Οκτωβρίου 2003. Η επιστολή αυτή περιείχε επίσης άλλα ερωτήματα της Επιτροπής. Με επιστολή της 18ης Δεκεμβρίου 2003, το Βέλγιο ζήτησε

να θεωρηθούν ως εμπιστευτικά ορισμένα δεδομένα που περιέχονταν στην απόφαση να θεωρηθούν, υποβάλλοντας συγχρόνως παρατηρήσεις για το περιεχόμενο της απόφασης. Αφού ζήτησε, με επιστολή της 19ης Δεκεμβρίου 2003, παράταση της προθεσμίας που χορηγήθηκε με επιστολή της 12ης Ιανουαρίου 2004, το Βέλγιο σχολίασε την απόφαση της Επιτροπής με επιστολή της 29ης Ιανουαρίου 2004. Η Επιτροπή έθεσε συμπληρωματικά ερωτήματα με επιστολές της 5ης Φεβρουαρίου και της 5ης Απριλίου 2004. Το Βέλγιο απάντησε στα ερωτήματα αυτά και σχολίασε τις παρατηρήσεις που κοινοποιήθηκαν από τρίτους στις επιστολές της 8ης Μαρτίου 2004, της 2ας Απριλίου 2004, της 10ης Ιουνίου 2004 και της 4ης Αυγούστου 2004. Πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις στις 28 Απριλίου 2004 και στις 18 Μαΐου 2004 και ένας εκπρόσωπος της Επιτροπής επισκέφθηκε την εγκατάσταση στις 7 Ιουλίου 2004.

## 2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

## 2.1. Η δικαιούχος

- (4) Δικαιούχος επιχείρηση είναι η N.V. Stora Enso Langerbrugge, θυγατρική της Stora Enso Oyj, με σημαντική παραγωγική ικανότητα σε δημοσιογραφικό χαρτί και χαρτί περιοδικών, λεπτό χαρτί, χαρτόνι συσκευασίας και προϊόντα ξυλείας. Το 2001, πραγματοποίησε κύκλο εργασιών ύψους 13,5 δισεκατ. ευρώ και η παραγωγική της ικανότητα ανερχόταν περίπου σε 15 εκατ. τόνους χαρτιού και χαρτονιού. Η εταιρεία απασχολεί περίπου 43 000 εργαζομένους. Οι ενισχύσεις προορίζονταν για την εγκατάσταση της περιοχής Langerbrugge, κοντά στη Γάνδη. Το 2000, η εταιρεία πραγματοποίησε στο Βέλγιο κύκλο εργασιών ύψους 55 εκατ. ευρώ<sup>(4)</sup>.

## 2.2. Το σχέδιο

- (5) Το σχέδιο περιλαμβάνει πέντε μέρη:
- α) μια νέα μηχανή χαρτοποιίας («PM4») και μια μονάδα απομελάνωσης («DIP2») για την παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100% («δημοσιογραφικό χαρτί με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100%»·
- β) διευθετήσεις σε μια μηχανή χαρτοποιίας («PM3») που προηγουμένως παρήγαγε δημοσιογραφικό χαρτί με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80% και τώρα θα παράγει χαρτί περιοδικών με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80% («χαρτί περιοδικών από ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80%»·
- γ) ένα σύστημα καύσης λάσπης με το συνδυασμό παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας [«σύστημα καύσης λάσπης PCCE (ΣΠΘΗ)»·

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 15 της 21.1.2004, σ. 10.<sup>(2)</sup> ΕΕ C 37 της 3.2.2001, σ. 3.<sup>(3)</sup> Βλέπε υποσημείωση 1.<sup>(4)</sup> <http://www.storaenso.com>

- δ) εγκαταστάσεις επεξεργασίας νερού·
- ε) σιδηροδρομική υποδομή για τη σύνδεση της εγκατάστασης με το δημόσιο σιδηροδρομικό δίκτυο και συμπληρωματικές επενδύσεις για την αποθήκευση απορριμμάτων χαρτιού.
- (6) Αυτή τη στιγμή, στο μεγαλύτερο μέρος τους οι επενδύσεις έχουν πραγματοποιηθεί. Το σχέδιο επέτρεψε την αύξηση του προσωπικού κατά 40 άτομα και εγγυάται τη διατήρηση 410 θέσεων εργασίας. Ο αριθμός των έμμεσων θέσεων απασχόλησης ανέρχεται σε 1 350 άτομα. Για να αποφευχθεί το να υπερβεί η αύξηση της συνολικής παραγωγικής ικανότητας την ανάπτυξη της αγοράς, μια παλαιά μηχανή χαρτοποιίας της εγκατάστασης του Langerbrugge («PM2», με παραγωγική ικανότητα 120 000 τόνους το έτος) τέθηκε εκτός λειτουργίας και αναδιοργανώθηκε η παραγωγή σε ορισμένες εγκαταστάσεις στη Φινλανδία και στη Σουηδία.

### 2.3. Μηχανή χαρτοποιίας 4 και μονάδα απομελάνωσης 2: παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 %

- (7) Η μονάδα PM4 έχει ετήσια παραγωγική ικανότητα 400 000 τόνων. Το συνολικό κόστος της επένδυσης του σχεδίου PM4 ανέρχεται σε ποσό ύψους 259 622 000 ευρώ. Εφόσον η μέση περιεκτικότητα του δημοσιογραφικού χαρτιού σε ανακυκλωμένες ίνες δεν ανερχόταν παρά σε ποσοστό 49,8% στην Ευρώπη κατά τη στιγμή της αίτησης της ενίσχυσης, το Βέλγιο θεώρησε ότι το κόστος της επένδυσης του εν λόγω σχεδίου θα μπορούσε να θεωρηθεί ως «συμπληρωματικό κόστος», σε ποσοστό 50,2%. Το σχέδιο DIP2 αντιπροσωπεύει μια συνολική επένδυση ύψους 90 111 000 ευρώ, που θα ήταν επιλέξιμη σε ποσοστό 100%. Λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομίες που πραγματοποιήθηκαν για τα πέντε πρώτα έτη, καταλήγουμε σε ένα συνολικό επιλέξιμο κόστος ύψους 127 388 000 ευρώ.
- (8) Το Βέλγιο εξήγησε επίσης ότι πολλά στοιχεία των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν στις μονάδες PM4 και DIP2 θα υπερβείαν τα πρότυπα που εφαρμόζονται στην SEL. Πρόκειται ιδίως για το σύστημα ανακυκλοφορίας του νερού ψύξης, το μέγιστο κλείσιμο του δικτύου λευκών νερών, τα συστήματα ανάκτησης θερμότητας, τις ειδικές πρέσες που προορίζονται για την επίτευξη μιας στεγνότερης ταινίας χαρτιού μετά το πιεστήριο, μια τεχνολογία αιχμής για τη στήριξη του χαρτιού στο τμήμα ξήρανσης, καινοτόμες τεχνικές για την περιτύλιξη και τον χειρισμό του τελικού προϊόντος χαρτιού και των συμπληρωματικών εξοπλισμών καθαρισμού. Σύμφωνα με το Βέλγιο, οι επενδύσεις αυτές αντιπροσώπευαν τουλάχιστον ένα πρόσθετο επιλέξιμο περιβαλλοντικό κόστος ύψους 19 106 000 ευρώ.
- (9) Η μονάδα PM4 αποτελεί το προϊόν μιας καινοτόμου ιδέας που μειώνει την κατανάλωση ενέργειας, πρόσθετων, χημικών προϊόντων και βιομηχανικών υδάτων. Το βασικό χαρακτηριστικό της μονάδας αυτής είναι το μεγαλύτερο πλάτος της μηχανής σε συνάρτηση με τις συμβατικές μηχανές παραγωγής χαρτιού. Αυτό απαιτεί προσαρμογές στο σύνολο της μηχανής, κυρίως μια κλειστή και όχι ανοικτή διάβαση ανάμεσα στην πρέσα και το τμήμα ξήρανσης και μια λίγο μικρότερη ταχύτητα παραγωγής. Βάσει δύο λεπτομερών μελετών του κόστους, εκτιμάται ότι το κόστος μιας συμβατικότερης επένδυσης, για αντίστοιχη παραγωγική ικανότητα θα ήταν κατώτερο κατά 14,1 εκατ. ευρώ. Η νέα μηχανή θα προκαλέσει οικονομίες, αλλά λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι το κόστος της έναρξης λειτουργίας και της βέλτιστης εκμετάλλευσης της μηχανής θα είναι υψηλότερο, κανένα λειτουργικό όφελος δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια των πέντε πρώτων ετών.

### 2.4. Μηχανή χαρτοποιίας 3: πέρασμα από το δημοσιογραφικό χαρτί στο χαρτί περιοδικών με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 %

- (10) Η μονάδα PM3 κατασκευάστηκε το 1957 για την παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού· ανακαινίστηκε το 1989 και η ταχύτητά της αυξήθηκε το 2000 και το 2001. Έχει τώρα αναδιευθετηθεί για την παραγωγή χαρτιού περιοδικών με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80% (ποιότητα SC, [...] (\*) g/m<sup>2</sup>, χωρίς επίχρισμα). Η παραγωγική της ικανότητα θα ανέλθει σε 165 000 τόνους τον χρόνο. Οι επενδύσεις στοχεύουν να προσαρμόσουν την προμήθεια σε πρώτες ύλες και την επεξεργασία τους (ιδίως της υπάρχουσας μονάδας DIP1) καθώς και τη μηχανή χαρτοποιίας καθαυτή και τα συστήματά της σε τροφοδοσία φυσικού αερίου, θέρμανσης και ελέγχου της ποιότητας κλπ. Το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε ποσό ύψους 39 555 000 ευρώ.
- (11) Η άλλη εναλλακτική λύση για την SEL, θα ήταν να συνεχίσει να παράγει στη μονάδα της για χαρτί περιοδικών PM2, που κατασκευάστηκε το 1937 και εκσυγχρονίστηκε το 1985 και που έχει παραγωγική ικανότητα 115 000 τόνων τον χρόνο. Σε σχέση με τη μονάδα αυτή, η μετατροπή μονάδα PM3 θα έχει μείωση του κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά αύξηση του κόστους της παραγωγής ατμού, απώλειες προϊόντων συμπίκνωσης και κόστος της επεξεργασίας της τέφρας. Η καθαρή οικονομία θα ανερχόταν σε ποσό ύψους 4 342 000 ευρώ κατά τα πέντε πρώτα έτη, πράγμα που θα οδηγούσε σε επιλέξιμο κόστος ύψους 35 213 000 ευρώ.

### 2.5. Σύστημα καύσης λάσπης με το συνδυασμό παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας (ΣΠΘΗ)

- (12) Η SEL κατασκεύασε ένα σύστημα ΣΠΘΗ που χρησιμοποιεί ως καύσιμο τη βιομάζα η οποία προέρχεται από δύο μονάδες απομελάνωσης και από το εργοστάσιο επεξεργασίας υδάτων που συντροφοδοτείται από φυσικό αέριο. Η εγκατάσταση στηρίζεται σε ένα σύστημα υγρής κλίσης. Η ανώτατη ενεργειακή ισχύς είναι η ακόλουθη: 1. ηλεκτρική ενέργεια:  $P_e = 10,4 \text{ MW}_e$  ακαθάριστο και  $8 \text{ MW}_e$  καθαρό· 2. υπέρθερμος ατμός υψηλής πίεσης στους  $480^\circ\text{C}$ , 80 bars,  $P_{th} = 53 \text{ MW}_{th}$ · 3. θερμό ύδωρ, που ανακτάται κατά τον καθαρισμό των καυσαερίων, σε περίπου  $60^\circ\text{C}$ ,  $P_{th} = 5,6 \text{ MW}_{th}$ . Ένας λέβητας μετατρέπει τον ατμό υψηλής τάσης σε ατμό χαμηλής τάσης περίπου 4 bars· ο ατμός αυτός χρησιμοποιείται για τη διαδικασία παραγωγής του χαρτιού. Η απόδοση της μετατροπής ενέργειας του λέβητα θα είναι σε ποσοστό περίπου 87,5% κάτω από συνθήκες μερικής φόρτωσης και περίπου 90% κάτω από συνθήκες πλήρους φόρτωσης. Η προβλεπόμενη παραγωγική ικανότητα της εγκατάστασης ανέρχεται σε περίπου 250 000 τόνους λάσπης το χρόνο, ενώ η μέγιστη ικανότητα είναι στην πράξη χαμηλότερη. Με μια χρήση των μηχανών χαρτοποιίας στη μέγιστη παραγωγική τους ικανότητα, η ετήσια ποσότητα λάσπης θα ανερχόταν σε 200 000 τόνους.
- (13) Το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε 55 147 000 ευρώ. Επειδή το σύστημα καύσης λάσπης με το συνδυασμό παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας (ΣΠΘΗ) απαιτούσε περισσότερες εργασίες συντήρησης και ήταν λιγότερο αξιόπιστο από μια συμβατική εγκατάσταση ΣΠΘΗ, η επένδυση περιελάμβανε δύο συμπληρωματικές γεννήτριες ατμού. Το μηχανολογικό κόστος και το κόστος τεχνικής διαχείρισης του σχεδίου εγγράφονται στον ισολογισμό και στη συνέχεια αποσβάνονται και κατά συνέπεια περιλαμβάνονται επίσης.

(\*) Εμπιστευτικά στοιχεία.

## 2.6. Εγκαταστάσεις επεξεργασίας υδάτων

- (14) Η SEL θα χρησιμοποιήσει επιφανειακά ύδατα που προέρχονται από ένα τοπικό υδατόρευμα, το «Kale». Τα ύδατα αυτά πρέπει να τυγχάνουν επεξεργασίας και να απολυμαίνονται προτού χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία παραγωγής. Η επιλέξιμη επένδυση, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, θα ανερχόταν σε ποσό ύψους 7 429 000 ευρώ.
- (15) Η SEL προβλέπει σημαντικά απόβλητα στο θαλάσσιο κανάλι Gand-Terneuzen. Η απόρριψη γίνεται στο πλαίσιο μιας βιολογικής διαδικασίας σε δύο στάδια. Σύμφωνα με το Βέλγιο, το επιλέξιμο κόστος θα ανερχόταν σε 4 431 000 ευρώ.
- (16) Η περιβαλλοντική άδεια απαιτεί την εκπόνηση μιας τεχνικοοικονομικής μελέτης που θα πρέπει να αξιολογήσει την επιβάρυνση και τη συγκέντρωση όσον αφορά τη χημική ζήτηση οξυγόνου (DCO) των λυμάτων που θα απορριφθούν στο θαλάσσιο κανάλι. Η ανάλυση θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια συμπληρωματική επένδυση ύψους περίπου 1 εκατ. ευρώ σε ένα σταθμό τριτοβάθμιας επεξεργασίας λυμάτων. Η ενδεχόμενη αυτή επένδυση περιλαμβάνεται στην κοινοποίηση, αλλά για να μπορεί να τύχει ενίσχυσης, η επιχείρηση πρέπει να υποβάλει χωριστή αίτηση οικολογικής υποστήριξης. Καμία απόφαση σχετικά με την επένδυση αυτή δεν έχει ακόμα ληφθεί, εφόσον οι φλαμανδικές αρχές δεν έχουν ακόμη αποφανθεί για την αίτηση παρέκκλισης που της υποβλήθηκε από τον γενικά εφαρμοζόμενο κανόνα DCO.

## 2.7. Αποθήκευση των απορριμμάτων χαρτιού και σιδηροδρομική υποδομή

- (17) Το σχέδιο επένδυσης περιλαμβάνει σημαντικές εγκαταστάσεις αποθήκευσης των απορριμμάτων χαρτιού καθώς και σύνδεση με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο για τη μεταφορά των απορριμμάτων χαρτιού και των τελικών προϊόντων χαρτιού. Το σύνολο των ροών των εισερχόμενων και εξερχόμενων προϊόντων θα μπορούσε να γίνει οδικώς. Το Βέλγιο θεωρεί ότι μόνον οι συμπληρωματικές επενδύσεις που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι επιλέξιμες, ήτοι η σιδηροδρομική υποδομή, το συμπληρωματικό κόστος της εγκατάστασης αποθήκευσης των απορριμμάτων χαρτιού και το συμπληρωματικό κόστος της αποβάθρας φόρτωσης και αποθήκευσης του τελικού προϊόντος χαρτιού. Διαφέροντας από την οδική μεταφορά, το χρησιμοποιημένο χαρτί που μεταφέρεται σιδηροδρομικώς συσκευάζεται σε μπάλες. Κατά συνέπεια, το κόστος των επενδύσεων για τη μετακίνηση, την εξίσωση και την αποκομιδή των νημάτων από χαρτί περιλαμβάνεται επίσης. Οι επενδύσεις σε περιέκτες και ειδικά οχήματα για τη συνδυασμένη μεταφορά δεν περιλαμβάνονται, στο μέτρο που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για πολλές χρήσεις. Το κόστος των γραφείων, των εγκαταστάσεων κοινωνικών χρήσεων και των εγκαταστάσεων αυτόματης πυρασφάλειας καθώς και το έμμεσο κόστος δεν περιλαμβάνονται. Το επιλέξιμο κόστος ανέρχεται κατά τον τρόπο αυτό σε ποσό ύψους 8 864 000 ευρώ. Εάν παρόλα αυτά αποδειχθεί ότι το πραγματικό κόστος της επένδυσης είναι χαμηλότερο, οι βελγικές αρχές θα επαναπροσδιόριζαν την ενίσχυση βάσει του πραγματικού κόστους της επένδυσης. Οι επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές δεν συνεπάγονται τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης σε σχέση με την οδική μεταφορά.

## 2.8. Η ενίσχυση

- (18) Η ενίσχυση συνίσταται σε:

— μια επιδότηση ύψους 25 892 425 ευρώ,

— μια απαλλαγή από τον έγγιο φόρο διάρκειας πέντε ετών. Το Βέλγιο υπολόγισε το μέγιστο θεωρητικό πλεονέκτημα σε ποσό ύψους 2 035 162 ευρώ το χρόνο, ήτοι μια αξία που σε χρονικό διάστημα πέντε ετών θα ανέλθει καθαρά σε ποσό 9 εκατ. ευρώ. Πάντως, οι φλαμανδικές αρχές πάγωσαν την αξία των αγαθών βάσει των οποίων ο φόρος υπολογίζεται στο επίπεδο του 1998· κατά συνέπεια, οι επενδύσεις δεν θα συνεπάγονταν αύξηση του έγγιου φόρου και η εξαίρεση δεν θα προσέφερε ένα πραγματικό πλεονέκτημα. Πάντως, η κατάσταση θα μπορούσε να αλλάξει εάν γινόταν τροποποίηση στη μέθοδο υπολογισμού του καθεστώτος.

- (19) Τα δύο μέτρα βασίζονται στο διάταγμα της 15ης Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με την οικονομική επέκταση στη φλαμανδική περιοχή, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή το 1993. Τροποποιήσεις στο καθεστώς ενισχύσεων υπέρ του περιβάλλοντος που βασίζεται στο εν λόγω διάταγμα εγκρίθηκαν από την Επιτροπή το 2000<sup>(5)</sup>. Το καθεστώς προβλέπει εντάσεις ενίσχυσης από 8 έως 12 % για διάφορα είδη μέτρων. Το καθεστώς κατέστη συμβατό προς το πλαίσιο των ενισχύσεων για το περιβάλλον, σύμφωνα με το σημείο 77 του εν λόγω πλαισίου.

## 2.9. Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης

- (20) Στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης, η Επιτροπή εξέφρασε επιφυλάξεις ως προς τη δυνατότητα χορήγησης ενισχύσεων δυνάμει του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον για την κάλυψη των επενδυτικών δαπανών του σχεδίου. Θεώρησε ιδίως ότι η επένδυση σε μια μονάδα παραγωγής δημοσιογραφικού χαρτιού με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 % θα έπρεπε να θεωρηθεί ως συνήθης επένδυση για τον εν λόγω τομέα, λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας κατάστασης της τεχνικής. Το χαρτί περιοδικών με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 % είναι αναμφίβολα λιγότερο τρέχον, αλλά δεν είναι βέβαιο ότι μια τέτοια επένδυση είναι απαραίτητη για οποιοδήποτε (μεγάλο) παραγωγό χαρτιού θα επιθυμούσε να τηρήσει όλο και πιο αυστηρά πρότυπα για την προστασία του περιβάλλοντος και να διατηρηθεί ανταγωνιστικός μακροπρόθεσμα χάρη σε συνεχείς καινοτομίες. Όσον αφορά τις λοιπές επενδύσεις, δεν είναι βέβαιο ότι το επιλέξιμο κόστος περιορίστηκε σε ό,τι ήταν αυστηρά απαραίτητο για την πλήρωση των περιβαλλοντικών στόχων.

## 3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ

- (21) Ένας από τους ανταγωνιστές της SEL διαβίβασε παρατηρήσεις. Θεωρεί ότι οι ενισχύσεις στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στην αγορά δημοσιογραφικού χαρτιού, χαρτιού περιοδικών και χαρτιού ανακύκλωσης. Στην τελευταία αυτή αγορά υπάρχει μια καθαρή έλλειψη στην περιοχή όπου η SEL προβλέπει να αγοράσει τις ίνες της. Στο μέτρο που άλλοι παραγωγοί, ανταγωνιστές της SEL, θα αγοράζαν τις ανακυκλωμένες ίνες, οι επενδύσεις στις μονάδες PM3 και PM4 δεν παρουσιάζουν καθαρό περιβαλλοντικό πλεονέκτημα.

<sup>(5)</sup> N223/93 και N40/99, ΕΕ C 284 της 7.10.2000, σ. 4.

- (22) Ο εκσυγχρονισμός της εγκατάστασης του Langerbrugge δεν είναι ούτε λίγο ούτε πολύ παρά μια αναβάθμιση της υπάρχουσας κατάστασης από τεχνική άποψη, αποιολημένη από στόχους που συνδέονται με την αγορά και με τον ανταγωνισμό, καθώς και μια επένδυση που προορίζεται να διατηρήσει και μάλιστα να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα σε μακροχρόνια βάση. Οι επενδύσεις στις μονάδες PM4 και PM3 αντιπροσωπεύουν όλες μια αναβάθμιση της υπάρχουσας κατάστασης της τεχνικής στον τομέα του χαρτιού, καθώς μαρτυρούν οι πλέον πρόσφατοι εκσυγχρονισμοί που πραγματοποιήθηκαν από διάφορους παραγωγούς χαρτιού κατά τα τελευταία έτη. Όσον αφορά το χαρτί περιοδικών, πρέπει να κάνουμε μια διάκριση μεταξύ του χαρτιού SC, του χαρτιού περιοδικών και του χαρτιού καλλιτεχνίας (στιλντό). Μόνον εάν η SEL θα ήταν σε θέση να παράγει χαρτί περιοδικών καλλιτεχνίας με υψηλή περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες, ο εκσυγχρονισμός θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι υπερβαίνει τα ισχύοντα βιομηχανικά πρότυπα.
- (23) Πρόκειται για μια επένδυση την οποία ο κάθε παραγωγός χαρτιού εκδόσεων θα χρειαζόταν να κάνει, η οποία αναγγέλθηκε από το 2001 και η ενίσχυση δεν φαίνεται να βάρυνε για την απόφαση πραγματοποίησης της επένδυσης. Η απόφαση αυτή συμφωνεί με το στόχο της SEL που είναι η επίτευξη μιας απόδοσης των επενδεδυμένων κεφαλαίων σε ποσοστό 13 % και οι δαπάνες της επένδυσης να είναι σε ποσό ίσο ή κατώτερο του επιπέδου της απόσβεσης. Εξάλλου, το σύνολο του σχεδίου χρηματοδοτήθηκε από την ταμειακή ροή της SEL. Πολλά ανακοινωθέντα τύπου της SEL το επιβεβαιώνουν. Η επένδυση στη μονάδα PM4, ο εκσυγχρονισμός της μονάδας PM3 και το κλείσιμο της μονάδας PM2 παρουσιάζουν εξάλλου το πλεονέκτημα ότι κόστιζαν φθηνότερα από την κατασκευή μιας νέας μηχανής χαρτοποιίας σε ένα καινούργιο χώρο εγκατάστασης, τόσο για το δημοσιογραφικό χαρτί όσο και για το χαρτί περιοδικών και επέτρεπαν στην SEL να επιτύχει νέες παραγωγικές ικανότητες, καταργώντας προοδευτικά παλαιές παραγωγικές ικανότητες, στάδιο απαραίτητο ώστε να μην υποστεί τις συνέπειες της εισαγωγής νέων παραγωγικών ικανοτήτων χωρίς να υπάρχει αντίστοιχη ζήτηση. Η ζήτηση χαρτιού υψηλής ποιότητας βρίσκεται σε ανοδική πορεία και τόσο οι πελάτες όσο και οι αρχές απαιτούν μια μεγαλύτερη περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες.
- (24) Η κατασκευή νέων παραγωγικών ικανοτήτων στο σύστημα της καύσης λάσπης και η επένδυση σε μια μονάδα επεξεργασίας υδάτων και λυμάτων θα μπορούσαν ενδεχομένως να εγκριθούν δυνάμει του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον. Πάντως, επειδή η επένδυση αυτή συνδεόταν άμεσα με την παραγωγική ικανότητα και δεν ήταν απολύτως απαραίτητη για να ανταποκριθεί σε περιβαλλοντικούς στόχους, δεν θα έπρεπε να γίνει δεκτή για τη χορήγηση οποιασδήποτε ενίσχυσης. Η κατασκευή σιδηροδρομικών υποδομών φαίνεται υπερβολική, στο μέτρο που οι μεταφορές με φορτηγά αποτελούσαν μια προφανή εναλλακτική λύση, που δεν απαιτούσε καμία συμπληρωματική επένδυση. Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον θα ήταν ελάχιστες.

#### 4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ SEL

##### 4.1. Γενικές παρατηρήσεις

- (25) Το Βέλγιο και η SEL θεωρούν ότι η ενίσχυση δεν θα επηρέαζε αρνητικά τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και δεν θα προσέφερε στην SEL ένα πλεονέκτημα που θα μπορούσε να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό. Για όλα τα στοιχεία του σχεδίου, υπάρχει επαρκής αναλογία επιλέξιμου κόστους που να αιτιολογεί την ενίσχυση. Υποβλήθηκαν λεπτομερείς πληροφορίες και αιτιολογίες σχετικά με το επιλέξιμο κόστος. Στο μέτρο που υποβλήθηκαν ήδη στα τμήματα 2 και 5, δεν θα επαναληφθούν στο παρόν τμήμα.

##### 4.2. Μονάδες PM4 και DIP2: παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 %

- (26) Τα ποσοστά όσον αφορά την ανακύκλωση αποτελούν πράγματι πρότυπα επιβεβλημένα στα κράτη μέλη, αλλά στην κατάσταση που παρουσιάζεται στο Βέλγιο, υπάρχει μια άμεση σχέση μεταξύ των προτύπων αυτών και των δραστηριοτήτων της SEL.
- (27) Το δημοσιογραφικό χαρτί με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 % δεν αντιστοιχεί καθόλου στην ισχύουσα κατάσταση της τεχνικής. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν στη Δυτική Ευρώπη παρά πέντε ή έξι μονάδες παραγωγής δημοσιογραφικού χαρτιού του ίδιου μεγέθους. Η μεγάλη πλειοψηφία των εγκαταστάσεων παραγωγής παράγει χαρτί με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό μεταξύ 40 και 80 %. Οι εγκαταστάσεις αυτές δεν είναι πανομοιότυπες και καθεμία από αυτές είναι καινοτόμος. Για την επίτευξη μιας μέγιστης παραγωγικής ικανότητας, χρειάζονται συνήθως περίπου δύο χρόνια, δηλαδή πολύ περισσότερος χρόνος από ό,τι για μια εγκατάσταση που αντιστοιχεί στη σημερινή κατάσταση της τεχνικής. Οι μονάδες PM4 και DIP2 αντιπροσωπεύουν ό,τι καλύτερο υπάρχει στον κόσμο αυτή τη στιγμή.

##### 4.3. Μονάδα PM3: χαρτί περιοδικών με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 %

- (28) Πέραν των ισχυρισμών που ήδη προβλήθηκαν στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, το Βέλγιο και η SEL υπογραμμίζουν τα καινοτόμα και μοναδικά στο είδος τους στοιχεία της PM3 καθώς και τη σημασία του κόστους εκκίνησης και της καμπύλης εκμάθησης. Αυτό αποδεικνύει επίσης ότι η επένδυση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιστοιχεί στην τρέχουσα κατάσταση της τεχνικής. Γίνεται δεκτό ότι η αγορά του χαρτιού περιοδικών εξελίσσεται προς μια μεγαλύτερη περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες και μια μικρότερη κατανάλωση ενέργειας, αλλά η επένδυση της SEL δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιστοιχεί στην τρέχουσα κατάσταση της τεχνικής.
- (29) Η ανακατασκευή της μονάδας PM3 έγινε προτού αυτό καταστεί από τεχνική ή οικονομική άποψη απαραίτητο. Η μονάδα αυτή πρέπει να θεωρηθεί ως πρότυπη για τον όμιλο Stora Enso. Η επένδυση αντιστοιχεί πλήρως στη μακροχρόνια στρατηγική του ομίλου, που είναι η συνεχής βελτίωση των διαδικασιών, της χρήσης πόρων και των ικανοτήτων του προσωπικού, για την επίτευξη μιας βιώσιμης παραγωγής χαρτιού.
- (30) Ούτε το Βέλγιο ούτε η SEL κοινοποίησαν παρατηρήσεις σχετικά με τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν από την LEIPA, όπου το χαρτί περιοδικών αποτελεί επίσης προϊόν το οποίο παράγεται ουσιαστικά από ανακυκλωμένες ίνες<sup>(6)</sup>.

##### 4.4. Εγκατάσταση συστήματος καύσης λάσπης με το συνδυασμό παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας

- (31) Εάν εξεταστεί το συνολικό κόστος της εγκατάστασης καύσης λάσπης με το συνδυασμό παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας (ΣΠΘΗ), περιλαμβανομένης της απόσβεσης, δεν υπάρχει κανένα καθαρό όφελος κατά τα πέντε πρώτα χρόνια ζωής της εγκατάστασης. Εάν η SEL δεν είχε επενδύσει στην εγκατάσταση αυτή, θα μπορούσε να αγοράσει τον ατμό και την ηλεκτρική ενέργεια που θα είχε ανάγκη από έναν γειτονικό παραγωγό. Στην περίπτωση αυτή, η SEL θα έπρεπε να επενδύσει σε συμπληρωματικό καυστήρα ατμού, ποσό ύψους 1 189 000 ευρώ. Για τους λόγους αυτούς, το επιλέξιμο κόστος της ενίσχυσης θα έπρεπε να αντιστοιχεί στο συνολικό κόστος της επένδυσης μείον 1 189 000 ευρώ.

<sup>(6)</sup> Υποσημείωση 10 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2, βλ. υποσημείωση 1 της παρούσας απόφασης.



- (32) Σε κάθε περίπτωση, μια συμβατική εγκατάσταση ΣΠΘΗ θα αποτελούσε την πλέον κατάλληλη λύση υποκατάστασης για την παραγωγή της ίδιας ποσότητας ατμού και ηλεκτρικής ενέργειας σε σχέση με χωριστές μονάδες παραγωγής ατμού και ηλεκτρικής ενέργειας.

#### 4.5. Επεξεργασία γλυκού νερού

- (33) Εάν η SEL διέθετε άδεια για την αναρρόφηση περιορισμένης ποσότητας υπόγειου ύδατος, θα ήταν ρεαλιστικό να συνεχίσει να το κάνει. Το συνολικό κόστος σε κυβικά μέτρα θα ήταν πρακτικά αντίστοιχο στις δύο περιπτώσεις, αλλά δεν θα ήταν απαραίτητη καμία επένδυση. Πάντως, στην πράξη, δεν θα ήταν ρεαλιστικό να γίνει αναρρόφηση τέτοιων ποσοτήτων υπόγειου ύδατος.

#### 4.6. Επεξεργασία λυμάτων

- (34) Το Βέλγιο εξήγησε ότι δεν ήταν απαραίτητο να αυξηθεί η παραγωγική ικανότητα των υπαρχουσών εγκαταστάσεων επεξεργασίας υδάτων, λαμβανομένης υπόψη της βέλτιστης επεξεργασίας των λυμάτων και της διαδικασίας παραγωγής. Η επένδυση αφορά ουσιαστικά μια δεξαμενή αποθήκευσης που προορίζεται να διασφαλίσει μια σταθερή λειτουργία της επεξεργασίας, καθώς και τους απαραίτητους τεχνικούς εξοπλισμούς για την υλοποίηση της σύνδεσης με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Η εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων διαθέτει ορισμένα καινοτόμα χαρακτηριστικά.
- (35) Η επεξεργασία υπερβαίνει τους απαιτούμενους όρους στο πλαίσιο των προτύπων VLAREM, αλλά επίσης και στο πλαίσιο των προτύπων που προβλέπονται από την άδεια (σχεδόν για το σύνολο των ουσιών). Τα τελευταία αυτά πρότυπα είναι αυστηρά και κατά τις διαπραγματεύσεις με τις αρχές, προσαρμόστηκαν σε συνάρτηση με τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα των εγκαταστάσεων επεξεργασίας. Υπερέβαιναν τα επίπεδα που βασίστηκαν στην «βέλτιστη διαθέσιμη τεχνική». Μια έκθεση εμπειρογνομόνων εκτιμά ότι το όριο των 260 mg/l που επιβλήθηκε σε όρους χημικώς απαιτούμενου οξυγόνου (DCO) πρέπει να θεωρηθεί ως εξαιρετικά φιλόδοξο. Η περιβαλλοντική άδεια επιβάλλει μια συμπληρωματική μείωση σε 180 mg/l, περίπτωση άνευ προηγούμενου στον τομέα του χαρτιού.
- (36) Με εξαίρεση το χημικώς απαιτούμενο οξυγόνο (DCO), όλες οι συγκεντρώσεις ουσιών είναι χαμηλότερες στα λύματα από ό,τι στα νερά που προέρχονται από το υδατόρευμα Kale.

#### 4.7. Τριτοβάθμια επεξεργασία των υδάτων

- (37) Το Βέλγιο θεωρεί ότι η ενίσχυση που προοριζόταν για μια ενδεχόμενη τριτοβάθμια επεξεργασία των υδάτων θα ήταν συμβιβάσιμη για τους ίδιους λόγους με εκείνους που εφαρμόζονταν στην επεξεργασία των λυμάτων. Λαμβανομένης υπόψη της έκθεσης εμπειρογνομόνων την οποία διαθέτει και εν αναμονή της απόφασης των φλαμανδικών αρχών σχετικά με την αίτηση παρέκκλισης σε συνάρτηση με το πρότυπο των 180 mg/l για το χημικώς απαιτούμενο οξυγόνο, η SEL δεν έλαβε ακόμη απόφαση σχετικά με την εν λόγω επένδυση. Επίσης δεν ζήτησε επιδότηση.

#### 4.8. Αποθήκευση απορριμμάτων χαρτιού και σιδηροδρομική υποδομή

- (38) Το Βέλγιο και η SEL υπογραμμίζουν ότι η μετάβαση από την οδική μεταφορά στη σιδηροδρομική μεταφορά συμβιβάζεται πλήρως με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (7). Οι επενδύσεις σε μια σιδηροδρομική υποδομή δεν είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του εργοστασίου παραγωγής χαρτιού, στο μέτρο που οι οδικές υποδομές θα μπορούσαν να προσαρμοστούν στη νέα κατάσταση χάρη σε μια παράκαμψη της κεντρικής οδού. Η τελευταία αυτή λύση θα παρουσιάζει ορισμένα μειονεκτήματα, αλλά θα πρέπει να θεωρηθούν ως ήσσονος σημασίας. Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνεται από μία μελέτη που εκπονήθηκε στο πλαίσιο της αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το κόστος της μεταφοράς δεν θα είχε αυξηθεί εάν δεν είχε πραγματοποιηθεί η επένδυση σε σιδηροδρομική υποδομή.
- (39) Η ενίσχυση θα ήταν επίσης συμβιβάσιμη προς τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών. Οι επενδύσεις θα μπορούσαν να είναι επιλέξιμες στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος Μάρκο Πόλο, αλλά δεν προβλέφθηκε καμία αίτηση ενίσχυσης. Η ενίσχυση είναι απαραίτητη για να αντισταθμίσει ένα τμήμα των συμπληρωματικών δαπανών. Εξάλλου, η οδική μεταφορά επιδοτείται επίσης, εφόσον όλο το κόστος που συνδέεται με κυκλοφοριακή συμμόρφωση και μόλυνση δεν υπολογίζεται.

### 5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

#### 5.1. Κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης

- (40) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ενοίκιες μεταχειρίσεις ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν η συνθήκη ορίζει άλλως. Η προβλεπόμενη επιδότηση και φορολογική απαλλαγή, και αυτή η τελευταία στο βαθμό που μειώνει το ποσό των πράγματι καταβληθέντων φόρων, αποτελούν ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης διότι ελαφρύνουν την SEL, μέσω κρατικών πόρων, από τμήμα του επενδυτικού κόστους που θα έπρεπε κανονικά να καταβάλει η ίδια. Η ενίσχυση ενισχύει τη θέση της SEL έναντι των ανταγωνιστών της στην Κοινότητα και κατά συνέπεια πρέπει να θεωρηθεί ότι επηρεάζει τον ανταγωνισμό. Δεδομένης της ύπαρξης έντονων ρευμάτων συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών στον τομέα του δημοσιογραφικού χαρτιού και του χαρτιού περιοδικών, καθώς και των απορριμμάτων χαρτιού και χαρτομάζας, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση υπέρ της SEL επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.
- (41) Το Βέλγιο υποχρεούται να κοινοποιήσει την ενίσχυση κατ'εφαρμογή του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης και του σημείου 76 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.

(7) COM(2001) 370 τελικό της 12.9.2001.

## 5.2. Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με τη συμβατότητα

- (42) Η Επιτροπή εξέτασε εάν οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης τυγχάνουν εφαρμογής. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για να αιτιολογήσουν τη συμβατότητα της ενίσχυσης προς την κοινή αγορά. Πάντως, η ενίσχυση: α) δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και δεν χορηγήθηκε προς μεμονωμένους καταναλωτές· β) δεν επανορθώνει ζημιές που προκλήθηκαν από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα και γ) δεν είναι αναγκαία για την αντιστάθμιση των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκλήθηκαν από τη διαίρεση της Γερμανίας.
- (43) Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α), β) και δ) της συνθήκης που αφορούν ενισχύσεις οι οποίες προορίζονται για την ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση, οι ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους καθώς και οι ενισχύσεις για την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, δεν τυγχάνουν εφαρμογής. Το Βέλγιο δεν επιχείρησε να αιτιολογήσει τις ενισχύσεις βάσει των διατάξεων αυτών.
- (44) Όσον αφορά το πρώτο τμήμα της απαλλαγής που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), ήτοι οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, η Επιτροπή σημειώνει ότι η ενίσχυση δεν στοχεύει στην έρευνα και ανάπτυξη, σε επενδύσεις εκ μέρους μικρομεσαίων επιχειρήσεων ή στη διάσωση και την αναδιάρθρωση της SEL. Η ενίσχυση μπορεί να είναι σημαντική για την ενθάρρυνση των επενδύσεων στον επιλεγέντα τόπο εγκατάστασης. Πάντως, το Langerbrugge δεν βρίσκεται σε περιοχή όπου οι αρχικές επενδύσεις μπορούν να τύχουν περιφερειακών ενισχύσεων. Για τους λόγους αυτούς, η ενίσχυση δεν μπορεί να κριθεί συμβιβάσιμη προς την κοινή αγορά επειδή διευκολύνει την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών.
- (45) Η Επιτροπή εξέτασε εάν η ενίσχυση θα μπορούσε να τύχει απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης για άλλους λόγους και ιδίως εάν το πλαίσιο των ενισχύσεων για το περιβάλλον θα μπορούσε να εφαρμοστεί στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η ενίσχυση χορηγήθηκε δυνάμει ενός καθεστώτος ενισχύσεων το οποίο είχε εγκριθεί από την Επιτροπή το 2000<sup>(8)</sup>. Πάντως, η έγκριση αυτή έγινε πριν από την εφαρμογή του νέου πλαισίου. Όταν θεσπίστηκε το νέο αυτό πλαίσιο, η Επιτροπή πρότεινε στα κράτη μέλη, ως κατάλληλα μέτρα, να προσαρμόσουν τα καθεστώτα των ισχυουσών ενισχύσεων για να τα καταστήσουν συμβιβάσιμα προς το νέο πλαίσιο πριν από την 1η Ιανουαρίου 2002. Το Βέλγιο δέχθηκε άνευ όρων αυτή την πρόταση κατάλληλων μέτρων και κατά συνέπεια όφειλε να προσαρμόσει το εγκριθέν καθεστώς κατά το 2000. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή εκτίμησε τη συμβατότητα της ενίσχυσης σε συνάρτηση με το νέο πλαίσιο. Πάντως, το τμήμα του σχεδίου που αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή εκτιμήθηκε βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης που αναφέρεται στις κρατικές

ενισχύσεις οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών.

## 5.3. Συμβατότητα δυνάμει του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον

- (46) Σύμφωνα με το σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, οι επενδυτικές ενισχύσεις που επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να υπερβούν τα ισχύοντα κοινοτικά πρότυπα, μπορούν να εγκριθούν σε ποσοστό μέχρι 30% ακαθάριστο των επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών. Οι όροι αυτοί εφαρμόζονται επίσης στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε επιχειρήσεις που κάνουν επενδύσεις ελλείψει δεσμευτικών κοινοτικών προτύπων ή που οφείλουν να προβούν σε επενδύσεις για την τήρηση των εθνικών, αυστηρότερων προτύπων σε σχέση με τα ισχύοντα κοινοτικά πρότυπα. Όπως αναφέρεται στο σημείο 6 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον θεωρούνται επίσης ως κοινοτικά πρότυπα τα πρότυπα που επιβάλλονται από εθνικούς οργανισμούς κατ'εφαρμογή της οδηγίας 96/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 1996, σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης<sup>(9)</sup>. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, τα κράτη μέλη οφείλουν να καθορίσουν τα περιβαλλοντικά πρότυπα που επιβάλλονται στις άδειες λειτουργίας βάσει αποτελεσμάτων που μπορούν να επιτευχθούν όταν χρησιμοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές.
- (47) Σύμφωνα με τα σημεία 36 και 37 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, θεωρούνται ως επιλέξιμες δαπάνες οι επενδύσεις σε γήπεδα, εφόσον είναι απόλυτα αναγκαίες για την επίτευξη περιβαλλοντικών στόχων, σε κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό που προορίζονται για τον περιορισμό ή την εξάλειψη της ρύπανσης και των οχλήσεων ή για την προσαρμογή των μεθόδων παραγωγής προκειμένου να προστατευθεί το περιβάλλον. Οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να περιορίζονται αυστηρά στις πρόσθετες αρχικές επενδυτικές δαπάνες που απαιτούνται για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων.
- 5.3.1. Μονάδες DIP2, PM4 και PM3: αύξηση του ποσοστού ανακύκλωσης
- (48) Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η ανακύκλωση απορριμμάτων χαρτιού για το περιβάλλον. Πάντως, θεωρεί ότι είναι αδύνατον να αιτιολογηθεί η χορηγηθείσα ενίσχυση στις μονάδες DIP2, PM4 και PM3 βάσει του σημείου 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον διότι αυξάνουν το ποσοστό ανακύκλωσης.
- (49) Κατ' αρχάς, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με τις γενικές αρχές του δικαίου, οποιαδήποτε εξαίρεση πρέπει να ερμηνεύεται με περιοριστικό τρόπο. Το πλαίσιο των ενισχύσεων για το περιβάλλον καθορίζει τους όρους βάσει των οποίων η Επιτροπή μπορεί να εκτιμήσει μια συμβιβάσιμη ενίσχυση προς την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και κατά συνέπεια αποτελεί μια εξαίρεση στη γενική απαγόρευση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Πρέπει επίσης να υπενθυμίσουμε ότι το πλαίσιο των ενισχύσεων για το περιβάλλον βασίζεται στη γενική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και οποιαδήποτε ερμηνεία του εν λόγω πλαισίου πρέπει υποχρεωτικά να τηρεί την αρχή αυτή.

(8) Βλέπε υποσημείωση 5.

(9) ΕΕ L 257 της 10.10.1996, σ. 26.

- (50) Οι επενδύσεις στις μονάδες PM3, PM4 και DIP2 θα χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού και χαρτιού περιοδικών και θα καταλήξουν με τη μορφή απορριμμάτων χαρτιού. Η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας θα συνεπάγεται κατά συνέπεια μια αύξηση των ποσοτήτων απορριμμάτων χαρτιού τα οποία δεν θα ανακυκλώνονται παρά εν μέρει. Ως προς αυτό, το κλείσιμο της μονάδας PM2 και η μείωση της παραγωγής στη Φινλανδία και στη Σουηδία, που αντισταθμίζουν (εν μέρει) την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας στις μονάδες PM3 και PM4, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη. Η διακοπή παραγωγή είναι παλαιότερη από τη νέα παραγωγή, έχει διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά καθώς επίσης δεν έχει την ίδια θέση στην αγορά. Κατά συνέπεια δεν είναι δυνατή μια άμεση σύγκριση.
- (51) Οι επενδύσεις δύνανται να αυξήσουν τη ζήτηση απορριμμάτων χαρτιού. Πάντως, δεν υπάρχουν εγγυήσεις ότι πράγματι θα καταλήξουν σε αύξηση της συλλογής απορριμμάτων χαρτιού, ούτε γενικά ούτε όσον αφορά τα απορρίματα χαρτιού που προέρχονται από τις πωλήσεις της SEL. Κατά συνέπεια, οι επενδύσεις δεν θα μειώσουν τη ρύπανση που η ίδια η SEL προκαλεί. Τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα θα μπορούν να προέλθουν από έμμεσες επιπτώσεις στην προσφορά και τη ζήτηση απορριμμάτων χαρτιού, που επηρεάζουν το σύνολο των χρηστών και των προμηθευτών των εν λόγω προϊόντων και όχι μόνον την SEL.
- (52) Εξάλλου, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα πρότυπα σχετικά με την αναλογία των ανακυκλωμένων απορριμμάτων δεν αποτελούν νομικά πρότυπα που εφαρμόζονται άμεσα στις διάφορες επιχειρήσεις έστω και αν στην περίπτωση του Βελγίου είχαν σημαντικές επιπτώσεις στις δραστηριότητες της SEL. Πρόκειται κυρίως για πρότυπα που επιβλήθηκαν στα κράτη μέλη από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και ιδίως στην οδηγία 1999/31/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, σχετικά με την υγειονομική ταφή<sup>(10)</sup> και την οδηγία 94/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1994, για τις συσκευασίες και τα απορρίματα συσκευασίας<sup>(11)</sup>. Η ενίσχυση δεν χορηγήθηκε για να επιτρέψει στην επιχείρηση να υπερβεί τα πρότυπα που της επιβλήθηκαν άμεσα. Η πρώτη κατάσταση που αναφέρθηκε στο σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, η οποία εγκρίνει τη χορήγηση ενισχύσεων ώστε να επιτραπεί στις επιχειρήσεις να υπερβούν τους ισχύοντες κοινοτικούς κανόνες, δεν εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- (53) Αντίθετα, το Βέλγιο θεωρεί ότι η δεύτερη κατάσταση που αναφέρεται στο σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, ήτοι η περίπτωση των ενισχύσεων που χορηγούνται σε επιχειρήσεις οι οποίες πραγματοποιούν επενδύσεις ελλείψει κοινοτικών κανόνων, θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής. Πάντως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ίσχυε αυτό στη συγκεκριμένη περίπτωση. Οι ενισχύσεις υπέρ επενδύσεων στις μονάδες PM3, PM4 και DIP2 έχουν ως συνολικό στόχο να ενισχύσουν την ανακύκλωση για να ανακουφίσουν τους πραγματικούς ρυπαίνοντες από τα βάρη που θα έπρεπε κανονικά να φέρουν. Η ενίσχυση δεν στοχεύει στη μείωση της ποσότητας απορριμμάτων χαρτιού που απορρέουν από τις πωλήσεις της SEL. Κυρίως ενδιαρρύνει την SEL να παίρνει τα απορρίματα χαρτιού που μπορεί να προέρχονται από προϊόντα τα οποία πουλήθηκαν από οποιονδήποτε παραγωγό χαρτιού. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον εφαρμόζεται στις περιπτώσεις όπου μια επιχείρηση επενδύει για να βελτιώσει την επίδοσή της σε επίπεδο περιβάλλοντος και για να μειώσει τη ρύπανση που προκαλεί. Στις περιπτώσεις αυτές, μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις για να προσφέρουν κίνητρα στην επιχείρηση να βελτιώσει την κατάστασή της σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Αλλιώς, οι κανόνες θα μπορούσαν να στρεβλωθούν με τη χορήγηση ενισχύσεων όχι στους ρυπαίνοντες αλλά στις εταιρείες που αναλαμβάνουν να διαχειριστούν τη ρύπανση.
- (54) Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από το σημείο 18 στοιχείο β) του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, σύμφωνα με το οποίο «οι ενισχύσεις μπορεί επίσης να αποτελέσουν κίνητρο ώστε οι επιχειρήσεις να υπερβούν τα περιβαλλοντικά πρότυπα ή να προβούν σε πρόσθετες επενδύσεις με σκοπό να καταστήσουν λιγότερο ρυπογόνες τις εγκαταστάσεις τους».
- (55) Εξάλλου, η ερμηνεία που υποδείχθηκε από το Βέλγιο θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να επιδοτούν επενδύσεις σε όλους τους τομείς όπου η χρήση δευτερογενών πρώτων υλών είναι δυνατή. Οι ενισχύσεις αυτές θα χορηγούνταν χωρίς οι επιχειρήσεις να πρέπει να τηρήσουν κανόνες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, ιδίως τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα ή τις ενισχύσεις υπέρ επενδύσεων στις ΜΜΕ. Τέτοιου είδους ενισχύσεις θα μπορούσαν να προκαλέσουν σοβαρές στρεβλώσεις στις σχετικές αγορές.
- (56) Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή θεωρεί ότι το σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον δεν τυχάνει εφαρμογής στις επενδύσεις στις μονάδες PM3, PM4 και DIP2 στο σύνολό τους. Πάντως, η Επιτροπή εξέτασε εάν τα σημεία 29 ή 30 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον θα μπορούσαν να τύχουν εφαρμογής σε ορισμένα τμήματα των επενδύσεων.

### 5.3.2. Διάφορα στοιχεία των περιβαλλοντικών επενδύσεων στις μονάδες PM3, PM4 και DIP2, μείωση της κατανάλωσης ενέργειας της μονάδας PM4

- (57) Όπως αναφέρθηκε στο σημείο 9, το Βέλγιο θεωρεί ότι διάφορα στοιχεία των επενδύσεων στις μονάδες PM4 και DIP2, που αντιπροσωπεύουν συμπληρωματικό κόστος τουλάχιστον 19,1 εκατ. ευρώ, θα μπορούσαν να τύχουν ενίσχυσης σύμφωνα με το σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον. Πάντως, η περιγραφή των στοιχείων αυτών προβάλλει ορισμένες οικονομίες δαπανών. Για παράδειγμα, η συμπληρωματική επένδυση στους πύργους υψύξης θα συνεπαγόταν μια μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου κατά 10 MW. Το κλείσιμο του κυκλώματος λευκού νερού προορίζεται για τη μείωση της κατανάλωσης νερού. Η χρήση πρεσών με πέλμα αντί για συμβατικές πρέσες επιτρέπει στην SEL να επιτυγχάνει χαρτί στεγνότερο, βελτιστοποιεί τη διαδικασία ξήρανσης και επιτρέπει εξοικονόμηση ενέργειας. Παρά τα επανειλημμένα αιτήματα της Επιτροπής, το Βέλγιο ούτε απέδειξε ότι το κόστος αυτό θα μπορούσε να είναι πλήρως αποδεκτό ως συμπληρωματικό κόστος, ούτε ανέφερε ποιά πλεονεκτήματα θα είχε η SEL από τα εν λόγω ειδικά στοιχεία επένδυσης, καθώς το απαιτούν τα σημεία 36 και 37 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον. Κατά συνέπεια δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί ποιο είναι το ποσόν της ενίσχυσης που μπορεί να εγκριθεί.

<sup>(10)</sup> ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

<sup>(11)</sup> ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 10· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2004/12/ΕΚ (ΕΕ L 47 της 18.2.2004, σ. 26).

- (58) Όπως αναφέρθηκε στο σημείο 10, το Βέλγιο προέβαλε τον ισχυρισμό ότι η μονάδα PM4 θα μπορούσε να τύχει ενισχύσεων δυνάμει του σημείου 30 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον στο μέτρο που επιτρέπει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Αντί να επενδύσει σε μια μηχανή χαρτοποιίας κλασικού πλάτους, η SEL επέλεξε μια καινοτόμο μηχανή που χρησιμοποιεί λιγότερη ενέργεια. Η επένδυση ανταποκρίνεται συνεπώς στον ορισμό της εξοικονόμησης ενέργειας.
- (59) Σύμφωνα με τα σημεία 36 και 37 του πλαισίου των επενδύσεων για το περιβάλλον, μόνον οι απολύτως απαραίτητες επενδύσεις για την πλήρωση των περιβαλλοντικών στόχων είναι επιλέξιμες. Δεν είναι μόνον ένα τμήμα της μονάδας PM4 που επιτρέπει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Ο κρίσιμος παράγοντας είναι το μεγαλύτερο πλάτος του συνόλου των περιστροφικών στοιχείων, που επηρεάζει το σύνολο του σχεδιασμού και της κατασκευής της μηχανής και απαιτεί τόσο μια χαμηλότερη ταχύτητα όσο και την προσαρμογή του τμήματος των πρεσών. Ένας ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πραγματοποίησε λεπτομερή αξιολόγηση του κόστους μιας συμβατικής μηχανής παραγωγής δημοσιογραφικού χαρτιού. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε μια λεπτομερής αξιολόγηση του κόστους της πραγματικής επένδυσης. Οι διαφορές προέρχονται όχι μόνον από τις τεχνικές προδιαγραφές, αλλά επίσης από ακριβέστερες γνώσεις, εκτιμήσεις της δυνητικής μείωσης των τιμών κλπ. Το επιλέξιμο κόστος υπολογίζεται σε 14,1 εκατ. ευρώ και δεν αφορά παρά τις διάφορες δαπάνες που συνδέονται με επενδύσεις στους εξοπλισμούς<sup>(12)</sup>. Η αξιολόγηση αυτή πραγματοποιήθηκε βάσει συντετών υποθέσεων, αποφεύγοντας κάθε υπερβολική εκτίμηση.
- (60) Σύμφωνα με το σημείο 37 τρίτο εδάφιο του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να υπολογίζονται χωρίς τα πλεονεκτήματα που αποκομίζονται από ενδεχόμενη αύξηση της παραγωγικής ικανότητας και τις οικονομίες στις δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά τα πέντε πρώτα έτη ζωής της επένδυσης. Πάντως, το υψηλότερο κόστος εκκίνησης κατά τη διάρκεια των πέντε πρώτων ετών της επένδυσης υπερβαίνει τα πλεονεκτήματα που προέκυψαν από οικονομίες στον τομέα της ενέργειας, των πρώτων υλών και της παραγωγικότητας.
- (61) Συμπερασματικά, για τη μονάδα PM4, η Επιτροπή εκτιμά ότι μπορεί να θεωρηθούν ως αποδεκτές ενισχύσεις ύψους 40 % x 14,1 εκατ. ευρώ = 5,64 εκατ. ευρώ.
- (62) Δεν υπάρχει παραλληλισμός βάσει του οποίου οι ενισχύσεις για τις μονάδες PM3 και DIP2 θα μπορούσαν να κριθούν συμβατές.
- 5.3.3. Εγκατάσταση συστήματος καύσης λάσπης με τον συνδυασμό παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας (ΣΠΘΗ)
- (63) Σύμφωνα με το σημείο 31 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, οι επενδύσεις υπέρ της συνδυασμένης παραγωγής ηλεκτρισμού και θερμότητας μπορούν να επωφεληθούν ενισχύσεων όταν η απόδοση μετατροπής είναι ιδιαίτερα υψηλή. Ως προς αυτό, η Επιτροπή θα λάβει ιδιαίτερα υπόψη
- το είδος της χρησιμοποιούμενης πρωτογενούς ενέργειας στη διαδικασία παραγωγής. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να τύχουν ενισχύσεων σε βασικό συντελεστή 40 % των επιλέξιμων δαπανών, σύμφωνα με τα σημεία 36 και 37 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.
- (64) Η εγκατάσταση θα χρησιμοποιήσει τη βιομάζα<sup>(13)</sup> που προέρχεται απευθείας από το εργοστάσιο καθώς και φυσικό αέριο και θα έχει απόδοση μετατροπής σε ποσοστό 87,5-90 %. Λαμβανομένων επίσης υπόψη των διατάξεων της οδηγίας 2004/8/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για την προώθηση της συμπαραγωγής ενέργειας βάσει της ζήτησης για χρήσιμη θερμότητα στην εσωτερική αγορά ενέργειας και για την τροποποίηση της οδηγίας 92/42/EOK<sup>(14)</sup>, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω επένδυση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του σημείου 31 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.
- (65) Το σύνολο των εν λόγω δαπανών αφορά κτίρια, εγκαταστάσεις, καθώς και τους απαραίτητους εξοπλισμούς για την παραγωγή και χρήση ηλεκτρικής ενέργειας και ατμού που παράγονται από την εγκατάσταση συνδυασμένης παραγωγής ηλεκτρισμού και θερμότητας με βάση τη βιομάζα. Κατά συνέπεια, είναι επιλέξιμες σύμφωνα με το σημείο 36 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.
- (66) Σύμφωνα με το σημείο 37 πρώτο εδάφιο του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, μόνον οι συμπληρωματικές δαπάνες είναι επιλέξιμες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η πιο οικονομική δυνατότητα θα ήταν να γίνουν επενδύσεις σε μια συμβατική εγκατάσταση παραγωγής με συνδυασμό θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας. Θα πρόκειτο στην περίπτωση αυτή για μια ατμογεννήτρια υψηλής πίεσης 55 000 kW και έναν ατμοστρόβιλο 9 400 kW, που θα αντιπροσώπευαν επένδυση με συνολικό κόστος ύψους 5 180 000 ευρώ.
- (67) Σύμφωνα με το σημείο 37 τρίτο εδάφιο του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να υπολογίζονται χωρίς τα πλεονεκτήματα που αποκομίζονται από τις οικονομίες στις δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά τα πέντε πρώτα έτη ζωής της επένδυσης και από τις πρόσθετες συναφείς παραγωγές κατά την αυτή περίοδο των πέντε ετών. Οι οικονομίες αυτές είναι οι ακόλουθες:
- αποφευχθείσες δαπάνες εκμετάλλευσης μιας συμβατικής εγκατάστασης παραγωγής με συνδυασμό θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας: πρόκειται για δαπάνες τροφοδοσίας σε καύσιμα της συμβατικής εγκατάστασης ΣΠΗΘ για την παραγωγή των ίδιων ποσοτήτων ατμού και θερμότητας, δαπάνες προσωπικού, δαπάνες συντήρησης και δαπάνες για τη απαραίτητη για τη λειτουργία μιας συμβατικής εγκατάστασης απιονισμένο ύδωρ,

<sup>(12)</sup> Ένα μικρό τμήμα αφορά πράγματι τα απαραίτητα ανταλλακτικά για την εγγύηση της συνέχειας της διαδικασίας παραγωγής.

<sup>(13)</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2001/77/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2001, για την προαγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές στην εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283 της 27.10.2001, σ. 33). Η οδηγία τροποποιήθηκε με την πράξη προσχώρησης το 2003.

<sup>(14)</sup> ΕΕ L 52 της 21.2.2004, σ. 50.

- αποφευχθείσες δαπάνες για την επεξεργασία λάσπης. Εάν η λάσπη δεν είχε αποτεφρωθεί στην εγκατάσταση ΣΠΘΗ, η SEL θα είχε να επιλέξει ανάμεσα σε δύο λύσεις: 1. διασπορά, ιδίως όσον αφορά τις λάσπες που προέρχονται από επεξεργασία υδάτων, αλλά όχι τις λάσπες απομελάωσης· 2. χρήση στον τομέα του τούβλου· 3. χρήση ως καύσιμο για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, ιδίως στο βαθμό που οι λάσπες θεωρούνται ως βιομάζα· 4. χρήση στον τομέα του τσιμέντου·
- ενισχύσεις υπέρ της λειτουργίας: η SEL θα μπορούσε να επιτύχει πράσινα πιστοποιητικά για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγει. Οι βελγικές αρχές εγγυώνται μια ελάχιστη τιμή 80 ευρώ ανά πιστοποιητικό. Η πραγματική επιτευχθείσα τιμή το 2003 ήταν ελαφρώς υψηλότερη.
- (68) Ως προς τις συμπληρωματικές δαπάνες, είναι οι ακόλουθες δαπάνες εκμετάλλευσης της εγκατάστασης ΣΠΘΗ επεξεργασίας λάσπης: αέριο συντροφοδοσίας, μεταφορά και απομάκρυνση της στάχτης, κατανάλωση απιονισμένου ύδατος, πολύ υψηλότερες δαπάνες προσωπικού, δαπάνες περιβαλλοντικών πιστοποιητικών, έλεγχος και δαπάνη καθαρισμού αερίων καύσης. Η δαπάνη αφυδάτωσης της λάσπης πριν από την καύση δεν μειώνεται, στο βαθμό που η αφυδάτωση είναι απαραίτητη σε κάθε περίπτωση.
- (69) Για μια πενταετή περίοδο, από τον Μάιο του 2003 έως τον Απρίλιο του 2008, οι καθαρές συνολικές οικονομίες ανέρχονται σε 16 343 000 ευρώ, καθαρή αναπροσαρμοσμένη αξία κατά την 1η Ιανουαρίου 2003.
- (70) Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που προηγήθηκαν, τα επιλέξιμα ποσά ανέρχονται σε 40 % x [55 147 000 ευρώ - 5 180 000 ευρώ - 16 343 000 ευρώ] = 13 449 600 ευρώ.
- (71) Σε ορισμένες περιπτώσεις, η καύση της λάσπης σε μια εγκατάσταση ΣΠΘΗ μπορεί να εμπίπτει στο σημείο 29 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, για παράδειγμα, όταν η εταιρεία επιλέγει μια τεχνολογία απομάκρυνσης της λάσπης ευνοϊκότερη για το περιβάλλον από ό,τι μια άλλη εγκεκριμένη τεχνολογία δυνάμει των κοινοτικών κανόνων. Πάντως, η SEL δεν διαθέτει μια τέτοια δυνατότητα. Σε κάθε περίπτωση, η λάσπη θα αποτεφρωθεί, με ή χωρίς ανάκτηση της θερμαντικής αξίας. Για τους λόγους αυτούς, τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει για το περιβάλλον η επιλεγείσα λύση παραμένουν στην ανάκτηση της ενέργειας χάρη στη συνδυασμένη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας και η ενίσχυση κατά συνέπεια δεν θα μπορούσε τελικά να εγκριθεί παρά δυνάμει του σημείου 31 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.

#### 5.3.4. Επεξεργασία του γλυκού νερού

- (72) Οι επενδύσεις είναι απαραίτητες ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα επιφανειακά ύδατα που προέρχονται από το υδατόρευμα Kale. Πάντως, το Βέλγιο δεν επιβεβαίωσε ότι η SEL θα μπορούσε να διαθέτει άλλη λιγότερο δαπανηρή εναλλακτική λύση, που θα συμφωνούσε με την κοινοτική νομοθεσία. Το Βέλγιο αναγνωρίζει ότι «στην πράξη, δεν

είναι ρεαλιστικό να λαμβάνονται τόσο μεγάλες ποσότητες υπόγειων υδάτων. Εάν η SEL είχε άδεια που θα επέτρεπε την «περιορισμένη» λήψη υπόγειων υδάτων, η συνέχιση της λήψης αυτής δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ευλόγως ως ρεαλιστική». Πάντως, η SEL αυτή τη στιγμή δεν διαθέτει καμία άδεια που να της επιτρέπει να λαμβάνει υπόγεια ύδατα και καμία λεπτομέρεια δεν υποβλήθηκε σχετικά με το ζήτημα αυτό. Λαμβανομένων υπόψη των προβλημάτων που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στη Φλάνδρα στον τομέα των υπόγειων υδάτων και τα οποία τείνουν να αυξάνονται, φαίνεται ότι οι αρχές επιβάλλουν περιορισμούς στη χορήγηση νέων αδειών. Εξάλλου, όπως εξηγεί το Βέλγιο, το γεγονός ότι δεν θα χρησιμοποιηθούν υπόγεια ύδατα αποφασίστηκε στο πλαίσιο των διατάξεων για μια βιώσιμη διαχείριση των υδάτων της οδηγίας 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων<sup>(15)</sup> (στο εξής η «οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα»). Όσον αφορά τα υπόγεια ύδατα, το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii) της εν λόγω οδηγίας επιβάλλει στα κράτη μέλη να προστατεύουν, αναβαθμίζουν και αποκαθιστούν όλα τα συστήματα των υπόγειων υδάτων, διασφαλίζουν ισορροπία μεταξύ της άντλησης και της ανατροφοδότησης των υπόγειων υδάτων, με στόχο την επίτευξη καλής κατάστασης των υπόγειων υδάτων. Ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιτευχθεί μέχρι το 2015 και καθορίστηκαν διάφορες ενδιάμεσες προθεσμίες. Το ή τα ύδατινα στρώματα που θα έπρεπε να χρησιμοποιήσει η Stora Enso ήδη έχουν υπερεκμετάλλευση. Για τους λόγους αυτούς, η τελική προθεσμία του 2015 έχει ήδη πολιτικές προεκτάσεις. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει υπόψη αυτή τη δεύτερη εναλλακτική λύση για τον υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών και σύμφωνα με το σημείο 40 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον, καμία ενίσχυση δεν μπορεί να κριθεί συμβιβάσιμη προς αυτό το ειδικό στοιχείο.

#### 5.3.5. Επεξεργασία λυμάτων

- (73) Το Βέλγιο εξηγεί ότι η ποιότητα των λυμάτων ανταποκρίνεται σε ανώτερα πρότυπα από τα περισσότερα προβλεπόμενα στην εν λόγω άδεια και στα πρότυπα VLAREM II που, σύμφωνα με το Βέλγιο, βασίζονται στις καλύτερες διαθέσιμες τεχνικές όπως το απαιτεί η οδηγία 96/61/ΕΟΚ. Πάντως, το κρίσιμο σημείο είναι η συγκέντρωση όσον αφορά το χημικώς απαιτούμενο οξυγόνο (DCO) του νερού. Βραχυπρόθεσμα, η SEL δεν θα είναι σε θέση να μειώσει το DCO κάτω των 260 mg/l.
- (74) Το έγγραφο αναφοράς «Βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές» για τον τομέα του χαρτιού αναφέρει ένα χημικώς απαιτούμενο οξυγόνο (DCO) 1 700-2 700 mg/l, αλλά βασίζεται σε μια πολύ υψηλότερη κατανάλωση νερού ανά τόνο χαρτιού, που είχε θεωρηθεί ως η βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία κατά τη στιγμή της εκπόνησης αυτού του εγγράφου αναφοράς. Το Βέλγιο αναφέρει μια μελέτη εμπειρογνομώνων που δηλώνουν ότι το πρότυπο των 260 mg/l, είναι εξαιρετικά φιλόδοξο και ότι δεν θα υπήρχε κανένα προηγούμενο στον τομέα του χαρτιού. Πάντως, η αξιολόγηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον αναφέρεται, σημειώνοντας ότι οι απορρίψεις θα είναι 260 mg/l, στα αποτελέσματα του εργοστασίου Stora Enso στη Σαξονία, Γερμανία.

<sup>(15)</sup> ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2455/2001/ΕΚ (ΕΕ L 331 της 15.12.2001, σ. 1).

- (75) Η περιβαλλοντική άδεια που χορηγήθηκε για την επένδυση της Stora Enso είναι ακόμη πιο αυστηρή και επιβάλλει μια αξία DCO κατά μέγιστο όριο 180 mg/l, που βασίζεται στην ισχύουσα φλαμανδική νομοθεσία. Η SEL ζήτησε παρέκκλιση ώστε να μπορεί να απορρίπτει τα λύματα που έχουν DCO 260 mg/l. Η άδεια χορηγήθηκε με μνεία στην αίτηση αυτή και στο πλαίσιο της προοπτικής μιας μελέτης για μελλοντικές βελτιώσεις, που θα έπρεπε να επιτρέψουν να επιτευχθεί το πρότυπο των 180 mg/l.
- (76) Σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 96/61/ΕΟΚ, «εάν ένα ποιοτικό πρότυπο περιβάλλοντος επιβάλλει όρους αυστηρότερους από εκείνους που είναι δυνατόν να επιτευχθούν με τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών, η άδεια επιβάλλει ιδίως πρόσθετους όρους, με την επιφύλαξη άλλων μέτρων που είναι δυνατόν να ληφθούν για την τήρηση των ποιοτικών προτύπων περιβάλλοντος». Η μηχανή χαρτοποιίας της Stora Enso θα απορρίπτει τα λύματα στο κανάλι Gand-Terneuzen, το οποίο έχει ήδη υποστεί μεγάλη ρύπανση. Σύμφωνα με εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, με DCO 260 mg/l, τα συνολικά λύματα της SEL θα αντιπροσωπεύουν 10 έως 15% του συνόλου του απορριφθέντος DCO στο κανάλι, πράγμα που θα έχει σημαντικές επιπτώσεις και θα υπερβεί τα επίπεδα ποιότητας που προβλέπονται για το κανάλι. Η οδηγία πλαίσιο για το νερό υποχρεώνει τα κράτη μέλη να καθορίζουν τους κατάλληλους στόχους ποιότητας για τα ύδατα του αποδέκτη στα κράτη μέλη. Αν και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία αυτή ενδεχομένως να μην είναι ακόμη πλήρως δεσμευτικές, φαίνεται ότι οι στόχοι που καθορίστηκαν για το κανάλι Gand-Terneuzen δεν υπερβαίνουν τις επιβληθείσες από την οδηγία απαιτήσεις.
- (77) Κατά συνέπεια, εάν η απόρριψη λυμάτων με DCO 260 mg/l είχε εγκριθεί, ένα τέτοιο πρότυπο θα έπρεπε να θεωρηθεί ως κοινοτικό πρότυπο, που καθορίστηκε ιδίως σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 96/61/ΕΟΚ και τους γενικούς στόχους της οδηγίας πλαίσιο για το νερό. Το Βέλγιο δεν απέδειξε ότι το πρότυπο των 260 mg/l θα υπερέβαινε τα απαιτούμενα σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία. Συμπερασματικά, η επένδυση είναι απαραίτητη για την πλήρωση των κοινοτικών κανόνων, σύμφωνα με το σημείο 6 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον και κατά συνέπεια δεν μπορεί να τύχει ενίσχυσης. Αν και η επένδυση υπερβαίνει τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς κανόνες, πλην του DCO, φαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία επιλέξιμη συμπληρωματική επενδυτική δαπάνη και ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να εκτιμήσει καμία ενίσχυση ως συμβιβάσιμη προς τις εν λόγω επενδύσεις.

#### 5.3.6. Τριτογενής επεξεργασία του νερού

- (78) Οι συμπληρωματικές επενδύσεις στις εγκαταστάσεις τριτογενούς επεξεργασίας του νερού θα πραγματοποιηθούν ώστε να ανταποκρίνονται στους κανόνες για το DCO. Το Βέλγιο δεν εξήγησε εάν οι κανόνες αυτοί υπερβαίνουν τους κοινοτικούς κανόνες. Σε κάθε περίπτωση, το Βέλγιο δεν κοινοποίησε ενίσχυση υπέρ των εν λόγω επενδύσεων, στο μέτρο που η κατάσταση δεν είναι ακόμη σαφής και εξαρτάται από το αποτέλεσμα της μελέτης που θα πραγματοποιήσει η SEL ώστε να συμμορφωθεί προς την περιβαλλοντική άδεια. Συνεπώς, δεν απαιτείται από την Επιτροπή να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το σημείο αυτό.

#### 5.4. Σιδηροδρομική υποδομή και αποθήκευση απορριμμάτων χαρτιού

- (79) Αυτό το τμήμα του σχεδίου αφορά μια δραστηριότητα μεταφοράς και όχι την ίδια την παραγωγή χαρτιού. Κατά συνέπεια, η επένδυση θα επηρεάσει κατά πρώτο λόγο τον ανταγωνισμό στην αγορά μεταφορών. Το άρθρο 73 της συνθήκης προβλέπει ότι είναι συμβιβάσιμες με τη συνθήκη οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών<sup>(16)</sup>, εφαρμόζει το άρθρο 73 της συνθήκης. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζει ότι, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις σε επιχειρήσεις «μέχρις ότου αρχίσουν να ισχύουν οι κοινοί κανόνες σε θέματα καταλογισμού του κόστους υποδομής, όταν οι ενισχύσεις χορηγούνται σε επιχειρήσεις που φέρουν το βάρος δαπανών σχετικών με την υπ' αυτών χρησιμοποιούμενη υποδομή, ενώ άλλες επιχειρήσεις δεν υπόκεινται σε παρόμοιες επιβαρύνσεις». Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σύμφωνα με προγενέστερη πρακτική της<sup>(17)</sup>, οι δαπάνες για τις παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου, δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις που προσφέρουν ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, όπως η οδική μεταφορά, δεν υφίστανται τις ίδιες δαπάνες για υποδομές. Το να πραγματοποιηθεί μια αλλαγή από ένα τρόπο μεταφοράς προς άλλο τρόπο μεταφοράς, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση, θεωρείται ως δραστηριότητα συντονισμού δύναμει του άρθρου 73 της συνθήκης. Σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής, μια ενίσχυση έντασης μέχρι 50% μπορεί να θεωρείται ως συμβιβάσιμη προς την κοινή αγορά σε αυτή τη βάση. Επιπλέον, η SEL απέδειξε ότι η σιδηροδρομική μεταφορά δεν ήταν απαραίτητη για τη συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Κατά συνέπεια, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση μπορεί να προκαλέσει κίνητρα στην επιχείρηση για την υλοποίηση της επένδυσης. Κατόπιν αυτών, μια ενίσχυση για αυτό το τμήμα του σχεδίου μπορεί να αιτιολογηθεί βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης για ποσό ύψους μέχρι 4 432 000 ευρώ.

#### 5.5. Συμβατότητα που βασίζεται άμεσα στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης

- (80) Επειδή το πλαίσιο των ενισχύσεων για το περιβάλλον δεν τυγχάνει εφαρμογής στις επενδύσεις στις μονάδες PM4 και DIP2 και στις επενδύσεις στη μονάδα PM3, η Επιτροπή εξέτασε εάν η χορηγηθείσα ενίσχυση στις εν λόγω επενδύσεις μπορούσε να κριθεί συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

<sup>(16)</sup> ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 543/97 (ΕΕ L 84 της 26.3.1997, σ. 6).

<sup>(17)</sup> Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 19ης Ιουνίου 2002, N643/2001, Αυστρία, καθεστώς ενισχύσεων για την επέκταση των ιδιωτικών παρακαμπτηρίων σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ C 178 της 26.7.2002, σ. 20), απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 2002, N308/2002, Γερμανία, κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις υπέρ επενδύσεων για σιδηροδρομική υποδομή στη Σαξονία-Ανχάλτη (ΕΕ C 277 της 14.11.2002, σ. 2), και απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2001, N597/2000, Κάτω Χώρες, καθεστώς ενισχύσεων για ιδιωτικές συνδέσεις πλωτών οδών (ΕΕ C 102 της 31.3.2001, σ. 8).

5.5.1. Μονάδες PM4 και DIP2: παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 %

- (81) Η επένδυση της SEL σε παραγωγική ικανότητα δημοσιογραφικού χαρτιού με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 % πρέπει να θεωρηθεί ως μία επένδυση που αντιστοιχεί στη σημερινή κατάσταση της τεχνικής, που πολλοί παραγωγοί δημοσιογραφικού χαρτιού έκαναν ή πρόκειται να κάνουν σε ένα λίγο ως πολύ εγγύς μέλλον. Η διαθεσιμότητα επαρκών ποσοτήτων απορριμμάτων χαρτιού φαίνεται να αποτελεί καθοριστικό παράγοντα ως προς αυτό, όπως το επιβεβαιώνουν τα παραδείγματα των μονάδων παραγωγής δημοσιογραφικού χαρτιού με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 100 % που αναφέρθηκαν από το Βέλγιο, μια εκ των οποίων βρίσκεται σε ένα άλλο εργοστάσιο της Stora Enso. Μια τεχνική «που αντιστοιχεί στη σημερινή κατάσταση της τεχνικής» δεν πρέπει να συγχέεται με την τεχνική που χρησιμοποιείται συχνότερα. Το γεγονός ότι η παραγωγή αυτού του είδους μηχανών χαρτοποιίας δεν αποτελεί (ακόμη) μαζική παραγωγή και ότι είναι απαραίτητη μια περίοδος βελτιστοποίησης δύο ετών, δεν αλλάζει σε τίποτα την εκτίμηση της Επιτροπής. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να κρίνει την ενίσχυση ως συμβιβασίμη για το λόγο αυτό. Πρόσφατα αποφάσισε με αντίστοιχο τρόπο για μια ενίσχυση που χορηγήθηκε σε επένδυση του ίδιου τύπου της εταιρείας Shotton, στο Ηνωμένο Βασίλειο<sup>(18)</sup>.

5.5.2. Μονάδα PM3: πέρασμα στο χαρτί περιοδικών με ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 %

- (82) Η παραγωγή χαρτιού περιοδικών SC με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 % αναμφίβολα δεν είναι τρέχουσα και είναι πιθανό η SEL Langerbrugge να είναι η πρώτη μονάδα παραγωγής στην οποία χρησιμοποιείται κύλινδρος πλάτους 6 μέτρων για την παραγωγή χαρτιού SC ποιότητας με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες μεγαλύτερη του 60 %. Είναι επίσης αναμφίβολο ότι ένα προϊόν υψηλής ποιότητας όπως το χαρτί περιοδικών συνήθως έχει μικρότερη περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες. Πάντως, για τους λόγους που αναφέρονται παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις στη μονάδα PM3 δεν μπορούν να τύχουν ενισχύσεων απευθείας βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.
- (83) Κατ' αρχάς, υπάρχει σήμερα στον τομέα του χαρτιού μια τάση για αύξηση του ποσοστού ανακυκλωμένων ινών, όχι μόνο για το δημοσιογραφικό χαρτί αλλά επίσης για το χαρτί περιοδικών, ιδίως την ποιότητα SC. Είναι δυνατό από καθαρά τεχνικής απόψεως, η επένδυση να υπερβεί ό,τι μπορεί να θεωρηθεί ως τρέχουσα κατάσταση της τεχνικής, έστω και αν δεν έχει ακόμα καθοριστεί ότι ο στόχος της περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 % μπορεί να επιτευχθεί. Σε κάθε περίπτωση, οι στόχοι αυτοί δεν φαίνονται ουσιαστικά διαφορετικοί από τους στόχους που μπορούν να καθορίσουν άλλοι παραγωγοί χαρτιού, είτε ήδη από τώρα είτε σε ένα άμεσο μέλλον. Αυτό επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τον τρίτο ενδιαφερόμενο,

αλλά επίσης και από άλλες υποθέσεις που εξετάστηκαν προηγουμένως από την Επιτροπή<sup>(19)</sup>.

- (84) Δεύτερον, η επένδυση πλαισιώνει τέλεια το πρόγραμμα επενδύσεων της SEL, το οποίο εστιάζεται σε μια βελτίωση των στοιχείων ενεργητικού χωρίς σύσταση νέων παραγωγικών ικανοτήτων που μπορούν να στρεβλώσουν τις αγορές. Επίσης, το κλείσιμο της μονάδας PM2 εντάσσεται, σύμφωνα με την ίδια την SEL, «απόλυτα στο συνεχές πρόγραμμα βελτίωσης της Stora Enso που επικεντρώνεται στο κλείσιμο των μονάδων παραγωγής που δεν είναι αποδοτικές μακροπρόθεσμα» («λεγόμενο past volledig in Stora Enso's continue verbeteringsprogramma date er op gericht is productie-eenheden die op lange termijn niet rendabel zijn te laten uitlopen»). Η μονάδα PM4 έχει τελειοποιηθεί περισσότερο από την παλαιά μονάδα PM3 και η νέα μονάδα PM3 έχει τελειοποιηθεί περισσότερο από την παλαιά μονάδα PM2 ενώ το κλείσιμο της μονάδας PM2 και ορισμένων δραστηριοτήτων στη Σουηδία και τη Φινλανδία επιτρέπουν να αποφευχθεί οποιαδήποτε πλεονασματική ικανότητα. Αυτή η σειρά επενδύσεων προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα στην SEL, εφόσον δεν θα φέρει το βάρος των δαπανών μιας επένδυσης σε μια μηχανή παραγωγής χαρτιού περιοδικών εντελώς νέα και δαπανηρή, όπου δεν θα υπάρχει υπερβολική επέκταση της παραγωγικής ικανότητας και όπου η εταιρεία θα μπορεί να αναπτύξει την τεχνολογία της χωρίς να διατρέξει πολύ σημαντικούς χρηματοπιστωτικούς ή οικονομικούς κινδύνους. Δεν υπήρχε άλλη λύση από την επένδυση αυτή για να επιτραπεί η παραγωγή χαρτιού με περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80% και με μικρότερο κόστος. Η προσαρμογή της μονάδας PM2, για παράδειγμα, θα είχε επιτρέψει μια περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 55 % κατ' ανώτατο όριο. Οποιοσδήποτε παραγωγός χαρτιού που επιθυμεί να παραμείνει ανταγωνιστικός μακροπρόθεσμα από απόψεως τεχνολογίας και προστασίας του περιβάλλοντος, πρέπει να προβαίνει τακτικά σε τέτοιου είδους επενδύσεις σε καινοτόμα προϊόντα. Κατά συνέπεια, το κίνητρο της ενίσχυσης παραμένει αναμφίβολο, έστω και αν μπορεί να θεωρηθεί ότι η επένδυση αφορά μια τεχνική που υπερβαίνει την τρέχουσα κατάσταση της τεχνικής.
- (85) Τρίτον, υπάρχει μια δέσμευση, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, που στοχεύει στην επίτευξη μιας χρήσης ανακυκλωμένων ινών σε ποσοστό 56 % κατά μέσο όρο από τώρα μέχρι το 2005. Αυτή τη στιγμή ο μέσος όρος στο Βέλγιο είναι 49,8 %. Αν και το χαρτί περιοδικών κατά κανόνα έχει χαμηλότερη περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο χαρτί, φαίνεται δύσκολο να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί αποκλειστικά με την αύξηση της περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένες ίνες άλλων χαρτιών από το χαρτί περιοδικών. Η ίδια η SEL υπογραμμίζει ότι, λαμβανομένης υπόψη της θέσης της στη βελγική αγορά χαρτιού, τα πρότυπα έχουν άμεση επιρροή στις δραστηριότητές της. Το δημοσιογραφικό χαρτί δεν αποτελεί παρά ένα περιορισμένο τμήμα του συνόλου του παραγόμενου χαρτιού. Εξάλλου, όλες οι μονάδες παραγωγής δημοσιογραφικού χαρτιού δεν είναι εγκατεστημένες αρκετά κοντά σε πηγές ανακυκλωμένου χαρτιού και μπορεί να μην αποδειχθεί οικονομικά βιώσιμο το να προσαρμοστούν ορισμένες από αυτές σε μια μεγαλύτερη χρήση ανακυκλωμένων ινών από το 2005. Για τους λόγους αυτούς, δεν είναι παράξενο που η αύξηση των ποσοστών ανακυκλωμένου χαρτιού αποτελεί επίσης μια τάση και για το χαρτί περιοδικών.

<sup>(18)</sup> Απόφαση 2003/814/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 61/2002 που προτίθεται να χορηγήσει το Ηνωμένο Βασίλειο σε εγκατάσταση ανακύκλωσης δημοσιογραφικού χαρτιού στο πλαίσιο του προγράμματος WRAP (ΕΕ L 314 της 28.11.2003, σ. 26).

<sup>(19)</sup> Ιδίως στην υπόθεση N 713/02 – Ενίσχυση υπέρ της LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Brandebourg (Γερμανία) (ΕΕ C 110 της 8.5.2003, σ. 13).

(86) Τέταρτον, το Βέλγιο και η SEL δεν εξήγησαν ποια θα ήταν η δαπάνη μιας αντίστοιχης επένδυσης σε μια μονάδα παραγωγής χαρτιού περιοδικών περιεκτικότητας (πιο «συνηθισμένης» σε ανακυκλωμένες ίνες και ποιες οικονομίες θα προκαλούσε η πραγματοποιηθείσα επένδυση σε συνάρτηση με την επιλογή αυτή. Αντίθετα, επιμένουν στο γεγονός ότι οι συμπληρωματικές δαπάνες είναι απαραίτητες όχι μόνον για την επίτευξη μιας περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένες ίνες σε ποσοστό 80 %, αλλά επίσης για την επίτευξη ενός χαρτιού περιοδικών υψηλής ποιότητας με ένα μηχάνημα που κατασκευάστηκε εξ αρχής για την παραγωγή δημοσιογραφικού χαρτιού. Κατά τον τρόπο αυτό, οι επενδυτικές δαπάνες περιλαμβάνουν θέσεις όπως η εγκατάσταση αφυδάτωσης (το χαρτί SC είναι δυσκολότερο να αφυδατωθεί), ένα τρίτο τμήμα ξήρανσης (γιατί το χαρτί SC είναι βαρύτερο), κυλίνδρους 2x4 με μαλακούς ακροδέκτες για να επιτευχθεί μια καλή στίλβωση του χαρτιού και κυλίνδρους προσαρμοσμένους στην ποιότητα SC, νέα μέσα πολτοποίησης για την επίτευξη χαρτοπολτού ποιότητας SC. Στην καλύτερη περίπτωση, ένα μόνο τμήμα της επένδυσης θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι προορίζεται αποκλειστικά για την αύξηση του ποσοστού της ανακύκλωσης<sup>(20)</sup>.

(87) Πέμπτον, όπως ελέχθη και στο επιμέρους τμήμα 5.3.1, τίποτα δεν εγγυάται ότι η επένδυση θα επιτρέψει μια αύξηση της χρήσης ανακυκλωμένων ινών ή μια αύξηση της χρήσης ανακυκλωμένων ινών που θα προέρχονται από τις πωλήσεις της SEL. Για παράδειγμα, η ενίσχυση δεν υπόκειται στην ανάκτηση μιας συμπληρωματικής ποσότητας απορριμμάτων χαρτιού που θα προέρχονται από την αποκομιδή χαρτιού της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως ήταν η περίπτωση για την ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Shotton. Στο μέτρο που δεν υπάρχει άμεσο πλεονέκτημα για το περιβάλλον, ο στόχος της ενίσχυσης φαίνεται κατά πρώτο λόγο η καινοτομία. Πάντως, η Επιτροπή μπορεί να βασιστεί στο κοινοτικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων για την έρευνα και ανάπτυξη<sup>(21)</sup> για να εγκρίνει τις ενισχύσεις που προορίζονται αποκλειστικά για τις φάσεις της βασικής και βιομηχανικής έρευνας και της προανταγωνιστικής ανάπτυξης. Όσο η έρευνα και ανάπτυξη είναι κοντά στην αγορά τόσο περισσότερο κινδυνεύει η ενίσχυση να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό. Για τους λόγους αυτούς, το σημείο 2.3 του εν λόγω πλαισίου αποκλείει τις ενισχύσεις για δραστηριότητες που δύνανται να θεωρηθούν ως καινοτόμες, αλλά που δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο των φάσεων που προαναφέρθηκαν. Οι παρατηρήσεις που διαβίβαστηκαν από τον τρίτο ενδιαφερόμενο επιβεβαιώνουν τον κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην παρούσα υπόθεση.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(88) Το Βέλγιο τήρησε την υποχρέωσή του για κοινοποίηση της ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης και το σημείο 76 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.

(89) Οι επενδύσεις της SEL στη μονάδα PM4 επιτρέπουν τη μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας, προσθέτοντας και νερού σε συνάρτηση με μια συμβατική μηχανή χαρτοποιίας δημοσιογραφικού χαρτιού. Οι επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες ανέρχονται σε 14 100 000 ευρώ, και μια ενίσχυση ύψους 5 640 000 ευρώ μπορεί κατά συνέπεια να κριθεί συμβιβασίμη προς την κοινή αγορά. Όσον αφορά την επένδυση στην εγκατάσταση καύσης λάσπης ΣΠΘΗ, η Επιτροπή θεωρεί ότι μια ενίσχυση ύψους 13 449 600 ευρώ είναι συμβιβασίμη με την κοινή αγορά. Όσον αφορά τις επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές και την αποθήκευση απορριμμάτων χαρτιού, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέγιστο ποσό συμβιβασίμης με την κοινή αγορά ενίσχυσης ανέρχεται σε 4 432 000 ευρώ. Συνολικά κρίθηκε συμβιβασίμο ένα ποσό ύψους 23 521 600 ευρώ.

(90) Οι επενδύσεις της SEL στις μονάδες PM3 και DIP2 καθώς και στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας γλυκού νερού και λυμάτων δεν είναι επιλέξιμες,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προβλέπει να εκτελέσει το Βέλγιο υπέρ της N.V. Stora Enso Langerbrugge, που συνίσταται σε επιδότηση ύψους 25 900 000 ευρώ και απαλλαγή από τον φόρο ακίνητης περιουσίας εκτιμώμενης αξίας 9 εκατ. ευρώ, είναι συμβιβασίμη προς την κοινή αγορά για ποσό ύψους 23 521 600 ευρώ.

Κατά συνέπεια, εγκρίνεται η εκτέλεση της εν λόγω ενίσχυσης για ποσό 23 521 600 ευρώ.

Το υπόλοιπο ποσό της ενίσχυσης είναι ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά και για το λόγο αυτό δεν μπορεί να εκτελεστεί.

### Άρθρο 2

Το Βέλγιο ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει για να συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή.

### Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 8 Σεπτεμβρίου 2004.

Για την Επιτροπή,  
Mario MONTI  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(20)</sup> Αυτό αποδεικνύει σαφώς ότι εάν η επένδυση στη μονάδα PM3 είχε θεωρηθεί επιλέξιμη, μόνον ένα τμήμα των δαπανών θα μπορούσε να θεωρηθεί ως συμπληρωματικές δαπάνες κατ' αναλογία με τα σημεία 36 και 37 του πλαισίου των ενισχύσεων για το περιβάλλον.

<sup>(21)</sup> ΕΕ C 45 της 17.2.1996, σ. 5.



## ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1582/2004 της Επιτροπής, της 8ης Σεπτεμβρίου 2004, για την έναρξη έρευνας σχετικά με την πιθανή καταστρατήγηση των μέτρων αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1470/2001 του Συμβουλίου στις εισαγωγές λαμπτήρων φθορισμού μικρού μεγέθους με ηλεκτρονικό κύκλωμα (CFL-i) καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, με την εισαγωγή λαμπτήρων φθορισμού μικρού μεγέθους με ηλεκτρονικό κύκλωμα (CFL-i) που αποστέλλονται από το Βιετνάμ, το Πακιστάν ή τις Φιλιππίνες, ανεξάρτητα από το εάν δηλώνονται ως καταγωγής Βιετνάμ, Πακιστάν ή Φιλιππίνων ή όχι, και για την υπαγωγή των εν λόγω εισαγωγών σε καταγραφή

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 289 της 10ης Σεπτεμβρίου 2004)

Στη σελίδα 56, άρθρο 1 πρώτο εδάφιο:

αντί: «κωδικός Taric 8539 31 90\*91»

διάβαζε: «κωδικός Taric 8539 31 90\*92».

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 305/2005 της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 312/2003 του Συμβουλίου όσον αφορά τις δασμολογικές ποσοστώσεις για ορισμένα προϊόντα που κατάγονται από τη Χιλή

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 52 της 25ης Φεβρουαρίου 2005)

Στη σελίδα 8, στο παράρτημα, στο σημείο 3, στην πρώτη στήλη του πίνακα:

αντί: «09.1937 (\*)»

διάβαζε: «09.1940 (\*)»

αντί: «09.1939»

διάβαζε: «09.1941»

αντί: «09.1941 (\*\*)\*»

διάβαζε: «09.1942 (\*\*)\*».