

Επίσημη Εφημερίδα

L 45

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

54ο έτος
18 Φεβρουαρίου 2011

Περιεχόμενα

IV Πράξεις θεσπισθείσες πριν από την 1η Δεκεμβρίου 2009, δυνάμει της συνθήκης ΕΚ, της συνθήκης ΕΕ και της συνθήκης Ευρατόμ

2011/97/ΕΚ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής της 14ης Σεπτεμβρίου 2005 — κρατική ενίσχυση C 11/04 (πρώην NN 4/03) — Ολυμπιακή Αεροπορία — Αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2005) 2706] ⁽¹⁾..... 1

2011/98/ΕΚ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 2009, όσον αφορά την κρατική ενίσχυση C 16/08 (πρώην NN 105/05 και NN 35/07) που χορηγήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας — Επιδοτήσεις στις CalMac και NorthLink για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Σκωτία [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 8117] ⁽¹⁾..... 33

Τιμή: 4 EUR

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης 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.

IV

(Πράξεις θεσπισθείσες πριν από την 1η Δεκεμβρίου 2009, δυνάμει της συνθήκης ΕΚ, της συνθήκης ΕΕ και της συνθήκης Ευρατόμ)

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Σεπτεμβρίου 2005

κρατική ενίσχυση C 11/04 (πρώην NN 4/03) — Ολυμπιακή Αεροπορία — Αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2005) 2706]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/97/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 3ης Μαρτίου 2003 (TREN A/26534, 25 Ιουλίου 2003), οι ελληνικές αρχές υπογράμμισαν τη δέσμευσή τους καθώς και τα μέτρα που έχουν ήδη λάβει προκειμένου να ιδιωτικοποιηθεί η κρατική αεροπορική εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία (Olympic Airways).
- (2) Επειδή δεν υπήρξε επίσημη κοινοποίηση, η Επιτροπή εξέδωσε στις 8 Σεπτεμβρίου 2003 απόφαση με την οποία διέταξε την παροχή πληροφοριών [E(2003) 3266], η οποία κοινοποιήθηκε στις ελληνικές αρχές στις 9 Σεπτεμβρίου 2003. Με την απόφαση αυτή, οι ελληνικές αρχές κλήθηκαν να διαβιβάσουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την εξέταση του συμβιβασίμου χαρακτήρα των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας με το άρθρο 87 της Συνθήκης.
- (3) Με επιστολή της ίδιας ημέρας (TREN D/15287), η Επιτροπή επέμεινε προς τις ελληνικές αρχές ότι έπρεπε να της κοινοποιήσουν το νόμο (που εκδόθηκε στις 9 Σεπτεμβρίου 2003) σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Με επιστολή της 17ης Σεπτεμβρίου 2003 (TREN

A/30881), οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι επρόκειτο να υποβάλουν τις αιτούμενες πληροφορίες σε εύθετο χρόνο.

- (4) Στις 25 Σεπτεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε επίσημη καταγγελία (TREN A/30589) από ανταγωνιστή, την Aegean Airlines, σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
- (5) Ο νόμος για την ιδιωτικοποίηση καθώς και η απάντηση στη διαταγή παροχής πληροφοριών διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή με επιστολή της 29ης Σεπτεμβρίου 2003 (TREN A/30866). Επειδή, ωστόσο, εξακολουθούσαν να λείπουν ορισμένα στοιχεία, η Επιτροπή προειδοποίησε σχετικά τις ελληνικές αρχές με επιστολή της 31ης Οκτωβρίου 2003 (TREN D/17821), αντίγραφο της οποίας εστάλη επίσης μεταγενέστερα με τηλεομοιοτυπία προς τη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 4 Δεκεμβρίου 2003.
- (6) Στις 12 Δεκεμβρίου 2003, τέθηκε σε λειτουργία μία νέα εταιρεία με την επωνυμία Ολυμπιακές Αερογραμμές (Olympic Airlines), ενώ η Επιτροπή δεν είχε ακόμα ολοκληρώσει την εξέταση του συμβιβασίμου χαρακτήρα των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας με το άρθρο 87 της Συνθήκης. Ως εκ τούτου, η διαταγή παροχής πληροφοριών που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 8 Σεπτεμβρίου 2003 καταχωρίστηκε στο μητρώο των κρατικών ενισχύσεων με τα στοιχεία NN 4/03.
- (7) Στις 15 Δεκεμβρίου 2003 (TREN D/22742), η Επιτροπή επανέλαβε το αίτημά της για την παροχή πληροφοριών σχετικά με την ιδιωτικοποίηση και με επιστολές της 18ης και 19ης Δεκεμβρίου 2003 (αντιστοίχως TREN A/38288 & TREN A/38258), οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν τα αιτούμενα στοιχεία.
- (8) Στις 15 Ιανουαρίου 2004, εστάλη νέα αίτηση παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών (TREN D/160) προς τις ελληνικές αρχές, οι οποίες απάντησαν με δύο επιστολές της 16ης Ιανουαρίου 2004 (αντιστοίχως TREN A/11076 & A/11077).

⁽¹⁾ ΕΕ C 192 της 2.7.2004, σ. 2.

- (9) Στις 16 Ιανουαρίου 2004, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή προς τις ελληνικές αρχές όσον αφορά τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Σπάτα) και την συνεχιζόμενη σχέση του με την Ολυμπιακή Αεροπορία/Ολυμπιακές Αερογραμμές. Οι ελληνικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 23ης Φεβρουαρίου 2004. Στις 15 Ιουνίου 2004, εστάλη στις ελληνικές αρχές νέα αίτηση παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών επί του θέματος και οι απαντήσεις στην εν λόγω επιστολή λήφθηκαν στις 4 Αυγούστου 2004.
- (10) Με απόφαση της 16ης Μαρτίου 2004, που κοινοποιήθηκε στην Ελλάδα με επιστολή της 16ης Μαρτίου 2004 [SG (2002) D/228848], η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης. Η διαδικασία καταχωρίστηκε με τα στοιχεία C 11/2004.
- (11) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας δημοσιεύθηκε επίσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (?). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί του θέματος. Η Ελλάδα διαβίβασε τις παρατηρήσεις της προς την Επιτροπή, με επιστολή της 11ης Ιουνίου 2004.
- (12) Εντός του χρονικού πλαισίου που προβλέπεται στη δημοσιευθείσα κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε δύο παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη. Οι παρατηρήσεις αυτές διαβιβάστηκαν στη συνέχεια προς τις ελληνικές αρχές. Οι παρατηρήσεις της Ελλάδας λήφθηκαν στις 3 Νοεμβρίου 2004.
- (13) Στις 11 Οκτωβρίου 2004, η Επιτροπή απέστειλε στις ελληνικές αρχές επίσημη προειδοποιητική επιστολή κοινοποιώντας τους την πρόθεσή της να εκδώσει διαταγή αναστολής εάν εντός δέκα ημερών από την παραλαβή της επιστολής δεν ελάμβανε ικανοποιητικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η Ελλάδα είχε παύσει να καταβάλλει ενισχύσεις στους δικαιούχους. Οι ελληνικές αρχές κλήθηκαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί του θέματος. Στις 28 Οκτωβρίου 2004, οι ελληνικές αρχές απάντησαν στην εν λόγω επίσημη προειδοποιητική επιστολή. Η Ελλάδα υποστήριξε ότι η διαταγή αναστολής στην παρούσα φάση θα έθετε σοβαρά σε κίνδυνο τις τρέχουσες εντατικές προσπάθειές της για εξεύρεση λύσης και θα ήταν δυσανάλογη και αδικαιολόγητη.
- (14) Σε συνέχεια της υποβολής των παρατηρήσεών τους, οι εκπρόσωποι των ελληνικών αρχών ενημέρωναν σε τακτά χρονικά διαστήματα τις υπηρεσίες της Επιτροπής για τις εξελίξεις επί του θέματος (σε συσκέψεις της 17ης Δεκεμβρίου 2004, 19ης Δεκεμβρίου 2004, 3ης Φεβρουαρίου 2005, 7ης Φεβρουαρίου 2005 και 28ης Απριλίου 2005, καθώς και με επιστολές της 22ας Φεβρουαρίου 2005 και 19ης Απριλίου 2005), καθώς και για την πορεία της υπό εξέλιξη αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσιών (Olympic Airways Services).
- (15) Παράλληλα, διαβίβασαν επίσης στις υπηρεσίες της Επιτροπής πληροφορίες για τα ακόλουθα θέματα:
- Το νόμο 3259/2004, ο οποίος παρέχει στην Ολυμπιακή Αεροπορία προσωρινή προστασία έναντι της λήψης μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης εκ μέρους δανειστών (με ηλεκτρονικό μήνυμα της 22ας Δεκεμβρίου 2004)
 - Το νόμο 3282/2004, με τον οποίο το κράτος υποκατέστησε την Ολυμπιακή Αεροπορία στις υποχρεώσεις της τελευταίας έναντι των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων σε σχέση με τις συμφωνίες χρηματοδότησης και εκμίσθωσης αεροσκάφους τύπου Airbus A340-300 των Ολυμπιακών Αερογραμμών (με ηλεκτρονικά μηνύματα της 22ας Δεκεμβρίου 2004 και 4ης Απριλίου 2005)
- Οι συμπληρωματικές αυτές πληροφορίες θα ληφθούν δεόντως υπόψη στην παρούσα απόφαση, στο βαθμό που είναι συναφείς με το θέμα και παρέχουν τις απαιτούμενες διευκρινίσεις στα ερωτήματα που έθεσε η Επιτροπή κατά την κίνηση των διαδικασιών.

2. ΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

2.1. ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΤΗΣ

Η απόφαση του 1994

- (16) Στις 7 Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/696/ΕΚ⁽³⁾ (εφεξής «η απόφαση του 1994»), σύμφωνα με την οποία οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν ή επρόκειτο να χορηγηθούν στην Ολυμπιακή Αεροπορία από το ελληνικό Δημόσιο κηρύχθηκαν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι η Ελλάδα θα τηρούσε σειρά δεσμεύσεων οι οποίες απαριθμούνται στην εν λόγω απόφαση.

Η απόφαση του 1998

- (17) Ωστόσο, επειδή δεν τηρήθηκαν αρκετοί από τους υποχρεωτικούς όρους που τέθηκαν στην απόφαση του 1994, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 30 Απριλίου 1996⁽⁴⁾, να ανακινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης και να κινήσει τις διαδικασίες αναφορικά με τις νέες και μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις για τις οποίες έλαβε γνώση.
- (18) Στις 14 Αυγούστου 1998, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 1999/332/ΕΚ⁽⁵⁾ (εφεξής «η απόφαση του 1998»), σύμφωνα με την οποία η συγκεκριμένη ενίσχυση που χορηγήθηκε ή επρόκειτο να χορηγηθεί από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία κρίθηκε συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά στο πλαίσιο σχεδίου αναδιάρθρωσης για την περίοδο 1998-2002. Η ενίσχυση επετράπη και πάλι υπό την προϋπόθεση τήρησης ορισμένων όρων.

⁽³⁾ ΕΕ L 273 της 25.10.1994, σ. 22.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 176 της 19.6.1996, σ. 5.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 128 της 21.5.1999, σ. 1.

(?) Βλέπε υποσημείωση 1.

Η απόφαση του 2000

- (19) Τον Ιούλιο 2000, η Ελλάδα γνωστοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει την εναπομένουσα εγκριθείσα ενίσχυση για εγγυήσεις δανείων που επρόκειτο να συναφθούν πριν από το τέλος του 2000, με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών και την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων ενόψει της μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (εφεξής ΔΑΑ) στα Σπάτα. Με επιστολή της 10ης Νοεμβρίου 2000 [SG(2000)D/108307], η Επιτροπή ενημέρωσε τις ελληνικές αρχές σχετικά με την απόφασή της να τροποποιήσει μέρος της αποφάσεως του 1998 αναφορικά με το μέτρο ενίσχυσης για τις εγγυήσεις δανείων.

Η απόφαση του 2002

- (20) Στις 6 Μαρτίου 2002, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης. Εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την καταχρηστική εφαρμογή των ενισχύσεων που είχαν εγκριθεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής του 1994 και του 1998, τη μη εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης της εταιρείας, καθώς και ανησυχίες σχετικά με νέα παράνομη κρατική ενίσχυση.
- (21) Στις 9 Αυγούστου 2002, η Επιτροπή απέστειλε προς τις ελληνικές αρχές νέα διαταγή παροχής των πληροφοριών που είχαν ήδη ζητηθεί προηγουμένως. Ειδικότερα, ζητήθηκε από τις ελληνικές αρχές να διαβιβάσουν λογαριασμούς και αριθμητικά στοιχεία που σχετίζονται με την πληρωμή λειτουργικών δαπανών από το ελληνικό Δημόσιο. Οι απαντήσεις που δόθηκαν από την Ελλάδα ήταν ανεπαρκείς.
- (22) Στις 11 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή εξέδωσε την τελική αρνητική απόφαση 2003/372/EK⁽⁶⁾ (εφεξής «η απόφαση του 2002») σχετικά με την ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι η ενίσχυση που είχε προηγουμένως χορηγηθεί από το ελληνικό Δημόσιο και εγκριθεί από την Επιτροπή ήταν ασυμβίβαστη με τη συνθήκη λόγω μη συμμόρφωσης με τους σχετικούς όρους, και ιδίως λόγω μη ορθής εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει νέα ενίσχυση η οποία ήταν παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, στο βαθμό που το ελληνικό Δημόσιο είχε ανεχθεί τη μη πληρωμή ή την ετεροχρονισμένη καταβολή ορισμένων εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, φόρων προστιθέμενης αξίας σε καύσιμα και ανταλλακτικά, μισθωμάτων που οφείλονταν σε αεροδρόμια, αερολιμενικών τελών και φόρου επιβαλλόμενου σε επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από ελληνικούς αερολιμένες, γνωστού με την ονομασία «σπατόσημο».
- (23) Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η Ελλάδα όφειλε να λάβει, χωρίς καθυστέρηση, όλα τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία και υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά θα επέτρεπαν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης, προκειμένου να ανακτηθεί από

το δικαιούχο την κρατική ενίσχυση ύψους 14 δισεκατ. δραχμής (41 εκατ. ευρώ) που αναφέρεται στο άρθρο 1 της απόφασης, καθώς και τη νέα ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 2 της απόφασης. Η προς ανάκτηση ενίσχυση θα έπρεπε επίσης να περιλαμβάνει τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία αυτή τέθηκε στη διάθεση του αποδέκτη μέχρι την ημερομηνία ανάκτησής της.

- (24) Η Ελλάδα υποχρεώθηκε επίσης να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης, για τα μέτρα τα οποία έλαβε προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση. Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε στις ελληνικές αρχές με επιστολή της 13ης Δεκεμβρίου 2002 [SG(02) D/233148] και δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 28 Μαΐου 2003.
- (25) Στις 11 Φεβρουαρίου 2003, σε συνέχεια της απόφασης του 2002, η ελληνική κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, σύμφωνα με τη γνώμη ανεξάρτητου συμβούλου, η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν είχε τύχει προνομιακής μεταχείρισης και κατά συνέπεια η ελληνική κυβέρνηση δεν επρόκειτο να εφαρμόσει τις διατάξεις της απόφασης περί ανάκτησης του ποσού της ενίσχυσης που είχε κριθεί ως ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Η συνέχεια στην απόφαση του 2002

- (26) Στις 24 Φεβρουαρίου 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία προσέφυγε ενώπιον του Πρωτοδικείου κατά της αποφάσεως της Επιτροπής (υπόθεση T-68/03). Η Ελλάδα δεν παρέστη σ' αυτή τη δική, οι δε ελληνικές αρχές δεν άσκησαν κατά της αποφάσεως της Επιτροπής προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- (27) Στις 6 Μαρτίου 2003, η Επιτροπή ενημέρωσε την ελληνική κυβέρνηση ότι υποχρεούτο να συμμορφωθεί με την απόφαση του 2002. Στις 26 Ιουνίου 2003, η ελληνική κυβέρνηση απάντησε αναφέροντας ότι εξέταζε τις έννομες συνέπειες της αποφάσεως του 2002 και της διαδικασίας που ακολουθήθηκε από την Επιτροπή κατά την έκδοσή της. Παράλληλα, διαβεβαίωσε την Επιτροπή για την πρόθεσή της να προβεί στην ανάκτηση. Δεν το έπραξε όμως και ούτε διαβίβασε στην Επιτροπή χρονοδιάγραμμα για την ανάκτηση αυτή. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υποχρεώθηκε να προσφύγει, στις 3 Οκτωβρίου 2003, ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για μη εκτέλεση της απόφασης (υπόθεση C-415/03).
- (28) Στις 12 Μαΐου 2005, το Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση στην υπόθεση C-415/03⁽⁷⁾ και δικάωσε την Επιτροπή. Το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) απεφάνθη ότι η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις της επειδή δεν έλαβε εντός της ταχθείσας προθεσμίας όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση των ενισχύσεων που κρίθηκαν παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, με εξαίρεση τις εισφορές προς τον εθνικό οργανισμό κοινωνικών ασφαλίσεων.

⁽⁶⁾ EE L 132 της 28.5.2003, σ. 1.

⁽⁷⁾ Δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στη Συλλογή.

- (29) Στις 23 Μαΐου 2005, η Επιτροπή απέστειλε προς τις ελληνικές αρχές επιστολή σχετικά με τα μέτρα που όφειλε να λάβει η Ελλάδα προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) της 12ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C 415/03.
- (30) Με επιστολή της 2ας Ιουνίου 2005, οι ελληνικές αρχές απήντησαν επιβεβαιώνοντας την προθυμία τους να συνεργαστούν πλήρως με την Επιτροπή στο θέμα αυτό. Η απάντηση αυτή συνοψίζεται κατωτέρω, στο βαθμό που αφορά θέματα που τέθηκαν κατά τη διαδικασία.
- (31) Μέχρι σήμερα, η ανάκτηση της ενίσχυσης η οποία κηρύχθηκε ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά με την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, δεν έχει ακόμα πραγματοποιηθεί. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα βάσει του άρθρου 228 της συνθήκης ΕΚ για μη εκτέλεση της εν λόγω αποφάσεως του Δικαστηρίου.
- (32) Η παρούσα απόφαση, ωστόσο, αφορά μόνο τις αποφάσεις εκείνες οι οποίες λήφθηκαν ή τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή από τις ελληνικές αρχές υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των διαδόχων της μετά την έκδοση της απόφασης του 2002.

3. Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

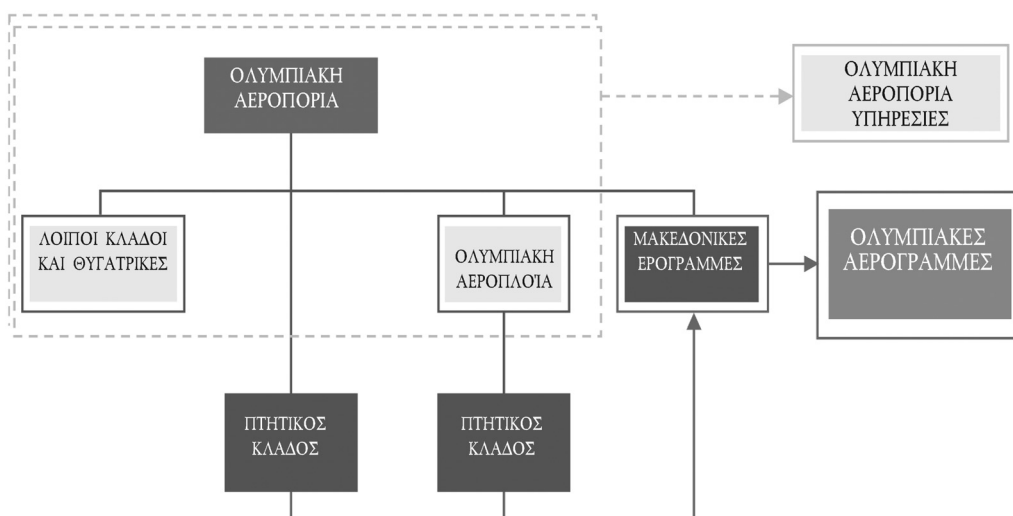
Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί τη διαδικασία δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 βασίστηκε σε μία σειρά ζητήματα:

3.1. Η ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΜΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΤΩΝ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

- (33) Τα ετήσια αποτελέσματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας (εφεξής «ΟΑ») από το 2002 ήταν αρνητικά, η εταιρεία εξακολουθεί να εμφανίζει αρνητική κερδοφορία, η βασική της δραστηριότητα αντί να παράγει έσοδα στην πραγματικότητα μειώνει κάθε χρόνο τη συνολική της αξία και κατά συνέπεια είναι δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να θεωρηθεί ότι η εταιρεία συνεχίζει τις δραστηριότητές της μόνον επειδή δεν πληρώνει τις οφειλές της προς το Δημόσιο, κάτι που με την απόφαση του 2002, κρίθηκε ότι ισοδυναμούσε με τη λήψη παράνομης κρατικής ενίσχυσης.
- (34) Το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή είναι ότι το ελληνικό Δημόσιο αποτελεί de facto, αν όχι de jure, τον κύριο δανειστή της ΟΑ και εάν δεν εξακολουθούσε η κρατική παρέμβαση η εταιρεία θα είχε από καιρό σταματήσει να λειτουργεί.

3.2. Η ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

- (35) Κατά την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή γνώριζε την ύπαρξη του νόμου 3185/2003 ο οποίος προέβλεπε την απόσχιση των πτητικών κλάδων των διαφόρων εταιρειών του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας (εφεξής «ΟΑΓ»), δηλαδή της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας (εφεξής «ΟΑν») και των Μακεδονικών Αερογραμμών (εφεξής «ΜΑ») και τη συγκέντρωσή τους σε ένα ενιαίο φορέα (τις πρώην ΜΑ) ο οποίος μετονομάστηκε σε Ολυμπιακές Αερογραμμές (εφεξής «ΟΑ»). Το μη πτητικό έργο επρόκειτο να παραμείνει εντός της ΟΑ που θα μετονομαζόταν σε Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ (εφεξής «ΟΑΣ») και ο νόμος 3185/2003 προέβλεπε ότι θα μπορούσε να εφαρμοστεί παρόμοια διαδικασία για τις μονάδες επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών, μολονότι μέχρι σήμερα αυτό δεν έχει πραγματοποιηθεί.



- (36) Κατά τη διαδικασία η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα, αδυνατώντας να ιδιωτικοποιήσει στο σύνολό του τον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας (ΟΑΓ), αποφάσισε να διαірσει τον όμιλο σε ξεχωριστές οντότητες προκειμένου να καταστήσει τις νέες αυτές μονάδες περισσότερο ελκυστικές για τους δυνητικούς επενδυτές και να τις διαχωρίσει από τις υποχρεώσεις της ΟΑ.

- (37) Στην πραγματικότητα, αυτό που φαίνεται να συνέβη μετά την αναδιάρθρωση του ΟΑG είναι ότι μετά το Δεκέμβριο του 2003 όλες οι πτητικές δραστηριότητες έχουν πλέον συγκεντρωθεί στην NOA και όλες οι άλλες δραστηριότητες, κυρίως επίγεια εξυπηρέτηση, συντήρηση και επισκευές αεροσκαφών, παραμένουν στην παλαιά εταιρεία η οποία ονομάζεται πλέον Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες (OAS). Η εταιρεία αυτή κατέχει επίσης ορισμένες πλειοψηφικές μετοχές σε άλλες εταιρείες στην Ελλάδα που παρέχουν υπηρεσίες συναφείς με τις αερομεταφορές όπως είναι οι υπηρεσίες εστίασης, τεχνολογίας των πληροφοριών και εφοδιασμού με καύσιμα.
- (38) Ο νόμος για την ιδιωτικοποίηση διευκρινίζει ότι η μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού, καθώς και άλλων δικαιωμάτων προς τη νέα εταιρεία συντελείται αυτοδικαίως και ατελώς, απαλλασσόμενη από κάθε φόρο, τέλος και δικαίωμα προς το Δημόσιο, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ) ή κάθε άλλο οργανισμό του δημοσίου. Απαλλάσσονται επίσης από κάθε βάρος, χρέος ή αξίωση τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου, πλην των υποχρεώσεων οι οποίες ρητώς αναγράφονται στον ισολογισμό μετασηματισμού. Επιπλέον, το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 ορίζει ότι η νέα εταιρεία εξαιρείται από την εφαρμογή των άρθρων 479 και 939 του Αστικού Κώδικα⁽⁸⁾ και των άρθρων 537 και επομένων του Εμπορικού Κώδικα όσον αφορά τις οφειλές της ΟΑ που δημιουργήθηκαν πριν από την «απόσχιση» του πτητικού κλάδου. Κατά συνέπεια, με το μέτρο αυτό, οι πιστωτές δύνανται να εγείρουν αξιώσεις μόνο έναντι των χρεών που μεταβιβάζονται στη NOA, αλλά δεν θα μπορούν να εγείρουν αξιώσεις έναντι της νέας εταιρείας για τα χρέη που θα παραμείνουν στην ΟΑ. Στη συνέχεια, οι ελληνικές αρχές εξέδωσαν στις 15 Οκτωβρίου 2004 το νόμο 3259/2004 που παρείχε στην ΟΑ προσωρινή ασυλία έναντι της λήψης μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης από πιστωτές.
- (39) Σε εφαρμογή του νόμου 3185/2003, το ελληνικό Δημόσιο προσέλαβε εταιρεία συμβούλων (Deloitte & Touche) προκειμένου να προβεί σε αποτίμηση της αξίας των «πτητικών» κλάδων του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Στην εταιρεία αυτή ανατέθηκε επίσης η εκπόνηση σχεδίου μετασηματισμού καθώς και η σύνταξη έκθεσης για την κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας προκειμένου να καθοριστεί ο αριθμός και η κατηγορία των εργαζομένων που επρόκειτο να μεταφερθούν στη NOA. Οι σύμβουλοι της Deloitte & Touche ανέφεραν ότι δεν διενήργησαν έλεγχο και εργάστηκαν αποκλειστικά βάσει των στοιχείων που τους παρείχε η διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Επιπλέον, η Deloitte & Touche δεν περιέλαβε στην αξιολόγησή της αεροσκάφη ιδιοκτησίας Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, η αξία των οποίων υπολογίστηκε από άλλο εξωτερικό σύμβουλο (Airclaims Ltd.) σε αγοραία τιμή 120 εκατ. ευρώ.
- (40) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής «PSOs») μεταβιβάστηκαν από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα στη NOA χωρίς διαγωνισμό. Προκύπτει επίσης ότι η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα είχε εξασφαλίσει οφειλή της έναντι του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ύψους 10 εκατ. ευρώ με την εκχώρηση δικαιώματος επί των απαιτήσεων από επιχειρηγίες στο πλαίσιο των εν λόγω PSOs και ότι η υποχρέωση αυτή παρέμεινε στην Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, παρά το γεγονός ότι οι PSOs εκτελούνταν από τη NOA.
- (41) Το προεδρικό διάταγμα 178/2002, με το οποίο ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο η οδηγία 98/50/EK του Συμβουλίου⁽⁹⁾, αναφέρει ότι στην περίπτωση μεταβίβασης, ανεξάρτητα από τη μέθοδο, δραστηριότητας μιας επιχείρησης προς μία άλλη, οι εργαζόμενοι οι οποίοι συνδέονται με την εν λόγω δραστηριότητα μεταφέρονται στη νέα αυτή επιχείρηση με το ίδιο καθεστώς και τα ίδια δικαιώματα. Πρόθεση των ελληνικών αρχών ήταν ωστόσο να μεταβληθεί το καθεστώς των εργαζομένων. Προκειμένου να συμβεί αυτό, θα έπρεπε σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα 178/2002 να λάβουν χώρα διαπραγματεύσεις.
- (42) Όσον αφορά το προσωπικό της ΟΑ, κατά το χρόνο της απόσχισης ίσχυαν συνολικά για τα θέματα του προσωπικού περίπου 300 ειδικοί νόμοι, συλλογικές συμβάσεις και λοιπές διατάξεις. Οι ελληνικές αρχές θεώρησαν συνεπώς σημαντικό να τροποποιήσουν το νομοθετικό πλαίσιο και να επαναδιαπραγματευτούν τις συλλογικές συμβάσεις, ειδικότερα καθόσον, τον Ιούνιο 2003, ο όμιλος απασχολούσε 6 171 άτομα (περίπου 1 850 εργαζόμενοι μετακινήθηκαν στη NOA) και οι δαπάνες προσωπικού αντιπροσώπευαν 38 % των συνολικών εσόδων, ενώ ο μέσος όρος για τον κλάδο κινείται περίπου στο 22-26 %. Ως εκ τούτου, το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 προέβλεπε ορισμένες αλλαγές. Ο νόμος 2190/1994 που αφορά τη διοικητική διαδικασία πρόσληψης για εταιρείες του δημόσιου τομέα δεν εφαρμόζεται στη NOA. Πάντως όλοι οι εργαζόμενοι οι οποίοι, δυνάμει των ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων, είχαν δικαίωμα συνταξιοδότησης κατά τη διάρκεια των ετών 2003 ή 2004, διατηρούσαν τα κεκτημένα δικαιώματά τους.
- (43) Σε αντίθεση με την ΟΑ η οποία είχε χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητές της αποκλειστικά από το χρέος της, για τη NOA προβλεπόταν να χρησιμοποιήσει τα ίδια κεφάλαιά της. Η NOA άρχισε τις δραστηριότητές της με πολύ λίγα έως ανύπαρκτα χρέη και αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην επιλογή των στοιχείων που μεταφέρθηκαν στο νέο φορέα. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις της NOA, κατά την έναρξη της λειτουργίας της η νέα εταιρεία δεν κληρονόμησε καμία χρηματοοικονομική υποχρέωση από τη μητρική εταιρεία, οι οφειλές της οποίας ανέρχονταν τη συγκεκριμένη περίοδο σε 207 εκατ. ευρώ.

⁽⁸⁾ Και τα δύο άρθρα αναφέρονται στα δικαιώματα προστασίας των πιστωτών στο πλαίσιο μεταβίβασης στοιχείων του ενεργητικού.

⁽⁹⁾ ΕΕ L 201 της 17.7.1998, σ. 88.

(44) Σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες διατάξεις του ελληνικού Πτωχευτικού Δικαίου (νόμος 2190/1920), οι μετοχές που προέρχονται από την απόσχιση ενός κλάδου, τμήματος ή υπηρεσίας και την απορρόφηση από μία λειτουργούσα εταιρεία, ανήκουν στην αρχική εταιρεία. Αυτό σημαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι οι μετοχές στη ΝΟΑ θα πρέπει να παραμείνουν στην κατοχή της ΟΑ. Ωστόσο, το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 προβλέπει ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, οι μετοχές που προέρχονται από την απόσχιση διαφόρων κλάδων της ΟΑ περιέρχονται στο ελληνικό Δημόσιο. Επιπλέον, τα έσοδα από τη μεταγενέστερη πώληση των κλάδων αυτών θα χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των οφειλών και υποχρεώσεων της ΟΑ. Η Ελλάδα διευκρίνισε ότι με τη διαδικασία αυτή, τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού μεταφέρονται στο Δημόσιο και η αξία τους δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, στο βαθμό που προέρχονται από αποτίμηση την οποία έχουν πραγματοποιήσει ελεγκτές. Επιπλέον, το ελληνικό Δημόσιο θεωρεί ότι τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία, όταν θα πωληθούν από αυτό, θα αποφέρουν μεγαλύτερο όφελος σε σύγκριση με τη μη μεταβίβαση των μετοχών σε αυτό.

3.3. Η «ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΗ» 130 312 450 ΕΥΡΩ ΣΤΗΝ ΟΑ

(45) Με την υπουργική απόφαση 2/71992/Α0024 της 22.12.2003 και σε εφαρμογή του άρθρου 27 του νόμου 3185/2003, συστήθηκε από το ελληνικό Δημόσιο ειδικός λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος με την ονομασία «Ελληνικό Δημόσιο — Λογαριασμός Αποκρατικοποίησης του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας». Ο λογαριασμός θα πιστώσει με τα έσοδα πωλήσεων, στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, εταιρειών του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας (με πρώτη τη ΝΟΑ), οι μετοχές των οποίων έχουν περιέλθει στο ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο, για να αντιμετωπιστούν οι αναγκαίες δαπάνες μέχρι την ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του ομίλου, ο λογαριασμός αυτός πιστώθηκε από το Δημόσιο με ποσό το οποίο περιγράφεται ως «προκαταβολή» ή «προπληρωμή». Η εν λόγω «προκαταβολή» ισούται με την ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου της ΝΟΑ (130 312 450 ευρώ).

(46) Οι οφειλές εκείνες της ΟΑ οι οποίες δεν πρόκειται να μεταφερθούν στο νέο φορέα ΝΟΑ, και ειδικότερα οι δαπάνες που συνδέονται με την πρόωρη συνταξιοδότηση μέρους του προσωπικού, θα χρηματοδοτηθούν μέσω του ειδικού λογαριασμού και από τα έσοδα που θα προέλθουν από την παροχή υπηρεσιών στη ΝΟΑ και σε άλλους τρίτους.

3.4. ΣΠΑΤΟΣΗΜΟ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΑΑ

(47) Με επιστολή της 19ης Ιανουαρίου 2004, η καταγγέλλουσα εταιρεία (Aegean Airlines) διαβίβασε στην Επιτροπή αντίγραφο επιστολής της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (έγγραφο DΠ/Α/28751/11626/22-07-2003), που απευθύνεται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και κοινοποιήθηκε στην ΑΕ «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών». Από την επιστολή αυτή προκύπτει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία όφειλε το ποσό των 26 001 473,33 ευρώ. Το ποσό αυτό αφορά το «τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμέ-

νων», γνωστό και ως «σπατόσημο», που οι αερομεταφορείς εισπράττουν από τους επιβάτες και στη συνέχεια υποχρεούνται να αποδώσουν στο Δημόσιο.

(48) Από την επιστολή αυτή προκύπτει επίσης ότι η Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΥΠΑ) ζήτησε να της καταβληθεί το οφειλόμενο αυτό ποσό των 26 εκατ. ευρώ. Εξ όλων αυτών φαίνεται ότι η ΟΑ, που αποτελεί τον κύριο χρήστη των ελληνικών αεροδρομίων, δεν κατέβαλε το «σπατόσημο» και με τον τρόπο αυτό υποχρεώθηκε το ελληνικό Δημόσιο να αναζητήσει μέσα προκειμένου να βοηθήσει τον ΔΑΑ, ο οποίος είχε νεοσυσταθεί και εξαρτάτο από το σπατόσημο. Μολονότι η ΟΑ είχε υποχρέωση να αποδώσει τα οφειλόμενα ποσά στο μέλλον, η Επιτροπή υποπίπτει ότι εν τω μεταξύ η ΟΑ επωφελήθηκε από την ανοχή του κράτους, το οποίο όχι μόνο δεν της επέβαλε κυρώσεις λόγω καθυστέρησης πληρωμών αλλά έθεσε επιπλέον σε εφαρμογή μηχανισμούς βάσει των οποίων οι λοιποί ελληνικοί αερολιμένες υποχρεούνται να συνεισφέρουν για τις ζημιές που προκλήθηκαν λόγω καθυστερημένης ή μη πληρωμής εκ μέρους της ΟΑ των οφειλόμενων ποσών για το «σπατόσημο».

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.1. ΑΡΧΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

(49) Στις 11 Ιουνίου 2004, η Ελλάδα διαβίβασε την απάντησή της στην κίνηση της διαδικασίας. Καταρχάς, διευκρίνισε ότι κατά την άποψή της η καταλληλότερη λύση για την Ολυμπιακή Αεροπορία θα ήταν η ιδιωτικοποίηση των διαφόρων κλάδων και δραστηριοτήτων του ομίλου. Η ιδιωτικοποίηση θα διενεργείτο το συντομότερο δυνατό και με πλήρη συμμόρφωση προς όλους τους ισχύοντες κανόνες και απαιτήσεις του ελληνικού και κοινοτικού δικαίου· η Επιτροπή θα ενημερωνόταν πλήρως για τις εξελίξεις. Η Ελλάδα εξήγησε ότι η ιδιωτικοποίηση κρίθηκε ως η περισσότερο επωφέλης λύση από οικονομική άποψη, καθώς θα προέκυπταν περισσότερα έσοδα σε σχέση με εκείνα σε περίπτωση εκκαθάρισης της εταιρείας. Ενώ οι ελληνικές αρχές παραδέχθηκαν ότι η λύση της ιδιωτικοποίησης θα είχε επίσης κοινωνικά και άλλα μη οικονομικά πλεονεκτήματα, τόνισαν ότι η οικονομική ανάλυση αποτελούσε το μοναδικό κριτήριο για την επιλογή της καταλληλότερης στρατηγικής.

(50) Η Ελλάδα αναφέρθηκε στην πρόοδο που είχε ήδη σημειωθεί στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης η οποία είχε προηγουμένως κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Η Ελλάδα επιβεβαίωσε ότι το πτητικό έργο των ΟΑ και ΟΑν είχε απορροφηθεί μαζί με ορισμένα άλλα στοιχεία του ενεργητικού, όπως ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης (slots), δικαιώματα βάσει διμερών συμφωνιών, η εμπορική επωνυμία και ο λογότυπος και η φήμη και πελατεία της ΟΑ, από την υφιστάμενη εταιρεία ΜΑ. Η εταιρεία ΜΑ άλλαξε την επωνυμία της και μετονομάστηκε σε ΝΟΑ. Η ΝΟΑ διαχωρίστηκε από τον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας (ΟΑΓ) και οι μετοχές της (μετά από αύξηση κεφαλαίου προκειμένου να διευκολυνθεί η εισφορά σε είδος των πτητικών δραστηριοτήτων) μεταφέρθηκαν απευθείας στο ελληνικό Δημόσιο. Η νέα εταιρεία άρχισε να λειτουργεί στις 12 Δεκεμβρίου 2003, αφού έλαβε όλες τις απαραίτητες άδειες.

- (51) Στη συνέχεια, οι ελληνικές αρχές εξήγησαν ότι το στρατηγικό μοντέλο για τη ΝΟΑ ήταν η δημιουργία ενός βιώσιμου τακτικού αερομεταφορέα ο οποίος θα λειτουργούσε με ένα μέσο κόστος εργασίας για τον κλάδο και θα ήταν σε θέση να επωφεληθεί από ορισμένους παράγοντες, όπως είναι το σημαντικό εμπορικό κύρος της ΟΑ, η θέση της Ελλάδας ως ενός από τους 15 επικρατέστερους τουριστικούς προορισμούς και οι Ολυμπιακοί Αγώνες το 2004 στην Αθήνα. Διορίστηκε νέα διοίκηση στη ΝΟΑ και άρχισε εκτενής επανεξέταση του επιχειρηματικού σχεδίου.
- (52) Μετά την έναρξη λειτουργίας της ΝΟΑ, η ΟΑ έπαυσε να αποτελεί αερομεταφορέα με άδεια εκμετάλλευσης από την ΕΕ και μετονομάστηκε σε Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες (ΟΑΣ). Η Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑν) σταμάτησε και εκείνη τις πτητικές της δραστηριότητες, με εξαίρεση την παροχή περιορισμένων υπηρεσιών γενικής αεροπορίας και ναύλωσης ελικοπτερών που αναμενόταν να μεταφερθούν στη νέα εταιρεία.
- (53) Όσον αφορά το μη πτητικό έργο (επίγεια εξυπηρέτηση, συντήρηση και επισκευή αεροσκαφών και εκπαίδευση χειριστών Ολυμπιακής Αεροπορίας) που έχουν πλέον ενσωματωθεί στην ΟΑΣ, η Ελλάδα ανέφερε ότι είχε την πρόθεση να ιδιωτικοποιήσει και αυτές τις δραστηριότητες. Αυτό άλλωστε προβλεπόταν και στο νόμο 3185/2003. Υπήρχε επίσης η πρόθεση να πωληθούν συμμετοχές σε άλλες εταιρείες, όπως η Olympic Catering και η Galileo Hellas. Η ΟΑ συμμετείχε επίσης σε τρεις εταιρείες καυσίμων που δραστηριοποιούνταν στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, δηλαδή την Athens Airport Pipeline Co, την Olympic Fuel Co και την Olympic IntoPlane Co και προβλεπόταν ότι οι συμμετοχές αυτές θα πωλούντο εγκαίρως και με κανονική διαδικασία. Η πώληση των εταιρειών αυτών ήταν σχετικά εύκολη καθώς διέθεταν «καθαρούς ισολογισμούς» και οι ιδιώτες μέτοχοί τους είχαν το δικαίωμα προαίρεσης για την αγορά τους.
- (54) Οι ελληνικές αρχές επιθυμούσαν να διευκρινίσουν ορισμένα θέματα αναδιάρθρωσης που τέθηκαν κατά την κίνηση της διαδικασίας.
- (55) Όσον αφορά τις συμφωνίες μεταξύ ΟΑ και ΝΟΑ, η Ελλάδα διαβεβαίωσε ότι όλες οι υπηρεσίες παρέχονται σε αγοραίες τιμές και είναι σύμφωνες με τη γενικά εφαρμοζόμενη εμπορική πολιτική της ΟΑ. Οι ελληνικές αρχές δεσμεύθηκαν επίσης να διαβιβάσουν τις συμφωνίες αυτές στην Επιτροπή.
- (56) Σε σχέση με τη μίσθωση αεροσκαφών, η Ελλάδα τόνισε ότι μεταβιβάστηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μόνο τα εξ ολοκλήρου ιδιόκτητα αεροσκάφη της ΟΑ. Τα μισθωμένα από την ΟΑ αεροσκάφη υπεκμισθώθηκαν στη ΝΟΑ σε τρέχουσες τιμές αγοράς δεδομένου ότι η λύση των μισθώσεων πριν από την κανονική τους διάρκεια θα ανάγκαζε την ΟΑ να αποζημιώσει τους εκμισθωτές για απώλεια μισθωμάτων. Οι λειτουργικές μισθώσεις θα εκχωρούντο απευθείας στη ΝΟΑ, απαλλάσσοντας με τον τρόπο αυτό την ΟΑ από τη μίσθωση.
- (57) Όσον αφορά τη μίσθωση 4 αεροσκαφών τύπου Airbus A340/300 καλυπτόμενη εν μέρει από κρατικές εγγυήσεις (έως 45 % της αξίας χρηματοδότησης), οι μισθώσεις αυτές δεν επρόκειτο να εκχωρηθούν στη νέα εταιρεία. Η ΝΟΑ θα εκμεταλλευόταν τα αεροσκάφη αυτά με υπεκμίσθωση, καταβάλλοντας στην Ολυμπιακή τις τρέχουσες τιμές. Με τον τρόπο αυτό, οι ελληνικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι δεν θα μεταβιβαζόταν κανένα κρατικό όφελος στη ΝΟΑ.
- (58) Όσον αφορά τις κρατικές εγγυήσεις για τα εν λόγω αεροσκάφη, η Ελλάδα ισχυρίστηκε ότι, παρά το γεγονός ότι η απόφαση του 2002 κήρυξε ως μη συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά την ενίσχυση αναδιάρθρωσης που χορηγήθηκε στην ΟΑ με διάφορες μορφές (συμπεριλαμβανομένων των κρατικών εγγυήσεων), η Επιτροπή είχε διατάξει μόνο την ανάκτηση της τελευταίας δόσης (41 εκατ. ευρώ) της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που χορηγήθηκε στην ΟΑ (καθώς και την επιστροφή μη εγκριθείσας νέας ενίσχυσης) με το επιχείρημα της θεμιτής προσδοκίας. Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι εφόσον η απόφαση του 2002 δεν προβλέπει ειδικά την ανάκτηση (ή ακύρωση) των κρατικών εγγυήσεων, επέτρεψε τη συνέχισή τους.
- (59) Όσον αφορά τη μεταβίβαση PSOs, οι ελληνικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε με νόμιμες διαδικασίες στο βαθμό που η εκμετάλλευση των δρομολογίων αυτών αποτελούσε αναπόσπαστο τμήμα των πτητικών δραστηριοτήτων της ΟΑν και οι υπηρεσίες εξακολουθούσαν να παρέχονται με τα ίδια αεροσκάφη και το ίδιο προσωπικό όπως και για το υπόλοιπο δίκτυο.
- (60) Όσον αφορά την εικαζόμενη νέα ενίσχυση προς την ΟΑ, οι ελληνικές αρχές εξέφρασαν κάποια σύγχυση σχετικά με την έννοια του όρου «φορολογικές υποχρεώσεις». Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι η Επιτροπή δεν κατόρθωσε να θεμελιώσει το επιχείρημα ότι αυτές είχαν «βοηθήσει» την Ολυμπιακή Αεροπορία ανεχόμενες τη μη εξόφληση ορισμένων οφειλών (όχι μόνο φορολογικών). Ανέφεραν περαιτέρω ότι εφόσον η Επιτροπή προέβη σε ένα τέτοιο ισχυρισμό θα έπρεπε και να τον αποδείξει, πράγμα το οποίο δεν συνέβη. Οι ελληνικές αρχές επανέλαβαν ότι η ΟΑ υπόκειται στις διατάξεις και διαδικασίες γενικής εφαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας που εφαρμόζονται στο θέμα αυτό σε όλες τις ελληνικές εταιρείες.

- (61) Σχετικά με τον ισχυρισμό της μη καταβολής του σπατόσημου, η ελληνική κυβέρνηση υποστήριξε ότι έπρεπε να γίνει διάκριση μεταξύ της σχέσης ανάμεσα στους αερομεταφορείς οι οποίοι εισπράττουν το σπατόσημο και στη συνέχεια το αποδίδουν στην Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΥΠΑ) και τη σχέση ανάμεσα στην ΕΥΠΑ και τους αερολιμένες στην Ελλάδα (συμπεριλαμβανομένου του ΔΑΑ) οι οποίοι λαμβάνουν ποσά από το σπατόσημο που υπολογίζονται με βάση τον αριθμό των επιβατών που έχουν ταξιδέψει. Αναφορικά με τον μηχανισμό εισπραξής, οι αερομεταφορείς εισπράττουν το τέλος αυτό από τους επιβάτες και στη συνέχεια το αποδίδουν στο κράτος. Το σπατόσημο που έχει εισπραχθεί αλλά δεν έχει καταβληθεί στο Δημόσιο αποτελεί οφειλή προς αυτό και υπόκειται στις γενικές διατάξεις του «Κώδικα Εισπραξης Δημοσίων Εσόδων» (ΚΕΔΕ). Αυτό συνέβαινε με το ποσό των 26 001 473,33 ευρώ που η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν είχε καταβάλει εμπρόθεσμα αλλά στη συνέχεια εξοφλήθηκε σε δόσεις, με την επιβολή όλων των προβλεπόμενων τόκων υπερημερίας και προστίμων.
- (62) Ο μηχανισμός εισπραξής είναι χωριστός από το μηχανισμό εκταμίευσης, βάσει του οποίου το ελληνικό Δημόσιο (μέσω της ΕΥΠΑ) καταβάλλει ποσά στους αερολιμένες. Μολονότι οι δύο μηχανισμοί προορίζονται να λειτουργούν διαδοχικά (ο ένας να χρηματοδοτεί τον άλλο), οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι η υποχρέωση του ελληνικού δημοσίου να καταβάλει ποσά στους αερολιμένες δεν εξαρτάται από την ικανότητά του να εισπράττει τα ποσά που οφείλονται από τους αερομεταφορείς. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού είναι ότι υπήρξαν καταστάσεις στις οποίες το ελληνικό Δημόσιο υποχρεώθηκε να χορηγήσει ποσά τα οποία δεν είχαν ακόμα εισπραχθεί. Υποστήριξαν περαιτέρω ότι, ενώ η κατάσταση αυτή δεν ήταν ικανοποιητική για το Δημόσιο δεν συνεπαγόταν κρατική ενίσχυση, εφόσον οι αερομεταφορείς δεν απαλλάσσονταν από τις υποχρεώσεις τους να πληρώσουν τα οφειλόμενα ποσά (συμπεριλαμβανομένων τόκων υπερημερίας και προστίμων). Στη συγκεκριμένη περίπτωση που αναφέρεται στην κίνηση της διαδικασίας, το ελληνικό Δημόσιο είχε υποχρεωθεί λόγω στενότητας στις ταμειακές ροές να μεταβάλει το ποσοστό κατανομής του «σπατόσημου» μεταξύ των αερολιμένων, χορηγώντας μεγαλύτερο ποσοστό στον ΔΑΑ (γεγονός που οδήγησε βραχυπρόθεσμα σε μειωμένες πληρωμές έναντι των οφειλόμενων ποσών σε άλλους αερολιμένες). Οι ελληνικές αρχές εξήγησαν ότι η ενέργεια αυτή ήταν απαραίτητη επειδή η χρηματοοικονομική κατάσταση του ΔΑΑ εποπτεύεται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από εμπορικούς δανειστές και ήταν άσχετη με το εάν η ΟΑ κατέβαλε τις οφειλές της.
- (63) Το ελληνικό Δημόσιο ισχυρίστηκε ότι η μη καταβολή του «σπατόσημου» αναφέρθηκε από την Επιτροπή ως η μόνη απόδειξη μη εξόφλησης των υποχρεώσεων της ΟΑ προς το αυτό.
- (64) Όσον αφορά τον ειδικό λογαριασμό που προβλέπεται από το νόμο 3185/2003, οι ελληνικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι η προπληρωμή στην ΟΑ του ποσού των 130 312 450 ευρώ αποτελούσε προσωρινό μέτρο το οποίο θα ελάμβανε οιοσδήποτε συνετός επενδυτής σε οικονομία αγοράς. Κατά την πώληση της ΝΟΑ, όλα τα προκαταβληθέντα ποσά θα επιστραφούν στον ειδικό λογαριασμό. Οι ελληνικές αρχές εξήγησαν περαιτέρω ότι οι μετοχές στη ΝΟΑ δεν ανήκουν πλέον στον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας αλλά στο ελληνικό Δημόσιο. Πρόσθεσαν ωστόσο ότι, επειδή από τα στοιχεία του ενεργητικού της ΟΑ αφαιρέθηκε η αξία του πηκτικού κλάδου, η διάταξη για την προκαταβολή προς την ΟΑ ποσού το οποίο δεν υπερβαίνει την αξία των «απολεσθέντων» περιουσιακών της στοιχείων αποτελούσε αναλογικό και κατάλληλο μέτρο για τους σκοπούς της αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης.
- (65) Στην περίπτωση κατά την οποία τα έσοδα από την πώληση της ΝΟΑ δεν επαρκούν για την επιστροφή του προκαταβληθέντος ποσού των 130 312 450 ευρώ, η ελληνική κυβέρνηση ανέφερε ότι το έλλειμμα θα καλυπτόταν από την πώληση των μη πηκτικών λειτουργιών/κλάδων. Ο νόμος 3185/2003 προβλέπει ότι τα έσοδα από την πώληση των κλάδων αυτών θα πιστώνονται στον ειδικό λογαριασμό. Στην περίπτωση κατά την οποία οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της ΟΑ υπερβαίνουν την ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών που πρόκειται να πωληθούν, θα εφαρμοστεί η ελληνική νομοθεσία περί αφεργγότητας και οι πιστωτές μπορούν να γείρουν τις αξιώσεις τους ανάλογα.
- (66) Τα ποσά από το προϊόν της πώλησης των εταιρειών που υπερβαίνουν την ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών αυτών παραμένουν στο ελληνικό Δημόσιο και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την ΟΑ. Η τελευταία θα έχει πρόσβαση στον λογαριασμό μόνον προκειμένου να τηρήσει τις υποχρεώσεις της για την καταβολή αποζημιώσεων και τη συνταξιοδότηση του προσωπικού και για να καλύψει τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της ΟΑ και ΟΑν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας μετασηματισμού και εκκαθάρισης.
- (67) Οι ελληνικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι ο νόμος 3185/2003 αποτελούσε μία προσπάθεια μεγιστοποίησης της αξίας της καθαρής θέσης της επιχείρησης προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης και η απόδοση των επενδυμένων κεφαλαίων. Η προστασία των πιστωτών δεν θα βελτιωνόταν σε περίπτωση πτώχευσης.
- (68) Εναλλακτικά, εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι η «προπληρωμή» δεν ήταν σύμφωνη με τη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η ανάκτηση των ενισχύσεων και η απόδοση των επενδύσεων, τότε οι ελληνικές αρχές θα ζητούσαν από την Επιτροπή να εξετάσει το θέμα της προπληρωμής υπό το πρίσμα των «κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης» ως ενίσχυση διάσωσης συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Στην περίπτωση αυτή οι ελληνικές αρχές θα μπορούσαν να ισχυριστούν ότι πληρούνται οι όροι για τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης από το Δεκέμβριο 2003 και εφεξής και το επιχείρημα αυτό θα τεκμηριωνόταν με επιχειρηματικά σχέδια κλπ.
- (69) Σχετικά με την πιθανή ενίσχυση προς τους μελλοντικούς αγοραστές οιασδήποτε από τις επιχειρήσεις του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι ελληνικές αρχές επιθυμούσαν να διαβεβαιώσουν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να πωλήσουν τη ΝΟΑ και οιοσδήποτε άλλους κλάδους/δραστηριότητες σε αγοραίες τιμές και σύμφωνα με το ισχύον ελληνικό και κοινοτικό δίκαιο.

(70) Οι ελληνικές αρχές διαφώνησαν με το συμπέρασμα ότι το ελληνικό Δημόσιο προσπαθούσε να προστατεύσει τη NOA από την εκτέλεση της απόφασης του Δεκεμβρίου 2002 δεδομένου ότι απαγορεύει σε δανειστές της ΟΑ να εγείρουν αξιώσεις κατά της NOA. Υποστηρίζουν ότι δεν υπήρχε τέτοια πρόθεση, αλλά αντίθετα απέβλεπαν στη μεγιστοποίηση της απόδοσης των επενδύσεων. Διευκρίνισαν ότι η λειτουργία του ειδικού λογαριασμού είναι τέτοια που να εξασφαλίζει στην ΟΑ και στους πιστωτές της διαθέσιμα ποσά μέχρι την ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου της NOA, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό ένα επαρκές επίπεδο προστασίας των πιστωτών. Η Ελλάδα τόνισε ότι δικαιούται να αποφασίζει για τα καταλληλότερα μέτρα αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης, και η εισαγωγή διασφαλίσεων προκειμένου οι πιστωτές της ΟΑ να προστατεύονται στον ίδιο βαθμό με οποιαδήποτε άλλη περίπτωση αποτελούσε θεμιτή ενέργεια εκ μέρους της. Η εν λόγω προστασία των πιστωτών δεν πρέπει να συγγέται με την υποχρέωση ανάκτησης στο πλαίσιο της απόφασης του Δεκεμβρίου 2002.

(71) Η Ελλάδα διαφώνησε επίσης με το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η δημιουργία της NOA δεν αποτελεί λύση εφόσον δεν είναι εξασφαλισμένη η βιωσιμότητά της· οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι ήταν πεπεισμένες για την επιτυχή πορεία της NOA.

(72) Όσον αφορά την προτεινόμενη μακρά περίοδο υλοποίησης της γενικότερης διαδικασίας αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης, η Ελλάδα ανέφερε ότι έχει λάβει υπόψη της τους προβληματισμούς της Επιτροπής και θα προσπαθούσε να επιταχύνει την εν λόγω διαδικασία, στο μέτρο του δυνατού. Πρόθεση των ελληνικών αρχών ήταν να παράσχουν στην Επιτροπή ένα νέο χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης/ιδιωτικοποίησης και της επακόλουθης εκκαθάρισης της ΟΑ.

(73) Σχετικά με τους νόμους που παρέχουν στην ΟΑ ειδικές απαλλαγές ή ατέλειες, η Ελλάδα επανέλαβε ότι οι διατάξεις του νόμου 96/1975 για τη χορήγηση ειδικών προνομίων (όσον αφορά την πληρωμή συμβολαιογραφικών τελών, την απαλλαγή από την καταβολή τελών χαρτοσήμου και τελών κυκλοφορίας, καθώς και όσον αφορά τις κρατικές εγγυήσεις) προς την ΟΑ είχαν καταργηθεί και ότι η ΟΑ υπόκειται σε όλους τους γενικά εφαρμοζόμενους φόρους και τέλη και λειτουργεί στο πλαίσιο μιας ελεύθερης οικονομίας αγοράς.

4.2. ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

(74) Μετά τη δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* της επιστολής που απευθύνθηκε προς τις ελληνικές αρχές, λήφθηκαν παρατηρήσεις από δύο ενδιαφερόμενα μέρη εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας.

4.2.1. AEGEAN AIRLINES

(75) Οι πρώτες παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν από ένα ελληνικό αερομεταφορέα με την επωνυμία Aegean Airlines (εφεξής: Aegean). Οι παρατηρήσεις είχαν ως εξής:

Προτιμησιακοί όροι πληρωμής μεταξύ ΟΑ και ΔΑΑ

(76) Η Aegean ισχυρίζεται ότι κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους λειτουργίας του ΔΑΑ, η ΟΑ είχε εξοφλήσει λιγότερο από 30 % των υποχρεώσεών της προς τον ΔΑΑ, και ότι είχαν συναφθεί συμφωνίες μεταξύ ΔΑΑ και ΟΑ (που αποτελεί τον μεγαλύτερο μεμονωμένο πελάτη του ΔΑΑ – 35 %) και είχαν εγγραφεί δύο προνομιακές υποθήκες υπέρ του ΔΑΑ σε τρία αεροσκάφη της ΟΑ προκειμένου να εξασφαλιστεί η πληρωμή ποσών επιπλέον των 29 εκατ. ευρώ, συν τους τόκους και τα έξοδα. Οι ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΟΑ προς τον ΔΑΑ εκτιμήθηκαν από την Aegean σε 70-80 εκατ. ευρώ. Η Aegean ισχυρίστηκε ότι επιτράπη στις ΟΑ και NOA να δημιουργήσουν σημαντικές οφειλές στον κατά 55 % ελεγχόμενο από το Δημόσιο ΔΑΑ και ότι η δυνατότητα αυτή δεν δόθηκε σε άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η Aegean κρίνει ότι εάν της είχαν χορηγηθεί οι ίδιες διευκολύνσεις θα μπορούσε να έχει στη διάθεσή της κεφάλαιο κίνησης ύψους 40-50 εκατ. ευρώ.

Οι χρηματοοικονομικές επιδόσεις των εταιρειών του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας

(77) Καθόσον αφορά την ΟΑν, η Aegean ισχυρίζεται ότι η εν λόγω εταιρεία εμφάνισε ζημιές ύψους 32,2 εκατ. ευρώ, που αντιπροσωπεύουν 39 % των εσόδων ύψους 83 εκατ. ευρώ, παρά το γεγονός ότι είχε λάβει αντιστάθμιση από το ελληνικό Δημόσιο ύψους 8,2 εκατ. ευρώ για «πρόωρη μετεγκατάσταση» των δραστηριοτήτων της από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού στον ΔΑΑ. Τονίζουν περαιτέρω ότι το χρέος της ΟΑν προς την ΟΑ αυξήθηκε από 68 εκατ. ευρώ το 2000 σε 127 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2002. Η ΟΑ δεν ενοποίησε τους λογαριασμούς της ΟΑν το 2001 και 2002 και η Aegean εκτιμά ότι αυτό έγινε για να να βελτιωθεί η εικόνα των λογαριασμών της μητρικής εταιρείας.

(78) Η Aegean παρέχει επίσης ορισμένα στοιχεία σχετικά με την κερδοφορία της ΟΑ το 2003. Σύμφωνα με τις δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, η κίνηση της ΟΑ μειώθηκε κατά 8 % το 2003, ενώ το ποσοστό πληρότητας των αεροσκαφών μειώθηκε κατά 5 %. Η μείωση ήταν εντονότερη στο ευρωπαϊκό της δίκτυο, όπου σημειώθηκε πτώση κατά 14,4 % ενώ ο αριθμός των επιβατών που ταξιδεύουν για επιχειρηματικούς λόγους μειώθηκε κατά 26 %. Σύμφωνα με την Aegean, η μείωση αυτή στον αριθμό των επιβατών, παράλληλα με τις αυξανόμενες δυσχέρειες στην αγορά (άνοδος στην τιμή των καυσίμων, αυξημένος ανταγωνισμός από αεροπορικές εταιρείες low cost) συνεπάγονται επιδείνωση της χρηματοοικονομικής θέσης του ΟΑG κατά τη διάρκεια του 2003.

Πιθανή επιχορήγηση της NOA μέσω μη πληρωμής οφειλών προς την ΟΑΣ

(79) Η Aegean εκφράζει την υποψία ότι η νέα εταιρεία δεν πληρώνει (ή τουλάχιστον όχι όσο θα έπρεπε) για τις υπηρεσίες που λαμβάνει από την ΟΑΣ.

- (80) Σύμφωνα με την Aegean, η προκαταβολή ποσού ύψους 130 312 450 ευρώ που κατατέθηκε στον ειδικό λογαριασμό είχε εξαντληθεί μετά από 8 μήνες.
- (81) Θεοπίστηκε ένας νέος νόμος (νόμος 3259/2004) για την προστασία των ΟΑΣ και ΟΑν από διαδικασίες αναγκαστικής εκτέλεσης. Σύμφωνα με τον νόμο αυτό, δεν μπορεί να κινηθεί καμία διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης ή λήψης προσηρών μέτρων εντός και εκτός Ελλάδος σε σχέση με στοιχεία του ενεργητικού (κινητά ή ακίνητα περιουσιακά στοιχεία) της ΟΑΣ ή και της ΟΑν μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου 2005. Ο νόμος αυτός φαίνεται να θεοπίστηκε επειδή ορισμένοι δανειστές είχαν προβεί σε κατάσχεση ενός αεροσκάφους τύπου Airbus 300-600 και απειλούσαν να προβούν σε εκποίηση του για το διακανονισμό των οφειλών προς αυτούς.
- (82) Η Aegean καταγγέλλει ότι το ελληνικό Δημόσιο είχε κατακυρώσει αυτόματα στην ΝΟΑ τα δρομολόγια που καλύπτονταν από PSO, χωρίς να προηγηθεί Δημόσιος διαγωνισμός. Επιπλέον, όλα τα δικαιώματα κυκλοφορίας της ΟΑ σε κράτη που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ είχαν αναληφθεί από τη νέα εταιρεία χωρίς επαναξιολόγηση των κριτηρίων ορισμού μολονότι άλλοι αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένης της Aegean, είχαν εκφράσει ενδιαφέρον για την ανάληψη των δικαιωμάτων αυτών.
- (83) Η Aegean θεωρεί ότι η μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού προς τη ΝΟΑ χωρίς τις αντίστοιχες υποχρεώσεις ενδέχεται να μην συμβιβάζεται ούτε με τη συνθήκη ούτε με το ελληνικό Σύνταγμα.
- (84) Σύμφωνα με άρθρο στον τύπο, προτού οι ΜΑ μετασηματιστούν σε ΝΟΑ είχαν συσσωρεύσει φορολογικές υποχρεώσεις ύψους 3,5 δισεκατ. δρχ., η δε Aegean ισχυρίζεται ότι το ελληνικό Δημόσιο δεν είχε εγείρει καμία αξίωση κατά της ΝΟΑ για το εν λόγω ποσό.

4.2.2. RYANAIR

- (85) Παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν επίσης και από την Ryanair, ιρλανδική αεροπορική εταιρεία low-cost. Η Ryanair έκανε ορισμένα γενικά σχόλια σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΚ για τις κρατικές ενισχύσεις σε κράτη μέλη εκτός από την Ελλάδα και σε σχέση με αεροπορικές εταιρείες πλην της Ολυμπιακής. Όσον αφορά την υπό εξέταση υπόθεση, η Ryanair παρατήρησε αρχικά ότι δεν ήταν σε θέση να σχολιάσει την επιστολή που εστάλη στην ελληνική κυβέρνηση, δεδομένου ότι δεν υπήρχε αγγλική μετάφραση.
- (86) Στην περίπτωση της Ολυμπιακής, η Ryanair ανέφερε ότι «στην αρχική έρευνα που διενεργήθηκε για την υπόθεση της ΟΑ, το ύψος της κρατικής ενίσχυσης που διαπιστώθηκε ότι είχε λάβει η ΟΑ υπερέβαινε το 1 δισεκατ. ευρώ πλην όμως κλήθηκε να επιστρέψει μόνο 200 εκατ. ευρώ στο

ελληνικό Δημόσιο». Στη συνέχεια, η Ryanair ανέφερε ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες υποχρεώθηκαν να επιδοτήσουν τον ανίκανο να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του εθνικού αερομεταφορέα μέσω υψηλότερων αερολιμενικών τελών επειδή στην ΟΑ είχε χορηγηθεί «απαλλαγή» από την καταβολή των τελών αυτών. Κατά τη γνώμη της Ryanair, η συνεχιζόμενη παράνομη στήριξη του εν λόγω χρεωκοπημένου εθνικού μεταφορέα περιορίζει σοβαρά τις δυνατότητες εισόδου στην αγορά νέων και αποτελεσματικότερων αερομεταφορών. Χαρακτήρισαν ως απαράδεκτη τη σύσταση μιας νέας αεροπορικής εταιρείας απαλλαγμένης από κάθε χρέος και διερωτήθηκαν εάν είχαν ακολουθηθεί για τη νέα εταιρεία οι ισχύουσες διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων⁽¹⁰⁾ κατά την αίτηση έκδοσης πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Καταλήγοντας, η Ryanair ανέφερε ότι δεν πρέπει να επιτραπεί στην Ελλάδα να καταστρατηγήσει εκ νέου τους κανόνες και να συνεχίσει τη στήριξη του χρεωκοπημένου εθνικού της αερομεταφορέα.

4.3. Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

- (87) Κατά την άποψη της Ελλάδας, οι πληροφορίες που περιέχονται στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τρίτα μέρη είναι ανακριβείς και δεν προσέδξαν κανένα νέο στοιχείο στην έρευνα. Οι ελληνικές αρχές υπενθύμισαν στην Επιτροπή ότι η προηγούμενη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της αεροπορικής εταιρείας είχε λήξει στις 6 Οκτωβρίου 2004 και ότι είχε ορισθεί νέα ομάδα συμβούλων τόσο για την ιδιωτικοποίηση της ΝΟΑ όσο και για τις άλλες δραστηριότητες/κλάδους. Η νέα ομάδα συμβούλων άρχισε ήδη τις εργασίες της και έχει σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά τη «φάση της πρότασης». Καταρτίστηκε επίσης χρονοδιάγραμμα για την ιδιωτικοποίηση.
- (88) Όσον αφορά τα ειδικότερα σχόλια που υπέβαλαν τρίτοι, η Ελλάδα έδωσε τις εξής απαντήσεις:

4.3.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

- (89) Στον ισχυρισμό περί προνομαϊκής μεταχείρισης της ΟΑ στον ΔΑΑ, οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι το θέμα αυτό είχε εξεταστεί προηγουμένως στο πλαίσιο της έρευνας για την παρούσα κρατική ενίσχυση, ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (υπόθεση C-415/03) και σε άλλες έρευνες περί κρατικών ενισχύσεων (NN27/1996 κατασκευή και εκμετάλλευση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών). Μολονότι ο ΔΑΑ ανήκει κατά 55 % στο Δημόσιο, λειτουργεί ως ιδιωτική επιχείρηση, ανεξάρτητη από τον έλεγχο του δημοσίου όσον αφορά τις καθημερινές δραστηριότητές του. Από την άποψη αυτή, ο ΔΑΑ είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την είσπραξη των αερολιμενικών τελών και τη ρύθμιση των καθυστερημένων πληρωμών. Από τους εννέα διευθυντές του ΔΑΑ, 4 διορίζονται από το κράτος, 4 από τους αναπτυξιακούς φορείς και ο τελευταίος διευθυντής είναι ανεξάρτητος. Οι ελληνικές αρχές επανέλαβαν ότι είχαν ήδη διευκρινίσει τα θέματα που συνδέονται με την καθυστερημένη καταβολή του στατόσημου.

⁽¹⁰⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

- (90) Η πιθανή επιχορήγηση της ΝΟΑ μέσω μη καταβολής οφειλών προς την ΟΑΣ. Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι υπηρεσίες που παρέχονται από την ΟΑΣ προς τη ΝΟΑ διέπονται από τους όρους της αγοράς. Οι ελληνικές αρχές παρείχαν ορισμένα αποδεικτικά έγγραφα πληρωμών από τη ΝΟΑ στην ΟΑ.
- (91) Γενικότερα, η Ελλάδα υπέβαλε διάφορα έγγραφα προκειμένου να στηρίξει τον ισχυρισμό της ότι η ΝΟΑ δεν είχε εκκρεμείς πληρωμές με οποιονδήποτε κρατικό φορέα. Στο πλαίσιο αυτό, παρασχέθηκαν στοιχεία σχετικά με επικαιροποιημένες πληρωμές προς τις φορολογικές αρχές για την καταβολή του φόρου μισθωτών υπηρεσιών, του ΦΠΑ, των αερολιμενικών τελών, συμπεριλαμβανομένου του ΔΑΑ, του στατόσημου και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης (ΙΚΑ).
- (92) Όσον αφορά τον ειδικό λογαριασμό, η Ελλάδα δήλωσε ότι τα ποσά στον εν λόγω λογαριασμό χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3185/2003. Η προκαταβολή στο λογαριασμό χαρακτηρίστηκε ως «εφήμερο μέτρο το οποίο θα είχε λάβει σε μία τέτοια περίπτωση οιοσδήποτε συνετός ιδιώτης επενδυτής.» Η προκαταβολή είχε κατά κύριο λόγο χρησιμοποιηθεί για την πληρωμή μισθών τόσο στην ΟΑ όσο και στην ΟΑν, των δαπανών για τη μίσθωση αεροσκαφών και την πρόωρη συνταξιοδότηση προσωπικού της ΟΑ και της ΟΑν.
- (93) Το ελληνικό Δημόσιο ανέφερε επίσης ότι η ΝΟΑ δεν είχε λάβει κεφάλαια από τον ειδικό λογαριασμό, ούτε άμεσα ούτε έμμεσα. Αρνήθηκαν επίσης κατηγορηματικά τον ισχυρισμό ότι κατά τη δημιουργία της ΝΟΑ δεν είχαν περιέλθει σε αυτή στοιχεία του παθητικού της ΟΑ.
- (94) Το ποσό των 130 312 450 ευρώ χορηγήθηκε σε δόσεις μεταξύ 24 Δεκεμβρίου 2003 και 13 Μαΐου 2004 (λιγότερο από 6 μήνες). Αυτός ο τρόπος καταβολής επελέγη ώστε σε περίπτωση κατά την οποία η Επιτροπή αποφάσιζε ότι αποτελούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, τότε πληρούντο όλοι οι όροι για να θεωρηθεί η καταβολή του ποσού ως ενίσχυση διάσωσης. Προκειμένου να υποστηριχθεί το επιχείρημα ότι η τμηματική προκαταβολή ήταν δυνατόν να αποτελέσει ενίσχυση διάσωσης, η Ελλάδα ανέφερε ότι:
- η Ολυμπιακή Αεροπορία αποτελούσε προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών,
 - η προπληρωμή στην Ολυμπιακή Αεροπορία είχε το χαρακτήρα στήριξης της ρευστότητας,
 - τα ποσά που αντιστοιχούν στη στήριξη της ρευστότητας αναμενόταν να επιστραφούν σε μία περίοδο όχι ανώτερη των 12 μηνών μετά την εκταμίευση της τελευταίας δόσης στην ΟΑ· η τελευταία δόση καταβλήθηκε τον Μάιο του 2004 και η επιστροφή αναμενόταν να πραγματοποιηθεί μετά την ιδιωτικοποίηση της ΝΟΑ το Μάιο 2005,
 - η χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης αποσκοπούσε στην αποφυγή δημιουργίας σοβαρών και οδυνηρών κοινωνικών προβλημάτων σε ολόκληρη την Ελλάδα,
 - η ΟΑ έπαυσε να αποτελεί αερομεταφορέα και προσφέρει μόνο μη πτητικές υπηρεσίες· κατά συνέπεια, οι αρνητικές επιπτώσεις σε άλλα κράτη μέλη είναι περιορισμένες,
 - το ποσό που χορηγήθηκε ήταν αναγκαίο ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει η εταιρεία για την περιορισμένη περίοδο για την οποία αυτό χορηγήθηκε· το ποσό είναι ανάλογο και συγκρίσιμο με άλλα ποσά ενίσχυσης διάσωσης που έχει εγκρίνει η Επιτροπή για επιχειρήσεις παρόμοιου μεγέθους ή που λειτουργούν στον ίδιο κλάδο.
- (95) Όσον αφορά το νέο νόμο 3259/2004 που προστατεύει την ΟΑΣ και την ΟΑν από την κίνηση διαδικασιών αναγκαστικής εκτέλεσης εναντίον τους, η Ελλάδα ανέφερε ότι κατά τη γνώμη της το μέτρο αυτό ήταν αναγκαίο προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Το προσωρινό αυτό μέτρο δεν στερούσε τους πιστωτές από τα δικαιώματά τους αλλά ανέστειλε για περιορισμένο χρονικό διάστημα την εκτέλεση διαδικασιών. Η προσωρινή αυτή προστασία από τους πιστωτές δεν εφαρμόζεται κατά του ελληνικού δημοσίου ή άλλων οργανισμών του Δημοσίου τομέα· εφαρμόστηκε μόνο στην ΟΑ και ΟΑν. Το προσωρινό μέτρο δεν θεωρήθηκε κρατική ενίσχυση δεδομένου ότι δεν συνεπαγόταν μεταφορά κρατικών πόρων. (Βάσει του νόμου 3185/2003, μετά την απόσχιση οι πιστωτές μπορούν να στραφούν μόνο κατά της ΝΟΑ για τα χρέη εκείνα που μεταβίβαστηκαν στην εν λόγω εταιρεία).
- Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) και ο καθορισμός αερομεταφορέα βάσει διμερών συμφωνιών**
- (96) Κατά τη γνώμη της Ελλάδας, η μεταβίβαση PSOs και διμερών δικαιωμάτων καθορισμού στη ΝΟΑ έλαβε χώρα δυνάμει δικαιωμάτων διαδοχής σύμφωνα με το ελληνικό εταιρικό δίκαιο. Τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν είτε από την ΟΑ είτε από την ΟΑν, και το πτητικό έργο των εταιρειών αυτών μεταφέρθηκε στη ΝΟΑ.
- (97) Όσον αφορά την εικαζόμενη εκκρεμή φορολογική οφειλή ύψους 3,5 δισεκατ. δραχμές για την ΜΑ, η Ελλάδα εξήγησε ότι εκκρεμής φορολογική οφειλή που αφορούσε την περίοδο 1993-1997 αποτελούσε αντικείμενο αντιδικίας ενώπιον των δικαστηρίων στην Ελλάδα. Το επίμαχο ποσό (συμπεριλαμβανομένων επιβαρύνσεων και προστίμων) ανέρχεται σε 9 106 481,75 ευρώ και η εκδίκαση της υπόθεσης συνεχίζεται. Η εταιρεία εγγράφει τις κατάλληλες προβλέψεις στους λογαριασμούς της για την υποχρέωση αυτή, σε αναμονή της τελικής έκβασης των υπό εξέλιξη σχετικών διαδικασιών.

4.3.2. ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

- (98) Η Ελλάδα απορρίπτει πλήρως τις παρατηρήσεις της Ryanair, σημειώνοντας ότι η εν λόγω εταιρεία δεν δραστηριοποιείται στην ελληνική αγορά, δεν ανταγωνίζεται τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και χρησιμοποιεί τη διαδικασία προκειμένου να επιχειρηματολογήσει σε σχέση με τη συνεχιζόμενη δική της αντιδικία με την Επιτροπή.

4.4. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΓΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ

- (99) Στις 11 Οκτωβρίου 2004, η Επιτροπή απέστειλε επίσημη προειδοποιητική επιστολή ενημερώνοντας την Ελλάδα για την πρόθεσή της να εκδώσει απόφαση με την οποία καλεί την Ελλάδα να αναστείλει οιαδήποτε παράνομη ενίσχυση μέχρι τη λήψη απόφασης περί του συμβιβάσιμου χαρακτήρα της. Η επιστολή αυτή πληροφορούσε τις ελληνικές αρχές ότι η Επιτροπή θα εξέδιδε διαταγή αναστολής, εάν εντός δέκα ημερών από την παραλαβή της επιστολής, δεν της διαβίβαζαν ικανοποιητικά στοιχεία που να δείχνουν ότι η Ελλάδα κατέβαλε πλέον ενισχύσεις προς τους δικαιούχους. Η Ελλάδα κλήθηκε επίσης να υποβάλει τις παρατηρήσεις της επί του θέματος.
- (100) Στις 28 Οκτωβρίου 2004, οι ελληνικές αρχές απήντησαν στην εν λόγω επίσημη προειδοποιητική επιστολή. Η Ελλάδα εξέθεσε την άποψη ότι η έκδοση διαταγής στην παρούσα φάση θα ήταν δυσανάλογη και αδικαιολόγητη και θα έθετε σοβαρά σε κίνδυνο τις τρέχουσες εντατικές προσπάθειές της να βρεθεί λύση στο πρόβλημα των εταιρειών. Επί των θεμάτων ουσίας που έθιγε η επίσημη προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής ανέφεραν ότι, όσον αφορά τις πληρωμές του σπατόσημου, από τη στιγμή που η ΟΑ έπαυσε να αποτελεί αερομεταφορέα δεν εισέπραττε πλέον τον φόρο αυτό. Ανέφερε δε ότι με τον «ειδικό λογαριασμό» και την πληρωμή μέσω αυτού 130 312 450 ευρώ στη ΝΟΑ, αυτό αποτελούσε ενέργεια στην οποία θα προέβαινε κάποιος συνेतός επενδυτής ή ενδεχομένως ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι δεν αντιλαμβάνονταν την αναγκαιότητα μιας τέτοιας διαταγής στην παρούσα φάση της διαδικασίας έρευνας και δεν θεωρούσαν ότι είχε επέλθει σημαντική αλλαγή των δεδομένων από την έναρξη της διαδικασίας, ούτε και ότι υπήρχαν στοιχεία σημαντικής και ανεπανόρθωτης ζημίας που να δικαιολογούν την έκδοση έτοιμας διαταγής.

4.5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΗ C-415/03

- (101) Όπως προαναφέρθηκε, μετά την απόφαση του Δικαστηρίου στις 23 Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-415/03, η Επιτροπή απευθύνθηκε στις ελληνικές αρχές ζητώντας πληροφορίες για τα μέτρα που πρόκειται να λάβει η Ελλάδα προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση.
- (102) Οι ελληνικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 2ας Ιουνίου 2005 και, μολονότι η επιστολή ασχολείται κυρίως με το θέμα της ανάκτησης μετά την απόφαση του 2002, στο βαθμό που θίγει θέματα τα οποία συνδέονται με την αναδιάρθρωση και την προτεινόμενη ιδιωτικοποίηση και αποτε-

λούν την ουσία της παρούσας διαδικασίας έρευνας, η απάντηση θα εξεταστεί στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας.

- (103) Οι ελληνικές αρχές θέλησαν αρχικά να θίξουν ορισμένα ζητήματα που συνδέονται με την ανάκτηση της ενίσχυσης από την ΟΑ. Οι ελληνικές αρχές επιθυμούσαν να τονίσουν ότι μολονότι η απόφαση του ΔΕΚ αναφέρει στο σημείο 33 ότι «η εν λόγω μεταβίβαση αφορούσε όλα τα στοιχεία του ενεργητικού της εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία [...] προς τη νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές», η διαπίστωση αυτή δεν ήταν ορθή και ότι αρκετά σημαντικά στοιχεία του ενεργητικού παρέμειναν στην ΟΑ, η οποία εξακολουθεί να δραστηριοποιείται σε αρκετές αγορές.
- (104) Η Ελλάδα τόνισε ότι οι εταιρείες εντός του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας βρισκόνταν σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης και ότι οι λεπτομέρειες της ιδιωτικοποίησης αυτής είχαν ήδη γνωστοποιηθεί στις υπηρεσίες της Επιτροπής. Πρόθεση των ελληνικών αρχών ήταν να συμμορφωθούν πλήρως με την υποχρέωση ανάκτησης και τα έσοδα μετά την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της ΝΟΑ επρόκειτο να περιέλθουν απευθείας στο ελληνικό Δημόσιο. Εάν τα έσοδα αυτά δεν επαρκούσαν για να καλύψουν τα προς ανάκτηση ποσά, τότε θα χρησιμοποιούντο τα έσοδα από την πώληση εταιρειών του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας που θα πιστώνονταν στον ειδικό λογαριασμό και στο όνομα του ελληνικού δημοσίου. Αφού πλέον θα είχαν εξαντληθεί όλες αυτές οι δυνατότητες, η πρόθεση των ελληνικών αρχών ήταν να προβούν σε εκκαθάριση της ΟΑ.
- (105) Η Ελλάδα δεσμεύθηκε περαιτέρω ότι, στην περίπτωση κατά την οποία οι πωλήσεις από τη ΝΟΑ δεν επαρκούσαν πλήρως για την ανάκτηση της οφειλόμενης ενίσχυσης, θα εγγυάτο ότι καμία γενική ή ειδική διάταξη του ελληνικού δικαίου δεν θα προστατεύει τις «διάδοχες εταιρείες» (συμπεριλαμβανόμενες ρητά τη ΝΟΑ) από την υποχρέωση επιστροφής των ενισχύσεων, όπως επιβάλλει η απόφαση της Επιτροπής του Δεκεμβρίου 2002. Όσον αφορά, πιο συγκεκριμένα, την ειδική διάταξη του νόμου 3185/2003, η οποία παρέχει στη ΝΟΑ προστασία έναντι των πιστωτών για χρέη της ΟΑ που δημιουργήθηκαν πριν από την αναδιάρθρωση, η επιστολή συνεχίζει ότι «ούτε το ελληνικό Δημόσιο δεν μπορεί να στραφεί κατά των Ολυμπιακών Αερογραμμών για χρέη της Ολυμπιακής Αεροπορίας», και υπενθυμίζει τη θέση της Ελλάδας ότι η υπεροχή του κοινοτικού δικαίου σημαίνει ότι, όσον αφορά την ανάκτηση, η συγκεκριμένη διάταξη δεν θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο στην εφαρμογή της απόφασης της Επιτροπής και των κοινοτικών κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
- (106) Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι η σκοπιμότητα της συγκεκριμένης διάταξης ήταν να προστατευθεί η ΝΟΑ κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης και δεν στόχευε στην προστασία της από πιθανή υποχρέωση ανάκτησης των ενισχύσεων βάσει της απόφασης του Δεκεμβρίου 2002. Κατά τη γνώμη της Ελλάδας, η μελλοντική πιθανή υποχρέωση ανάκτησης για τη ΝΟΑ, εφόσον η ανάκτηση δεν έχει πραγματοποιηθεί πλήρως στο επίπεδο του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δεν θα είναι εφικτή στην περίπτωση κατά την οποία η διάδοχος εταιρεία πωληθεί με εύλογο αγοραίο τίμημα υπό το πρίσμα των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τις διαδικασίες ιδιωτικοποίησης.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΠΟΥ ΖΗΤΗΣΕ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

- (107) Προτού η Επιτροπή προβεί σε αξιολόγηση των σημείων που εδήγησαν κατά την κίνηση της διαδικασίας, καθώς και των πληροφοριών που παρείχαν οι ελληνικές αρχές και τρίτα μέρη, κρίθηκε αναγκαία η εξέταση της τρέχουσας οικονομικής και χρηματοοικονομικής κατάστασης της ΟΑ (OAS) και της ΝΟΑ και της προόδου που σημειώθηκε στο πλαίσιο της διαδικασίας αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης.
- (108) Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή προσέλαβε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα την εταιρεία Moore Stephens, προκειμένου να διενεργήσει μελέτη για την αναδιάρθρωση, τις πράξεις και την ιδιωτικοποίηση μέχρι σήμερα των διαφόρων εταιρειών του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και να διατυπώσει τα πορίσματά του σχετικά με το τί συνέβη από την αναδιάρθρωση και μετά.
- (109) Η εταιρεία Moore Stephens (εφεξής «οι εμπειρογνώμονες») πραγματοποίησαν τη μελέτη της στην Αθήνα μεταξύ 9 και 26 Μαΐου 2005. Κατά την εκπόνηση της μελέτης αυτής, διευκολύνθηκε από τις ελληνικές αρχές και τους συμβούλους τους και επίσης από το γεγονός ότι είχε προβλεφθεί αίθουσα δεδομένων από τις ελληνικές αρχές και τους συμβούλους ιδιωτικοποίησης προκειμένου οι δυνητικοί αγοραστές που συμμετείχαν στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης να προβούν στην αναζήτηση χρήσιμων στοιχείων.

5.1. ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

- (110) Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής εξέτασαν τη διαδικασία αναδιάρθρωσης και τον τρόπο με τον οποίο αποτιμήθηκαν τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού που επρόκειτο να μεταβιβαστούν στη ΝΟΑ καθώς και εκείνα που επρόκειτο να παραμείνουν στην ΟΑ και επισήμαναν ότι ορισμένες εγγραφές δεν είναι σύμφωνες ούτε με τις ελληνικές ούτε με τις γενικά αποδεκτές λογιστικές αρχές (Generally Accepted Accounting Principles - GAAP). Αναφέρουν ότι στον ισολογισμό της ΟΑ είχε αναγραφεί ποσό 30 εκατ. ευρώ ως υπεραξία πριν από την αναδιάρθρωση. Το ποσό αυτό αποτελούσε την αποτίμηση, εκ μέρους της διοίκησης, της επωνυμίας της Ολυμπιακής, του λογότυπου της Ολυμπιακής, του εμπορικού σήματος της ΝΟΑ, των χρονοθυρίδων (slots) και των διμερών συμφωνιών. Οι εμπειρογνώμονες τονίζουν ότι ούτε οι ελληνικές ούτε οι διεθνείς GAAP προβλέπουν την αναγνώριση στον ισολογισμό παραγόμενων από την επιχείρηση ασώματων ακινητοποιήσεων.
- (111) Ένα άλλο πιθανό σημείο προβληματισμού αφορούσε την αποτίμηση αεροσκαφών. Οι εμπειρογνώμονες επισήμαναν ότι κατά τη στιγμή του διαχωρισμού, τα ιδιόκτητα αεροσκάφη και οι κινητήρες στην ΟΑ και στην ΟΑν αποτιμήθηκαν εκ νέου στην τρέχουσα αγοραία αξία. Η αποτίμηση αυτή πραγματοποιήθηκε την 1η Οκτωβρίου 2003 από ένα διεθνή

σύμβουλο στον τομέα των αερομεταφορών, την Airclaims Ltd., και οδήγησε σε αύξηση περίπου 43,2 εκατ. ευρώ επί της υφιστάμενης αναπόσβεστης αξίας.

- (112) Οι εμπειρογνώμονες παρατήρησαν ότι ο ισολογισμός ανοίγματος της ΝΟΑ δεν περιελάμβανε καμία πρόβλεψη για επισφαλείς χρεώστες στην κατηγορία των απαιτήσεων. Ενώ η διοίκηση της ΝΟΑ είναι πεπεισμένη ότι όλα τα υπόλοιπα που μεταβιβάστηκαν θα είχαν εισπραχθεί, οι εμπειρογνώμονες θεωρούν ότι δεν είναι ρεαλιστική η υπόθεση μηδενικών επισφαλών απαιτήσεων. Ένα περαιτέρω ποσό ψους 825 020 ευρώ με τίτλο «επισφαλείς απαιτήσεις» είχε συμπεριληφθεί στον ισολογισμό μετασχηματισμού της ΜΑ. Οι εμπειρογνώμονες θεωρούν ότι δεν είναι συνετό να συμπεριληφθεί ο λογαριασμός αυτός στα στοιχεία του ενεργητικού.
- (113) Οι εμπειρογνώμονες παρατήρησαν επίσης ότι ο ισολογισμός ανοίγματος της ΝΟΑ περιείχε στην κατηγορία του ενεργητικού ποσό 7,9 εκατ. ευρώ από την ΟΑ, όπως εκτιμήθηκε από τη διοίκηση, το οποίο προηγουμένως συνιστούσε οφειλή προς την ΜΑ. Το αντίστοιχο στοιχείο του παθητικού δεν μεταφέρθηκε στη ΝΟΑ επειδή οι διατάξεις του νόμου 3185/2003 προβλέπουν ότι οι υποχρεώσεις παραμένουσας στην ΟΑ.
- (114) Οι εμπειρογνώμονες ανέφεραν ότι στον ισολογισμό ανοίγματος είχε συμπεριληφθεί λογαριασμός διάφοροι χρεώστες ύψους 24,4 εκατ. ευρώ που αφορούσε ποσό οφειλόμενο από την ΟΑ σε σχέση με αναμενόμενα καθαρά έσοδα από την πώληση δύο ιδιόκτητων αεροσκαφών τύπου Α300-600, τα οποία παρέμεναν στον ισολογισμό της ΟΑ και εκμισθώθηκαν στη ΝΟΑ. Η εμφάνιση του λογαριασμού αυτού δεν είναι σύμφωνη ούτε με τις ελληνικές ούτε με τις διεθνείς GAAP δεδομένου ότι συνδέεται με ακόμα πραγματοποιηθείσα πώληση πάγιου στοιχείου που δεν ανήκει στην εταιρεία. Δεδομένου ότι η ΝΟΑ φαίνεται να έχει επωμιστεί το κόστος αλλά και να έχει καρπωθεί τα οφέλη των αεροσκαφών αυτών, τα αεροσκάφη θα μπορούσαν να έχουν μεταβιβαστεί στη ΝΟΑ με τα άλλα ιδιόκτητα αεροσκάφη στη λογιστική αξία των 19,2 εκατ. ευρώ.
- (115) Επιβεβαιώθηκε επίσης από τους εμπειρογνώμονες ότι ο ισολογισμός της ΝΟΑ δεν περιλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα των υποχρεώσεων από το πτητικό έργο που υφίσταντο στην ΟΑ και την ΟΑν. Οι εμπειρογνώμονες επισημαίνουν ότι βάσει του ελληνικού εταιρικού δικαίου, πρέπει να μεταβιβαστούν όλα τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού που συνδέονται με δραστηριότητες οι οποίες αποσχίστηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας αναδιάρθρωσης. Μολονότι στη διαδικασία αυτή υπεισέρχεται αναπόφευκτα το στοιχείο της υποκειμενικότητας, η νομοθεσία δεν παρέχει στη διοίκηση τη δυνατότητα να είναι επιλεκτική όσον αφορά τα μεταβιβαζόμενα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού. Ο νόμος 3185/2003, ωστόσο, περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες επέτρεψαν στη διοίκηση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας να παραβλέψει τις επιταγές της νομοθεσίας και να εξαίρει επιλεκτικά από τη διαδικασία απόσχισης στοιχεία του παθητικού. Εκμεταλλευόμενη το νόμο 3185/2003, η διοίκηση αποφάσισε να εξαίρει από τη μεταβίβαση όλες τις υποχρεώσεις άνω του ενός μηνός.

- (116) Οι εμπειρογνώμονες προέβησαν σε σύγκριση μεταξύ των στοιχείων του παθητικού που μεταβιβάστηκαν και εκείνων που παρέμειναν, με τη βοήθεια αποσπασμάτων των ισολογισμών έναρξης λειτουργίας της ΝΟΑ στις 11.12.03 και των ισολογισμών τέλους χρήσεως της ΟΑ και της ΟΑν στις 31.12.03 (οι ΟΑ και ΟΑν δεν είχαν καταρτίσει ισολογισμούς στις 11.12.03).

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΩΝ	Ολυμπιακές Αερογραμμές	Ολυμπιακή Αεροπορία	Ολυμπιακή Αεροπλοΐα	
	11 Δεκεμβρίου 2003	31 Δεκεμβρίου 2003	31 Δεκεμβρίου 2003	
Προβλέψεις για έξοδο από την υπηρεσία				
Προβλέψεις για συνταξιοδοτικές παροχές	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Σημείωση 1
Λοιπές προβλέψεις	7 616	89 230 530	709 865	Σημείωση 1
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Δάνεια τραπεζών	—	148 036 005	—	Σημείωση 2/ Σημείωση 1
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	—	1 018 427	—	Σημείωση 1
	—	149 054 432	—	
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Προμηθευτές	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Σημείωση 1
Τράπεζες, λογαριασμούς βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	—	14 504 809	—	Σημείωση 3/ Σημείωση 1
Προκαταβολές πελατών	824 482	—	392 413	Σημείωση 1
Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη (συμπεριλαμβανομένων των αερολιμενικών τελών)	4 045 699	373 549 262	719 901	Σημείωση 1
Ασφαλιστικοί οργανισμοί	2 495 142	147 554 360	—	Σημείωση 1
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	—	22 986 786	—	Σημείωση 2/ Σημείωση 1
Μερίσματα πληρωτέα	514 739	—	—	
Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	—	4 745 844	—	Σημείωση 1
Διάφοροι πιστωτές	7 009 156	65 838 943	617 392	Σημείωση 1
Προπληρωθέντα εισιτήρια	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού				
Έξοδα χρήσεως δεδουλευμένα	—	49 642 845	751 674	Σημείωση 1
Διάφοροι μεταβατικοί λογαριασμοί	—	57 328 943	17 664 167	Σημείωση 1
	—	106 971 788	18 415 841	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

Σημείωση 1: Στοιχεία του παθητικού τα οποία παρέμειναν σύμφωνα με το νόμο 3185/2003.

Σημείωση 2: Δάνειο ABN Amro.

Σημείωση 3: Δάνειο της Εμπορικής Τράπεζας που ρυθμίστηκε με εισπράξεις 130 εκατ. ευρώ τον Φεβρουάριο 2004.

- (117) Οι εμπειρογνώμονες κατέδειξαν ότι στη ΝΟΑ δεν μεταφέρθηκε καμία μακροπρόθεσμη υποχρέωση και μεταβιβάστηκε λιγότερο από το 10 % των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Το σύνολο των μεταβιβαθεισών υποχρεώσεων στη ΝΟΑ (145 εκατ. ευρώ) αποτελεί το 9,9 % μόνο του συνόλου των υποχρεώσεων των τριών εταιρειών (1 471 εκατ. ευρώ). Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που μεταβιβάστηκαν στη ΝΟΑ (10 % του συνόλου των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων) είναι οι υποχρεώσεις κάτω του ενός μηνός.
- (118) Οι μεγαλύτερες υποχρεώσεις που παρέμειναν στον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας αφορούν φόρους και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης προς το Δημόσιο, ύψους 521 εκατ. ευρώ. Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι η προφανής πρόθεση της διοίκησης της ΝΟΑ ήταν, με την παραμονή των περισσότερων οφειλών στον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, να μπορέσει ο αερομεταφορέας, με τη νέα του ονομασία ΝΟΑ, να εξακολουθήσει τις δραστηριότητές του και να προχωρήσει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Καταλήγουν, συνεπώς, ότι εάν η διοίκηση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας είχε μεταβιβάσει το σύνολο των υποχρεώσεων του πτητικού κλάδου στη ΝΟΑ, η νέα εταιρεία θα είχε αντιμετωπίσει τα ίδια προβλήματα ρευστότητας που υφίσταντο ήδη στον Όμιλο της ΟΑ, και τα οποία είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα είχαν οδηγήσει στην πτώχευση και το κλείσιμο της εταιρείας. Δηλαδή, δεν θα υπήρχε λόγος αναδιάρθρωσης εάν είχαν αποσχιστεί όλα τα στοιχεία του παθητικού των πτητικών κλάδων του Ομίλου της ΟΑ μαζί με τα στοιχεία του ενεργητικού.
- (119) Σε σχέση με τη ΜΑ, είχε εξαιρεθεί από τον ισολογισμό πρόβλεψη, ανερχόμενη σε 9,1 εκατομ. ευρώ, για φόρους που σχετιζόνταν με τα πορίσματα ενός φορολογικού ελέγχου που κάλυπτε την περίοδο 1992-1997. Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι δεν υπήρχε καμία φορολογική πρόβλεψη για τη ΜΑ σε σχέση με τα έτη 1998 - 2003. Δεν είχε ακόμα διενεργηθεί φορολογικός έλεγχος. Η διοίκηση δεν πρόβλεψε στη δημιουργία πρόβλεψης επειδή θεωρούσε ότι δεν θα υπήρχε φορολογική υποχρέωση επί των κερδών για την περίοδο. Οι ΜΑ πραγματοποίησαν κέρδη για τα έτη 2001, 2002 και 2003.
- (120) Οι εμπειρογνώμονες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι υπήρξε υπερεκτίμηση των στοιχείων του ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στη ΝΟΑ. Οι εμπειρογνώμονες πραγματοποίησαν ωστόσο οι ίδιοι άλλη αποτίμηση των μεταβιβασθέντων στοιχείων του ενεργητικού και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η αποτίμηση που πραγματοποιήθηκε από τη διοίκηση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας (130 312 459 ευρώ) και η οποία δεν επικυρώθηκε από ανεξάρτητο ελεγκτή, ήταν σημαντικά υπερτιμημένη, κατά την άποψή τους κατά περισσότερο από 90 εκατ. ευρώ. Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, με τη χρησιμοποίηση αναγνωρισμένων λογιστικών τεχνικών σύμφωνα με τις ελληνικές και διεθνείς GAAP, επαναδιατύπωσαν τον ισολογισμό της ΝΟΑ προκειμένου να αντικατοπτρίζει τα ανωτέρω στοιχεία στο βαθμό που αυτά μπορούν να ποσοτικοποιηθούν και το αποτέλεσμα είναι ότι η αξία των καθαρών στοιχείων του ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στη ΝΟΑ εμφανίζεται μειωμένη από 130 εκατ. ευρώ σε 38 εκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο αυτό, αναφέρουν ότι ακόμα και αν ληφθεί υπόψη ρισμμένος βαθμός υποκειμενικότητας στην αποτίμηση, είναι δύσκολο να εξηγηθεί η απόκλιση που εμφανίζεται μεταξύ των δύο ποσών και για το λόγο αυτό καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η αξία της ΝΟΑ ήταν υπερτιμημένη⁽¹¹⁾.

Στοιχεία	Ισολογισμός ανοίγματος (ευρώ)	Προσαρμογή (ευρώ)	Προσαρμοσμένος προϋπολογισμός (ευρώ)	Αιτιολόγηση
1. Υπεραξία	30 000 000	(30 000 000)	—	Αφαίρεση παραγόμενης στην επιχείρηση υπεραξίας
2. Ιδιότητα αεροσκάφη	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Εμφάνιση των αεροσκαφών στην αναπόσβεστη αξία
3. Λογαριασμοί εισπρακτέοι	51 336 137	Εκτίμηση διοίκησης	Εκτίμηση διοίκησης	Αφαίρεση επισφαλών απαιτήσεων
4. Ποσά οφειλόμενα από την ΟΑ	7 904 245	(2 904 245)	ευρώ 5 000 000	Εμφάνιση οφειλής ΟΑ σύμφωνα με το πραγματικό ποσό
5. Απαιτήσεις (ΜΑ)	825 020	(825 020)	—	Αφαίρεση επισφαλών απαιτήσεων (ΜΑ)
6α. Διάφοροι χρεώστες	24 674 196	(24 674 196)	—	Αφαίρεση οφειλής σε σχέση με μελλοντική εκποίηση αεροσκαφών
6β. Ιδιότητα αεροσκάφη	—	19 175 961	19 175 961	Συμπεριλαμβανόμενα αεροσκάφη που πρόκειται να πωληθούν στη λογιστική αξία
7. Υποχρεώσεις > 1 μηνός	—	Εκτίμηση διοίκησης	Εκτίμηση διοίκησης	Συμπεριλαμβανομένων οφειλών > 1 μηνός
8. Προβλέψεις για φόρους 92-97	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Συμπεριλαμβανομένης πρόβλεψης για φόρους (ΜΑ) 1992-1997
9. Προβλέψεις για φόρους 98-03	—	Εκτίμηση διοίκησης	Εκτίμηση διοίκησης	Συμπεριλαμβανομένης πρόβλεψης για φόρους (ΜΑ) 1998-2003
Σύνολο		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ Οι εμπειρογνώμονες επισημαίνουν ότι η πράξη αυτή δεν αποτελεί έλεγχο του ισολογισμού έναρξης και ότι οι προσαρμογές που πραγματοποιήθηκαν δεν περιλαμβάνουν αναγκαστικά όλες εκείνες οι οποίες θα απαιτούντο εάν είχε διενεργηθεί έλεγχος.

- (121) Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι ο ισολογισμός ανοίγματος της ΝΟΑ και οι ισολογισμοί μετασηματισμού συντάχθηκαν από τους λογιστές της εταιρείας, Deloitte και Touche, βάσει πληροφοριών που διαβιβάστηκαν από τη διοίκηση, πλην όμως δεν είχαν ούτε ελεγχθεί ούτε αξιολογηθεί από ανεξάρτητο φορέα. Με βάση το ισχύον ελληνικό εταιρικό δίκαιο, ανεξάρτητοι ελεγκτές θα έπρεπε να έχουν διατυπώσει γνώμη σχετικά με το γεγονός ότι τα αριθμητικά στοιχεία στους ισολογισμούς μετασηματισμού είχαν καταλλήλως ληφθεί από τις υποκείμενες λογιστικές καταστάσεις της εταιρείας. Ωστόσο, ο νόμος 3185/2003 επέτρεψε στη ΝΟΑ να αποφύγει τη διαδικασία αυτή και απαιτούσε μόνο από τους ελεγκτές να καταρτίσουν τους ισολογισμούς, χωρίς να γνωμοδοτήσουν επ' αυτών.
- (122) Οι εμπειρογνώμονες δεν μπορούν να αποφανθούν κατά πόσον η εταιρεία Deloitte και Touche όντως κατάρτισε τους ισολογισμούς ή αυτοί είχαν συνταχθεί από τη διοίκηση. Η έκθεση της Deloitte και Touche σχετικά με τις ενέργειες στις οποίες προέβησαν είναι μια περιγραφική έκθεση στην οποία εξηγείται η σύνθεση των ισολογισμών στην οποία τονίζουν ότι «δεν έχουμε διεξαγάγει οι ίδιοι έλεγχο ή άλλου είδους ανεξάρτητη εξέταση» και ότι οι ισολογισμοί μετασηματισμού παραμένουν «πλήρης, απόλυτη και αποκλειστική αρμοδιότητα» της διοίκησης.
- (123) Ως εκ τούτου, οι εμπειρογνώμονες καταλήγουν ότι επιπλέον των ερωτημάτων σχετικά με τον ορθό λογιστικό χειρισμό που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες διαπιστώσεις, παρατηρείται μία συνολική έλλειψη βεβαιότητας για τα στοιχεία που αναφέρονται στον ισολογισμό ανοίγματος λόγω απουσίας εξωτερικού ή άλλου είδους ανεξάρτητου ελέγχου. Σε επίρρωση του συμπεράσματος αυτού, οι εμπειρογνώμονες αναφέρονται επίσης στην έκθεση των ελεγκτών για τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της ΝΟΑ για τη χρήση που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2003, δύομισι εβδομάδες μετά τον ισολογισμό ανοίγματος, στην οποία εκφράζουν τις επιφυλάξεις τους σε σχέση με τους ισολογισμούς ανοίγματος της εταιρείας. Οι ελεγκτές αναφέρουν ότι όσον αφορά την υπεραξία, τα αποτιμηθέντα πάγια στοιχεία και τους οφειλότες και πιστωτές που μεταβιβάστηκαν από τις επιμέρους εταιρείες στη ΝΟΑ, δεν είναι σε θέση να επιβεβαιώσουν την αξία των στοιχείων αυτών και κατά συνέπεια δεν διατυπώνουν γνώμη επί του θέματος αυτού.
- (124) Ο νόμος 3185/2003 προβλέπει την ταμειακή προκαταβολή από το ελληνικό Δημόσιο προκειμένου να καλυφθούν χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις των ΟΑ και ΟΑν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας μετασηματισμού και εκκαθάρισης, το ποσό δε αυτό βασίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών της ΝΟΑ. Οι εμπειρογνώμονες καταλήγουν ότι εξυπηρετούσε τα συμφέροντα [...] (*) του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας να μεγιστοποιήσουν το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της ΝΟΑ, με μεγιστοποίηση της αξίας των μεταφερόμενων στοιχείων του ενεργητικού και ελαχιστοποίηση της αξίας των μεταφερόμενων υποχρεώσεων. Η αξία των καθαρών στοιχείων του ενεργητικού που μεταφέρθηκαν και,
- ακολουθώς, η ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου της ΝΟΑ ανήλθε σε 130 εκατ. ευρώ. Η ελληνική κυβέρνηση κατέβαλε το ποσό αυτό στην ΟΑ σύμφωνα με το νόμο 3185/2003.
- (125) Το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξαν οι εμπειρογνώμονες είναι ότι εάν είχαν χρησιμοποιηθεί αναγνωρισμένες λογιστικές πρακτικές, το ποσό που θα συνεισέφερε η ελληνική κυβέρνηση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία βάσει του νόμου 3185/2003 θα ήταν πολύ χαμηλότερο. Λαμβανομένης υπόψη της ταμειακής θέσης της ΟΑ και της ΝΟΑ κατά τη στιγμή της αναδιάρθρωσης, μία τέτοια μείωση των ρευστών διαθέσιμων εκ μέρους της κυβέρνησης θα είχε σημαντικές επιπτώσεις για την εξακολούθηση της δραστηριότητας των ΟΑ και ΝΟΑ.
- (126) Οι εμπειρογνώμονες καταλήγουν περαιτέρω ότι το τελικό αποτέλεσμα της διαδικασίας διαχωρισμού, ιδιωτικοποίησης και πώλησης των στοιχείων του ενεργητικού είναι ότι ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα παραμείνει χωρίς εμπορικές δραστηριότητες, με ελάχιστα στοιχεία ενεργητικού και χρέη ανερχόμενα σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Οι διατάξεις περί αφερεγγυότητας βάσει της ελληνικής νομοθεσίας είναι πιθανόν να εφαρμοστούν στην ΟΑ και στην ΟΑν, οι οποίες θα τεθούν υπό εκκαθάριση. Οι πιστωτές, και κυρίως το ελληνικό Δημόσιο, θα επιβαρυνθούν με το σχετικό κόστος.

5.2. ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΑ (ΟΑΣ) ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

- (127) Οι εμπειρογνώμονες εξέτασαν την κατάσταση της ΟΑ (ΟΑΣ) μετά από την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2003. Η εταιρεία εξακολουθούσε να πραγματοποιεί ζημιές, οι οποίες έφθιραν τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας και έβλαψαν σοβαρά τις δανειοληπτικές της δυνατότητες.

5.2.1. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗ ΟΑ (ΟΑΣ) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

- (128) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι ο ισολογισμός της ΟΑ περιλαμβάνει μεγάλο ύψος οφειλών σε φόρους και σε οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης. Οι οφειλές αυτές αυξάνονταν κάθε χρόνο καθώς οι πληρωμές προς τις φορολογικές αρχές δεν αντιστοιχούσαν με τις ετήσιες υποχρεώσεις. Η φορολογική υποχρέωση συνδέεται κυρίως με τον οφειλόμενο επί αρκετά χρόνια φόρο μισθωτών υπηρεσιών και περιλαμβάνει επίσης αερολιμενικά τέλη, ΦΠΑ και φορολογικές υποχρεώσεις επί των κερδών. Με βάση τη διαδικασία απόσχισης και απορρόφησης των πτητικών κλάδων στη ΝΟΑ, μεταφέρθηκαν προς τον νεοσυσταθέντα φορέα φορολογικές υποχρεώσεις και υποχρεώσεις προς ασφαλιστικούς οργανισμούς ενός μόνο μηνός. Οι υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης αφορούν βασικά το κύριο συνταξιοδοτικό ταμείο της εταιρείας. Το 2003 και 2004, η οφειλή αυξήθηκε συνολικά κατά 137 εκατ. ευρώ. Στην περίοδο αυτή, η εταιρεία προέβη σε πληρωμές 7,7 εκατ. ευρώ σε σχέση με μία συμφωνία διακανονισμού για τα έτη πριν από το 2003.

(*) Καλύπτεται από την υποχρέωση τήρησης του επαγγελματικού απορρήτου.)

(εκατ. ευρώ)

	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Φόροι	219	374	431
Κοινωνική ασφάλιση	54	148	196
Σύνολο	273	522	627

(*) Στοιχεία από ελεγχθείσες χρηματοοικονομικές καταστάσεις (με επιφυλάξεις, παρατηρήσεις).

(**) Σχέδιο, μη ελεγχθέντα στοιχεία από λογιστικές καταστάσεις της ΟΑ.
Σημείωση: τα στοιχεία του 2005 δεν είναι διαθέσιμα, δεδομένου ότι οι λογαριασμοί της ΟΑ δεν έχουν επικαιροποιηθεί πέραν της 31 Δεκεμβρίου 2004.

(129) Οι εμπειρογνώμονες παρατηρούν ότι η έκθεση ελέγχου της ΟΑ για το 2003 αναφέρει ότι «για τα βιβλία και στοιχεία που τήρησε η εταιρεία δεν έχουν ακολουθηθεί σε μεγάλο βαθμό οι προβλεπόμενες από τη φορολογική νομοθεσία διατάξεις». Η έκθεση αναφέρει επίσης ότι «από τον φορολογικό έλεγχο για τα έτη 1998 και 1999 προέκυψε ότι τα λογιστικά βιβλία και οι καταστάσεις ήταν ανεπαρκείς» και «επίσης ότι η εταιρεία δεν είχε ελεγχθεί από τις φορολογικές αρχές για τα έτη 2000 έως 2003 συμπεριλαμβανομένου, οι δε φορολογικές υποχρεώσεις για τα έτη 1998 έως 2003, συμπεριλαμβανομένου, δεν είναι οριστικές».

(130) Οι εμπειρογνώμονες καταλήγουν ότι η ΟΑ έχει ιστορικό, χρονολογούμενο εδώ και αρκετά έτη, μη πλήρους εξόφλησης των φορολογικών της υποχρεώσεων καθώς και εκείνων προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Αναφέρουν ότι η συνολική οφειλή στο τέλος του 2002 ήταν ήδη υψηλή, ανερχόμενη σε 273 εκατ. ευρώ, και ότι η οφειλή αυτή εξακολουθούσε να αυξάνεται σημαντικά έκτοτε. Οι εμπειρογνώμονες επισημαίνουν ότι η εκτιμώμενη οφειλή στο τέλος του 2004, ύψους 627 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύει άνω του 75 % του συνδυασμένου ετήσιου κύκλου εργασιών των ΝΟΑ και ΟΑΓ για το 2003. Προσθέτουν επίσης ότι η μη εξόφληση στο ακέραιο των φορολογικών υποχρεώσεων από την ΟΑ προσέφερε ταμειακό όφελος στην ΟΑ πριν και μετά την αναδιάρθρωση.

5.2.2. ΤΑ 130 312 459 ΕΥΡΩ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΟΑ (OAS)

(131) Η ελληνική κυβέρνηση προέβη σε ταμειακές μεταβιβάσεις συνολικού ύψους 130 312 459 ευρώ προς τον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, σε επτά δόσεις μεταξύ 24 Δεκεμβρίου 2003 και 13 Μαΐου 2004. Τα ποσά αυτά εξετάστηκαν από τους εμπειρογνώμονες προκειμένου να διευκρινιστεί ο τρόπος καταβολής τους καθώς και μεταγενέστερης χρησιμοποίησής τους.

(132) Τα ποσά αυτά καταβλήθηκαν βάσει των διατάξεων του νόμου 3185/2003 και βασίστηκαν στην ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου της νεοσυσταθείσας ΝΟΑ. Σύμφωνα με τον νόμο, το ποσό αυτό προοριζόταν «για την καταβολή αποζημιώσεων και λοιπών δαπανών για την με οιοδήποτε τρόπο αποχώρηση των εργαζομένων, καθώς και

για την κάλυψη των οικονομικών υποχρεώσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά τη διαδικασία μετασχηματισμού και εκκαθάρισης».

(133) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι οι μεταβιβάσεις πραγματοποιήθηκαν σε χρονικές στιγμές που ο λογαριασμός της ΟΑ δεν είχε πλέον κεφάλαια. Ο τρόπος με τον οποίο αξιοποιήθηκαν σταδιακά οι κεφαλαιακές μεταβιβάσεις εκ μέρους του Δημοσίου στη διάρκεια εβδομάδων ήταν προφανής, δεδομένου ότι οι ταμειακές εισπράξεις από άλλες πηγές υπολείποντο των ταμειακών εκταμιεύσεων. Λίγο πριν από την εξάντληση του τραπεζικού λογαριασμού πραγματοποιή-είτο νέα μεταφορά και η διαδικασία επαναλαμβάνονταν.

Ημερομηνία μεταβίβασης	EUR
24 Δεκεμβρίου 03	32 960 288
14 Ιανουαρίου 04	10 091 143
30 Ιανουαρίου 04	35 356 335
13 Φεβρουαρίου 04	10 000 000
8 Απριλίου 04	8 000 000
22 Απριλίου 04	12 000 000
13 Μαΐου 04	21 904 693
Σύνολο	130 312 459

(134) Με βάση το εν λόγω χρονοδιάγραμμα πληρωμών και τις πληροφορίες που παρείχε η διοίκηση της ΟΑ, [...]. Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι η διοίκηση της ΟΑ φαίνεται να έχει ερμηνεύσει τις δαπάνες αποχώρησης και τις λοιπές δαπάνες αναδιάρθρωσης υπό την ευρύτερη δυνατή έννοια προκειμένου να καλύψει κάθε είδους δαπάνη της ΟΑ για την περίοδο μεταξύ της απόσχισης της ΝΟΑ και της ολοκλήρωσης της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Ενώ η ανάλυση του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιήθηκε η χρηματοδότηση από την ΟΑ δεν μπορεί εύκολα να επαληθευτεί επειδή τα κεφάλαια από τον «ειδικό λογαριασμό» δεν διαχωρίζονταν από άλλα κεφάλαια τα οποία εισέρεαν στον κύριο τραπεζικό λογαριασμό της εταιρείας, η διοίκηση της ΟΑ ανέφερε στους εμπειρογνώμονες της Επιτροπής ότι οι πόροι δαπανήθηκαν ως εξής:

Κατηγορία δαπάνης	EUR
Μίσθωση αεροσκαφών	51 012 257
Πληρωμές συνταξιοδοτικών παροχών	29 953 077
Μισθοδοσία	34 407 994
Εξόφληση δανείου – Εμπορική Τράπεζα	14 939 131
Σύνολο	130 312 459

5.2.3. ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ ΤΗΣ ABN AMRO BANK ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΑ

- (135) Στις 9 Φεβρουαρίου 2001, η ΟΑ συνήψε δανειακή συμφωνία με την ABN Amro Bank για τη λήψη δανείου ύψους 182 198 160 ευρώ προκειμένου να χρηματοδοτηθεί η μετεγκατάσταση της ΟΑ στον νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.
- (136) Το δάνειο επρόκειτο να εξοφληθεί σε δεκαέξι εξαμηνιαίες δόσεις 11 387 385 ευρώ, συν τόκους, μεταξύ 9 Αυγούστου 2003 και 9 Φεβρουαρίου 2011, και εξασφαλίστηκε με κρατική εγγύηση η οποία παρείχε στην ABN Amro το δικαίωμα να απαιτήσει την εξόφληση των οφειλών της ΟΑ απευθείας από το Δημόσιο.
- (137) Σύμφωνα με τους όρους που διέπουν την απορρόφηση των πτητικών κλάδων από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στις 11 Δεκεμβρίου 2003, το δάνειο παρέμεινε ως υποχρέωση στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Στις 31 Δεκεμβρίου 2003, η ΟΑ είχε εξοφλήσει μία προγραμματισμένη πληρωμή του δανείου και η οφειλή στον ισολογισμό της ΟΑ ανερχόταν σε 170 810 775 ευρώ.
- (138) Κατά την εξέταση των λογιστικών καταστάσεων της ΟΑ, οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής διαπίστωσαν ότι η ABN Amro είχε επικαλεστεί την κρατική εγγύηση σε σχέση με τη δεύτερη, τρίτη και τέταρτη δόση του δανείου. Κατά συνέπεια, το ελληνικό Δημόσιο κατέβαλε τις ακόλουθες δόσεις για λογαριασμό της ΟΑ:

Ημερομηνία πληρωμής	Καταβληθέν ποσό (EUR)
10 Μαΐου 2004	12 390 090 (*)
8 Οκτωβρίου 2004	12 288 017 (*)
9 Μαρτίου 2005	12 267 250 (*)
Σύνολο	36 945 357 ευρώ

(*) Κεφάλαιο συν τόκοι.

- (139) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν επίσης ότι η ελληνική κυβέρνηση ζήτησε από τις ελληνικές φορολογικές αρχές να ανακτήσουν τα χρήματα από την ΟΑ. Οι φορολογικές αρχές απέστειλαν χρεωστικά σημειώματα στην ΟΑ ζητώντας την καταβολή των οφειλόμενων ποσών. Το ποσό είναι καταχωρισμένο στα βιβλία της ΟΑ ως οφειλή προς τις φορολογικές αρχές αλλά δεν έχει ακόμα αποπληρωθεί.

5.2.4. ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ (Α340)

- (140) Κατά την εξέταση των λογαριασμών της ΟΑ, οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής διαπίστωσαν ότι στις 24 Σεπτεμβρίου 2004, το ελληνικό Δημόσιο κατέβαλε ως εγγυητής ποσά για μισθώματα συνολικού ύψους 11 774 684 ευρώ, βάσει δύο συμφωνιών χρηματοδοτικής μίσθωσης με την Credit Lyonnais για δύο αεροσκάφη τύπου Α340. Οι πληρωμές αυτές αφορούν την εξαμηνιαία δόση της 29ης Ιουλίου 2004, η οποία οφειλόταν σύμφωνα με τις συμβάσεις μίσθωσης για τα αεροσκάφη.
- (141) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι το Δημόσιο ζήτησε από τις ελληνικές φορολογικές αρχές να ανακτήσουν τα ποσά από την ΟΑ. Οι φορολογικές αρχές απέστειλαν χρεωστικά σημειώματα προς την ΟΑ, ζητώντας την πληρωμή των οφειλόμενων χρημάτων. Το ποσό είναι καταχωρισμένο στα βιβλία της ΟΑ ως υποχρέωση προς τις φορολογικές αρχές αλλά δεν έχει ακόμα εξοφληθεί.

5.2.5. ΑΜΕΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΟΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

- (142) Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής διαπίστωσαν επίσης ότι στις 9 Αυγούστου 2004, το ελληνικό Δημόσιο προέβη σε ταμειακή πληρωμή 8,2 εκατ. ευρώ προς την ΟΑ. Το ποσό αυτό καταβλήθηκε από το Δημόσιο ως προκαταβολή προς την ΟΑ για χρήματα τα οποία είχε καταβάλει η ΟΑ σε δεσμευμένο λογαριασμό ως εγγύηση για τις πληρωμές χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών προς την Credit Lyonnais για δύο αεροσκάφη Α340. Η Credit Lyonnais συμφώνησε να επιτρέψει την αποδέσμευση των χρημάτων από τον δεσμευμένο λογαριασμό με την ολοκλήρωση το Δεκέμβριο του 2004 της μεταβίβασης (επαναδιαπραγμάτευση/υποκατάσταση) των συμβάσεων εκμίσθωσης από την ΟΑ στο ελληνικό Δημόσιο. Η μεταβίβαση των συμβάσεων προς το Δημόσιο ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο 2004.

- (143) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν επίσης ότι όταν η ΟΑ ανέκτησε τα χρήματα από τον δεσμευμένο λογαριασμό το Δεκέμβριο 2004, δεν επέστρεψε την προκαταβολή από το Δημόσιο. Στις 23 Μαρτίου 2005, το ελληνικό Δημόσιο έστειλε επιστολή προς την ΟΑ απαιτώντας την επιστροφή του ποσού, πλέον των τόκων. Κατά την ημερομηνία υποβολής της τελικής τους έκθεσης προς την Επιτροπή (14 Ιουνίου 2005), οι εμπειρογνώμονες βεβαίωσαν ότι η ΟΑ δεν είχε επιστρέψει το εν λόγω ποσό.

5.2.6. ΛΟΙΠΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

- (144) Κατά την εξέταση των βιβλίων της ΟΑ, οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι οι λογαριασμοί πιστωτών εμφάνιζαν στις 31 Δεκεμβρίου 2004 υπόλοιπο ύψους 8 εκατ. ευρώ προς τον (κρατικό) Εθνικό Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών (ΟΤΕ). Το γενικό καθολικό της ΟΑ έδειχνε ότι η ΟΑ δεν είχε εξοφλήσει τον ΟΤΕ το 2003 και 2004 για υπηρεσίες που της είχαν παρασχεθεί. Το ποσό των 4,5 εκατ. ευρώ του υπολοίπου αφορά περιόδους πριν από το 2003.

5.3. ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

5.3.1. ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΟΑ ΤΟ 2004

(145) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι η ΝΟΑ αντιμετώπισε μεγάλες δυσχέρειες το 2004, οι οποίες οδήγησαν σε ζημιές εκμετάλλευσης 94,5 εκατ. ευρώ, επί κύκλου εργασιών 616,7 εκατ. ευρώ και σε καθαρή ζημία προ φόρων για τη χρήση ύψους 87,1 εκατ. ευρώ. Ακόμα και σε επίπεδο μεικτού αποτελέσματος εκμετάλλευσης (κύκλος εργασιών μείον άμεσο κόστος παροχής υπηρεσιών), η εταιρεία κατέγραψε κέρδος μόλις 4 εκατ. ευρώ. Επισημαίνουν επίσης ότι στα έκτακτα αποτελέσματα του 2003 περιλαμβάνεται πρόβλεψη 13 εκατ. ευρώ, από τα οποία 12,6 εκατ. ευρώ αντλιογήστηκαν στα έσοδα του 2004. Θα ήταν συνεπώς ορθότερο να θεωρηθεί η ζημία για το 2004 ως 99,7 εκατ. ευρώ αντί για 87,1 εκατ. ευρώ.

(146) Οι εμπειρογνώμονες επισημαίνουν ότι η καθαρή θέση της εταιρείας (24,3 εκατ. ευρώ) μειώθηκε σε 18,6 % του μετοχικού κεφαλαίου (130,4 εκατ. ευρώ) στο τέλος του 2004. Επιπλέον, εάν διαγραφόταν η υπεραξία ύψους 18 εκατ. ευρώ, η καθαρή θέση θα μειωνόταν σε 4,8 % του μετοχικού κεφαλαίου. Σύμφωνα με τον νόμο 2190 για τις ελληνικές ανώνυμες εταιρείες, σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων μιας εταιρείας γίνει κατώτερο από το ήμισυ του μετοχικού κεφαλαίου, πρέπει να συγκληθεί γενική συνέλευση των μετόχων προκειμένου να αποφασιστεί η λήψη μέτρων για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής θέσης της εταιρείας και άρα την προστασία των πιστωτών. Κάτι τέτοιο δεν συνέβη στην παρούσα υπόθεση. Βάσει του ίδιου νόμου, εάν η καθαρά θέση μιας εταιρείας μειωθεί σε λιγότερο από το 10 % του μετοχικού κεφαλαίου, το Ελληνικό Υπουργείο Εμπορίου δύναται να ανακαλέσει την άδεια λειτουργίας της εταιρείας. Οι εμπειρογνώμονες τονίζουν, ωστόσο, ότι το μέτρο αυτό αποτελεί την έσχατη λύση και σπάνια εφαρμόζεται στην πράξη.

(147) Οι κυριότεροι λόγοι τους οποίους προέβαλε η διοίκηση της ΝΟΑ για το αποτέλεσμα αυτό ήταν:

— Η αρνητική ανταπόκριση του τουριστικού κλάδου στην αναδιάρθρωση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με αποτέλεσμα την μείωση των κρατήσεων για την περίοδο διακοπών των Χριστουγέννων 2003/Νέου Έτους 2004.

— Απεργίες του πληρώματος θαλάμου επιβατών μεταξύ Δεκεμβρίου 2003 και Φεβρουαρίου 2004, που οδήγησαν στην ακύρωση πτήσεων, μείωση των κρατήσεων και αυξημένο κόστος κατά την εν λόγω περίοδο.

— Πρόσθετες δαπάνες συνδεόμενες με την αναδιάρθρωση, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης απασχόλησης σημαντικά περισσότερων χειριστών σε σχέση με τις προβλέψεις, υψηλότερες δαπάνες μίσθωσης, καθώς και αυξημένες σε σχέση με τις αναμενόμενες συμφωνίες πλήρους εκμίσθωσης αεροσκαφών.

(148) Δεδομένου ότι η ΝΟΑ δεν διέθετε ταμειακά αποθέματα για τη χρηματοδότηση των ζημιών αυτών, οι εμπειρογνώμονες κατέληξαν ότι οι μόνες επιλογές τις οποίες είχε ήταν να ή να δανειστεί χρήματα ή να λάβει παράταση των προθεσμιών

αποπληρωμής εκ μέρους των προμηθευτών της. Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής προέβησαν σε ανάλυση των ταμειακών ροών της εταιρείας στη διάρκεια του 2004 και ήταν σε θέση να αποδείξουν ότι ακολουθήθηκε η δεύτερη επιλογή, με αύξηση των οφειλών προς τους πιστωτές κατά [...] εκατ. ευρώ για το έτος αυτό. Μεταξύ των σημαντικότερων αυξήσεων που σημειώθηκαν στο λογαριασμό των προμηθευτών σημειώνεται το ποσό των [...] εκατ. ευρώ οφειλής προς τον ΔΑΑ (το 2003, το ποσό αυτό ανερχόταν σε [...] εκατ. ευρώ). Τον Απρίλιο 2005, η ΝΟΑ συνήψε συμφωνία διακανονισμού με τον ΔΑΑ για την πληρωμή [...] εκατ. ευρώ από το χρέος των [...] εκατ. ευρώ που εκκρεμούσε κατά την ημερομηνία εκείνη. Οι όροι της συμφωνίας προέβλεπαν την πραγματοποίηση καθορισμένων μηνιαίων πληρωμών μεταξύ 30 Απριλίου 2005 και 30 Νοεμβρίου 2005. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο του χρέους της ΝΟΑ στις 31 Δεκεμβρίου 2004 ήταν οφειλόμενο υπόλοιπο [...] εκατ. ευρώ προς την ΟΑΝ· το ποσό αυτό ανερχόταν σε [...] εκατ. ευρώ στις 31 Δεκεμβρίου 2003.

(149) Σε σχέση με τις δραστηριότητες της ΝΟΑ το 2005, οι εμπειρογνώμονες σημειώνουν ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμες χρηματοοικονομικές καταστάσεις για τις περιόδους μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2004· πλην όμως, από άλλα οικονομικά στοιχεία και συζητήσεις με τη διοίκηση συμπεραίνουν ότι η ΝΟΑ εμφάνισε περαιτέρω ζημιές το πρώτο τρίμηνο του 2005. Όπως και κατά τα προηγούμενα έτη, το αποτέλεσμα αυτό οδήγησε σε συμπίεση των ταμειακών ροών και ανάγκασε τη διοίκηση να αναζητήσει λύσεις βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης. Επιπλέον θετικές ταμειακές ροές δημιουργήθηκαν μέσω της καθυστερημένης πληρωμής τελών στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και προσφέρθηκε εγγύηση με τη μορφή υποθήκης επί αεροσκαφών συνολικού ύψους 36 εκατ. ευρώ.

(150) Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα της ΝΟΑ έχει έντονα κυκλικό χαρακτήρα, όπως προκύπτει από τις αρνητικές ταμειακές ροές κατά τους μήνες Οκτώβριο έως Μάρτιο, που αντισταθμίζεται από θετικές ταμειακές ροές στους μήνες από Απρίλιο έως Σεπτέμβριο. Ο κύκλος αυτός επαναλαμβάνεται κάθε χρόνο. Οι καθαρές εισροές κατά τους θερινούς μήνες δεν αντισταθμίζουν πλήρως τις καθαρές εκροές κατά τους χειμερινούς μήνες και άρα, συνολικά, υπάρχει μία συνεχής ανάγκη για συμπληρωματικές διευκολύνσεις. Οι εμπειρογνώμονες επισημαίνουν ότι δεν είναι σαφές το πότε θα καταστεί η εταιρεία θετική από απόψεως ταμειακών ροών, σε ετήσια βάση, πλην όμως η διοίκηση ελπίζει ότι αυτό θα συμβεί το νωρίτερο το 2006 και το αργότερο το 2007, με νέα ιδιοκτησία.

5.3.2. ΦΟΡΟΙ (ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ, ΕΤΑΙΡΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ, ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΦΠΑ)

(151) Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής εξέτασαν τους λογαριασμούς, τα βιβλία και τα μητρώα της ΝΟΑ σε σχέση με το φόρο μισθωτών υπηρεσιών, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και τον ΦΠΑ για την περίοδο από τον Δεκέμβριο 2003 έως τον Μάιο 2005. Παρατηρούν ότι βάσει των όρων της διαδικασίας διαχωρισμού των πτητικών κλάδων και απορρόφησης τους από την ΝΟΑ, στη νέα εταιρία μεταβίβστηκαν μόνο οι ενός μηνός φορολογικές υποχρεώσεις και οφειλές προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς σε σχέση με το προ-σωπικό της ΟΑ που μεταφέρθηκε στην ΝΟΑ.

- (152) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν επίσης ότι η συνολική οφειλή της ΝΟΑ προς το ελληνικό Δημόσιο από φόρους και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης αυξήθηκε κατά 20,2 εκατ. ευρώ από το Δεκέμβριο του 2003 μέχρι το Δεκέμβριο του 2004. Το ποσό αυτό αποτελεί μέρος των 94,4 εκατ. ευρώ που όφειλε η ΝΟΑ.
- (153) Όσον αφορά τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης (ΙΚΑ), οι εισφορές των εργαζομένων και των εργοδοτών καταλογίστηκαν και καταβλήθηκαν εγκαίρως στο Δημόσιο μέχρι τον Οκτώβριο 2004. Μεταξύ Οκτωβρίου 2004 και Φεβρουαρίου 2005 δεν πραγματοποιήθηκαν πληρωμές. Το Μάρτιο

2005, η εταιρία συνήψε συμφωνία διακανονισμού με τις φορολογικές αρχές προκειμένου να καταβάλει την εκκρεμή οφειλή των [...] εκατ. ευρώ σε 18 μηνιαίες δόσεις, αρχής γενομένης τον Μάρτιο 2005, πράξη η οποία μετέτρεψε το οφειλόμενο υπόλοιπο σε 18μηνη δανειακή διευκόλυνση. Από τον Μάρτιο 2005, η εταιρία συμμορφώθηκε με τη συμφωνία αυτή, παράλληλα με τις τρέχουσες μηνιαίες υποχρεώσεις της.

- (154) Όσον αφορά το ΦΠΑ, οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι η ΝΟΑ καταλόγισε ορθά και κατέβαλε τον ΦΠΑ στη διάρκεια της περιόδου.

5.3.3. ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Τύπος αεροσκάφους	Αριθμός	[...]	Αριθμός θέσεων	Ιδιοκτησία
Airbus A340-313	4	[...]	295	Μισθωμένα
Airbus A300-65	3	[...]	269	Μισθωμένα
Boeing 737-400	14	[...]	150	Ιδιότητα 7 / Μισθωμένα 7
Boeing 737-300	2	[...]	136	Μισθωμένα
Boeing 717-200	3	[...]	100	Μισθωμένα
ATR-72-320	7	[...]	68	Ιδιότητα
ATR-42-320	6	[...]	50	Ιδιότητα 4 / Μισθωμένα 2
DHC-8	4	[...]	37	Μισθωμένα
Σύνολο	43			

- (155) Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι η ΝΟΑ ξεκίνησε τις δραστηριότητές της με στόλο 43 αεροσκαφών, 18 ιδιόκτητων και 25 μισθωμένων. Από την έναρξη των δραστηριοτήτων της μέχρι σήμερα, τα ιδιόκτητα αεροσκάφη της ΝΟΑ παρέμειναν τα ίδια και ο αριθμός των μισθωμένων αεροσκαφών της μειώθηκε κατά τρία. Τον Φεβρουάριο 2005 πωλήθηκαν δύο αεροσκάφη τύπου Airbus A300-600 ιδιοκτησίας της ΟΑ και μισθωμένα από την ΝΟΑ και η μίσθωση ενός αεροσκάφους τύπου Boeing 737-3000 δεν ανανεώθηκε όταν έληξε η σχετική σύμβαση το Μάρτιο 2005.

5.3.3.1. Λειτουργικές μισθώσεις

- (156) Η ΝΟΑ υπομισθώνει αεροσκάφη από την ΟΑ, την ΟΑν (ΟΑΣ) και, στην περίπτωση τεσσάρων χρηματοδοτικών μισθώσεων, απευθείας από το ελληνικό Δημόσιο (βλ. τμήμα 5.3.3.2). Επί του παρόντος, 18 αεροσκάφη είναι υπό καθεστώς λειτουργικής μίσθωσης, είτε απευθείας από τους εκμισθωτές είτε υπομισθωμένα από την ΟΑ ή την ΟΑν (ΟΑΣ). Δεδομένου ότι οι συμβάσεις αυτές μεταξύ των εκμισθωτών και των ΟΑ και ΟΑν (ΟΑΣ) λήγουν, η ΝΟΑ συνάπτει απευθείας με τους εκμισθωτές νέες συμβάσεις μίσθωσης.
- (157) Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι οι δαπάνες υπομισθώσης για τα αεροσκάφη που υπεκμισθώνονται από την ΟΑ ή

την ΟΑν (ΟΑΣ) είναι χαμηλότερες από εκείνες σύμφωνα με την κύρια σύμβαση εκμίσθωσης. Όταν ζήτησαν από την διοίκηση της ΝΟΑ να εξηγήσει και να αιτιολογήσει το γεγονός αυτό, η απάντηση που έλαβαν ήταν ότι οι υπομισθώσεις γίνονταν σε τρέχουσες τιμές. Σύμφωνα με τη διοίκηση της ΝΟΑ, η ΟΑ (ΟΑΣ) επωφελείται από την ύπαρξη μισθωτή για τα αεροσκάφη της. Η ΝΟΑ τονίζει επίσης ότι θα μπορούσε να μισθώσει αεροσκάφη από άλλες πηγές εάν η ΟΑ δεν προσέφερε τιμές αγοράς. Η ΝΟΑ επωφελείται από το γεγονός ότι είναι σε θέση να μισθώνει τα αεροσκάφη καταβάλλοντας αυτές που θεωρεί ως τρέχουσες αγοραίες τιμές αντί για τις υψηλότερες τιμές οι οποίες ίσχυαν βάσει των αρχικών συμβάσεων.

- (158) Οι εμπειρογνώμονες προέβησαν σε σύγκριση των τιμών μεταξύ κύριων μισθώσεων και υπεκμισθώσεων και διαπίστωσαν ότι, για το έτος μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2004, το σύνολο της επιβάρυνσης για υπομισθωση από την ΟΑ προς την ΝΟΑ ήταν 29,7 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με το συνολικό κόστος της κύριας μίσθωσης που καταβλήθηκε από την ΟΑ για τα ίδια αεροσκάφη και κατά την ίδια περίοδο, που ανερχόταν σε 67,3 εκατ. ευρώ. Το κόστος μίσθωσης που τελικά επιβάρυνε την ΟΑ ανέρχεται σε 37,6 εκατ. ευρώ (55 % του συνολικού κόστους μίσθωσης).

5.3.3.2. Χρηματοδοτικές μισθώσεις

- (159) Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι σε σχέση με τα 4 αεροσκάφη τύπου Airbus A340-300, για τη μίσθωση των οποίων είχε ληφθεί εγγύηση από την Ελλάδα, μετά από την αρχική απόσχιση, τα αεροσκάφη αυτά αρχικά υπεκμισθώθηκαν από την ΟΑ στην ΝΟΑ. Ωστόσο, λόγω της αβεβαιότητας σχετικά με το μέλλον της ΟΑ και της ΝΟΑ κατά τον χρόνο της απόσχισης, τα εμπλεκόμενα χρηματοδοτικά ιδρύματα (εκμισθωτές) είχαν επιβάλει επαχθέστερους όρους εξόφλησης και εγγύησης στις σχετικές συμβάσεις. Προκειμένου να ελαφρυνθούν οι όροι αυτοί, τόσο για την ΟΑ όσο και για το ίδιο το κράτος που παρείχε τις εγγυήσεις, το ελληνικό Δημόσιο αποφάσισε να λάβει τη θέση της ΟΑ ως εκμισθωτής και οι κύριες εκμισθώσεις για τα 4 αεροσκάφη μεταβιβάστηκαν (υποκατάσταση συμβαλλομένου) από την ΟΑ στο Δημόσιο, 2 το Δεκέμβριο 2004 και 2 τον Απρίλιο 2005. Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πράξη αυτή νομίμως χρειάστηκε να ψηφιστεί νέος νόμος από την ελληνική Βουλή (άρθρο 53 του νόμου 3283/2004).

Αεροσκάφος	Αριθμός νηολόγησης	Τιμή ανά κύρια μίσθωση ΟΑ/ΕΑ- Εκμισθωτής	Τιμή ανά υπεκμισθωση ΟΑ-ΝΟΑ	Τιμή ανά υπεκμισθωση ΕΔ-ΝΟΑ (μετά την υποκατάσταση)
AIRBUS A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Ημερομηνία συμφωνίας εκμίσθωσης		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
AIRBUS A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Ημερομηνία συμφωνίας εκμίσθωσης		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
AIRBUS A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Ημερομηνία συμφωνίας εκμίσθωσης		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
AIRBUS A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Ημερομηνία συμφωνίας εκμίσθωσης		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Σημείωση 1: Τα κύρια μισθώματα καταβάλλονται στο τέλος κάθε εξαμήνου.

Σημείωση 2: Οι υπεκμισθώσεις καταβάλλονται κάθε μήνα προκαταβολικά.

Σημείωση 3: Όλες οι πληρωμές που εμφανίζονται στον πίνακα είναι σε μηνιαία βάση.

Οι μηνιαίες πληρωμές των κύριων μισθωμάτων βασίζονται σε ετήσιες πληρωμές για το 2004 διαιρεμένες δια του 12.

Σημείωση 4: Από όλα τα ποσά εξαιρούνται οι τόκοι.

- (160) Οι εμπειρογνώμονες διεξήγαγαν επίσης σύγκριση μεταξύ των τιμολογίων για τις κύριες μισθώσεις και των τιμολογίων για τις υπεκμισθώσεις σε σχέση με τα εν λόγω 4 αεροσκάφη. Διαπίστωσαν ότι τα κύρια μισθώματα που καταβλήθηκαν από το Δημόσιο ανέρχονται περίπου σε 750 000 ευρώ μηνιαίως ενώ η επιβάρυνση για τις υπομισθώσεις κυμαίνονται από περίπου 400 000 ευρώ έως 500 000 ευρώ μηνιαίως. Στην πραγματικότητα, το ελληνικό Δημόσιο ζημιώνεται κάθε μήνα από 250 000 ευρώ έως 350 000 ευρώ για καθένα από τα 4 αυτά αεροσκάφη.

- (161) Οι εμπειρογνώμονες ανέφεραν επίσης ότι μεταξύ Δεκεμβρίου 2004 και τέλους Μαρτίου 2005, η ΝΟΑ δεν πραγματοποιήσε πληρωμές προς το ελληνικό Δημόσιο για 2 αεροσκάφη A340 που είχε υπομισθώσει από το Δημόσιο. Στο τέλος Μαρτίου 2005, η οφειλή της ΝΟΑ προς το Δημόσιο για τις δύο αυτές υπομισθώσεις ήταν 5,1 εκατ. ευρώ. Η ΝΟΑ κατέβαλε το ποσό, τον Απρίλιο του 2005, συν το κόστος μίσθωσης για τον Απρίλιο.

5.3.4 ΣΠΑΤΟΣΗΜΟ

- (162) Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι από την έναρξη των δραστηριοτήτων της ΝΟΑ τον Δεκέμβριο του 2003 και μέχρι της 31 Δεκεμβρίου 2004, ο φόρος αεροδρομίου που εισέπραξε η ΝΟΑ από τους πελάτες της ανήλθε σε [...] εκατ. ευρώ και το ποσό που καταβλήθηκε στις φορολογικές αρχές ανήλθε σε [...] εκατ. ευρώ. Τον Μάρτιο 2004, και από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο 2004, οι πληρωμές προς τις φορολογικές αρχές πραγματοποιήθηκαν εγκαίρως (μέχρι την 20ή ημέρα του μηνός που ακολουθεί την εισπράξη). Για τους υπόλοιπους μήνες μεταξύ Δεκεμβρίου 2003 και Μαρτίου 2005, οι πληρωμές πραγματοποιήθηκαν με καθυστέρηση 1 έως 5 μηνών. Το υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2004, ύψους [...] εκατ. ευρώ, αντιπροσώπευε τις εισπράξεις 3 περίπου μηνών. Στις 31 Μαρτίου 2005, το οφειλόμενο ποσό φόρων αεροδρομίου ήταν [...] εκατ. ευρώ, που αντιστοιχούσε περίπου σε εισπράξεις δύο-μισι μηνών.

5.3.5 ΠΟΣΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΕΒΑΛΕ Η ΝΟΑ ΣΤΗΝ ΟΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

- (163) Επειδή η ΝΟΑ περιλαμβάνει μόνο τους πτητικούς κλάδους των ΟΑ και ΟΑν, δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει η ίδια την παροχή των βοηθητικών εκείνων υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία μιας αερογραμμής (συντήρηση γραμμής πτήσης, ανεφοδιασμός σε καύσιμα, επίγεια εξυπηρέτηση, κλπ) και πρέπει να πληρώσει προκειμένου να λάβει τις υπηρεσίες αυτές. Η Επιτροπή ανέθεσε στους εξωτερικούς εμπειρογνώμονες να εξακριβώσουν τον ισχυρισμό των ελληνικών αρχών ότι η ΝΟΑ κατέβαλε τις τιμές της αγοράς για τις εν λόγω υπηρεσίες και ότι οι συμβάσεις είχαν, συνεπώς, συναφθεί σύμφωνα με τους όρους που ισχύουν στην αγορά.
- (164) Οι εμπειρογνώμονες ανέφεραν ότι είχαν συναφθεί 7 συμβάσεις μεταξύ της ΝΟΑ και της ΟΑΣ (συμπεριλαμβανομένης της ΟΑν και της Olympic Catering SA) για την παροχή σειράς υπηρεσιών όπως η επίγεια εξυπηρέτηση, η τεχνική συντήρηση, η μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, η διαχείριση αποθηκευτικών χώρων, η λογιστική υποστήριξη και παροχή συμβουλών, η εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού και οι γενικές υπηρεσίες προγραμματισμού δρομολογίων πτήσεων, υπηρεσίες τεχνολογίας πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών και εστίαση. Οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι το 2004, εταιρίες του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας παρείχαν υπηρεσίες προς την ΝΟΑ αξίας περίπου [...] εκατ. ευρώ. Οι κυριότερες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μεταξύ της ΝΟΑ και του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας αφορούν την επίγεια εξυπηρέτηση και συντήρηση. Η ΝΟΑ χρησιμοποιεί τον ΟΑΓ για το [...] % των παρεχόμενων υπηρεσιών εδάφους και για όλες τις υπηρεσίες συντήρησης. Το συμβατικό αντίτιμο για το 2004, βάσει της τακτικής πτητικής δραστηριότητας, ανήλθε σε [...] εκατ. ευρώ για τις υπηρεσίες εδάφους και [...] εκατ. ευρώ για την συντήρηση.
- (165) Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής εξέτασαν τα τιμολόγια που εφάρμοζε ο ΟΑΓ σε σχέση με την ΝΟΑ και με άλλες αεροπορικές εταιρίες. Μολονότι οι τιμές ήταν χαμηλότερες για τις υπηρεσίες εδάφους, η διοίκηση της ΝΟΑ απέδωσε το γεγονός αυτό σε εμπορικούς λόγους, καθώς η ΝΟΑ είναι ο μεγαλύτερος πελάτης και επωφελείται από εκπτώσεις λόγω όγκου συναλλαγών. Όσον αφορά την τροφοδοσία (catering), η ΝΟΑ φαίνεται να καταβάλλει τις τιμές που ισχύουν στην αγορά για τις υπηρεσίες τις οποίες λαμβάνει και, σε σχέση με τις υπηρεσίες τεχνικής συντήρησης, η ΟΑ χρεώνει την ΝΟΑ σε διαφορετική βάση από άλλους πελάτες, γεγονός που καθιστά αδύνατη την ουσιαστική σύγκριση. Η διοίκηση της ΝΟΑ ανέφερε ότι, κατά την άποψή της, οι τιμές για όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται από την ΟΑ αποτέλεσαν αντικείμενο αμερόληπτης διαπραγμάτευσης και αντιπροσωπεύουν εύλογη αγοραία αξία.

5.3.6. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ ΔΑΑ

- (166) Ο ΔΑΑ είναι εταιρεία που ανήκει κατά 55 % στο Δημόσιο, υπεύθυνη για την κατασκευή, λειτουργία και ανάπτυξη του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Μολονότι ανήκει κατά πλειοψηφία στο Δημόσιο, λειτουργεί ως ιδιωτική εταιρία βάσει της συμφωνίας για την ανάπτυξη των αερολιμένων και δεν

υπόκειται στη νομοθεσία για τους οργανισμούς που ελέγχονται από το ελληνικό Δημόσιο.

- (167) Ο ΔΑΑ αποτελεί/αποτελεί τον μεγαλύτερο πιστωτή της ΟΑ/ΝΟΑ, με ετήσια τέλη περίπου 60 εκατ. ευρώ. Δεδομένου ότι οι δαπάνες προς τον ΔΑΑ αποτελούν μία τόσο σημαντική συνιστώσα της βάσης κόστους της ΝΟΑ, οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής χρειάστηκε να εξετάσουν τη σχέση μεταξύ της ΝΟΑ και του ΔΑΑ προκειμένου να διαπιστώσουν εάν η αεροπορική εταιρία επωφελήθηκε από ευνοϊκότερους όρους, γεγονός που ίσως συνιστούσε έμμεση κρατική στήριξη. Οι εμπειρογνώμονες μπόρεσαν να προσδιορίσουν ότι οι οφειλές και πληρωμές της ΝΟΑ προς τον ΔΑΑ, για την περίοδο από την έναρξη των δραστηριοτήτων της μέχρι τις 19 Μαΐου 2005, έχουν ως εξής:

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

- (168) Οι εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι ο ΔΑΑ επιβάλλει στις αεροπορικές εταιρίες τέλη για την παροχή ενός ευρέως φάσματος υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των τελών προσγείωσης και στάθμευσης των αεροσκαφών, ασφάλειας και υποδομής επίγεια εξυπηρέτησης. Οι χρεώσεις επιβάλλονται σε καθορισμένες τιμές, οι οποίες αναγράφονται στις Οδηγίες προς τους χρήστες του αερολιμένα, στους όρους και προϋποθέσεις χρήσης και στον κατάλογο χρεώσεων κίνησης που έχουν εκδοθεί από τον αερολιμένα τον Ιούνιο του 2003. Η κανονική περίοδος πληρωμής είναι 20 ημερολογιακές ημέρες. Σε περίπτωση καθυστέρησης πληρωμής, οφείλεται τόκος με επιτόκιο 3 % άνω του EURIBOR.
- (169) Οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής έμαθαν ότι στο τέλος του 2004 η ΝΟΑ συνήψε συμφωνία "οικονομικού διακανονισμού" με τον ΔΑΑ, βάσει της οποίας η ΝΟΑ είχε τη δυνατότητα να εξοφλήσει οφειλές προς τον ΔΑΑ εντός 45 ημερών αντί των 20 ημερών που ισχύουν σύμφωνα με τους συνήθεις όρους πληρωμής του ΔΑΑ. Η παράταση της προθεσμίας πληρωμής εφαρμόστηκε από την 1η Ιουλίου 2004 έως τις 28 Φεβρουαρίου 2005. Για να τύχει των ευνοϊκότερων αυτών όρων, ζητήθηκε από τη ΝΟΑ η παροχή ασφάλειας με τη μορφή εγγραφής υποθήκης υπέρ του ΔΑΑ σε 2 αεροσκάφη [...], ανώτατου ποσού [...] * εκατ. ευρώ. Η οφειλή στις 31 Δεκεμβρίου 2004 αντιπροσώπευε περίπου επιβάρυνση από τέλη 4 μηνών και τον Μάιο του 2005 αντίστοιχη επιβάρυνση 5 μηνών, που υπερβαίνει σαφώς την προθεσμία πληρωμής των 45 ημερών με βάση την συμφωνία οικονομικού διακανονισμού.

(170) Στις 22 Απριλίου 2005, η ΝΟΑ συνήψε περαιτέρω συμφωνία διακανονισμού με τον ΔΑΑ για την πληρωμή [...] εκατ. ευρώ από τα [...] εκατ. ευρώ υφιστάμενου χρέους κατά την ημερομηνία εκείνη. Η συμφωνία αυτή περιελάμβανε περαιτέρω εξασφάλιση [...] εκατ. ευρώ. Οι όροι της συμφωνίας αυτής προέβλεπαν την πραγματοποίηση μεταβλητών μηνιαίων πληρωμών μεταξύ 30 Απριλίου 2005 και 30 Νοεμβρίου 2005. [...] εκατ. ευρώ από τα [...] εκατ. ευρώ θα προέρχονταν από έσοδα στο πλαίσιο των PSO. Η εξασφάλιση για το ποσό των [...] εκατ. ευρώ παρέχεται μέσω προνομιούχων υποθηκών επί 2 αεροσκαφών τύπου [...] και 4 κινητήρων.

(171) Βάσει των ανωτέρω πληροφοριών, οι εμπειρογνώμονες θεωρούν ότι η δυνατότητα σώρευσης υποχρεώσεων [...] εκατ. ευρώ κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου και μετατροπή τους στη συνέχεια σε 18μηνο βραχυπρόθεσμο δάνειο προς εξόφληση κατά την θερινή περίοδο, ισοδυναμεί στην πραγματικότητα με χρηματοδότηση της ΝΟΑ με εποχικό κεφάλαιο κίνησης. Η χρηματοδότηση αυτή, παράλληλα με την συνεχιζόμενη ανοχή καθυστέρησης των πληρωμών, υπονοεί ότι η ΝΟΑ τυγχάνει μεταχείρισης από το ΔΑΑ η οποία δεν θα παρείχετο σε άλλες αεροπορικές εταιρίες.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

6.1. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

(172) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από κράτος μέλος ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(173) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται άμεσα ή έμμεσα, με κρατικούς πόρους, χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα που ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί.

(174) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο την ενίσχυση που χορηγήθηκε μετά την απόφαση του 2002. Δεν καλύπτει πιθανό στοιχείο ενίσχυσης σε σχέση με μελλοντική δικαιοπραξία ή δικαιοπραξίες αναφορικά με μετοχές ή περιουσιακά στοιχεία οιασδήποτε των εμπλεκόμενων εταιρειών.

(175) Το άρθρο 228 της συνθήκης ΕΚ προβλέπει ότι εάν το Δικαστήριο διαπιστώσει ότι κράτος μέλος έχει παραβεί υποχρέωσή του εκ της συνθήκης, το κράτος αυτό οφείλει να λάβει τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της αποφάσεως του Δικαστηρίου. Στην υπό κρίση περίπτωση η ενίσχυση κηρύχ-

θηκε, με την απόφαση του 2002, παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με την απόφαση της 12ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-415/03 απεφάνθη ότι το κράτος μέλος δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα.

(176) Το άρθρο 228, παράγραφος 2, προβλέπει ότι εάν η Επιτροπή κρίνει ότι το συγκεκριμένο κράτος μέλος δεν έλαβε τα προαναφερόμενα μέτρα, αφού παράσχει στο κράτος αυτό με επίσημη προειδοποιητική επιστολή τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του, εκδίδει αιτιολογημένη γνώμη διευκρινίζοντας τα σημεία ως προς τα οποία το συγκεκριμένο κράτος μέλος δεν έχει συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου.

6.2. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(177) Η Επιτροπή προέβη σε διεξοδική ανάλυση των παρατηρήσεων που λήφθηκαν κατά τη διαδικασία, καθώς και των παρατηρήσεων της Ελλάδας και της μελέτης που διενήργησαν οι εμπειρογνώμονες για την αναδιάρθρωση της ΟΑ και της συμπεριφοράς των ΟΑ και ΝΟΑ από την αναδιάρθρωση. Στο πλαίσιο αυτό, αποφάσισε να πραγματοποιήσει την αξιολόγησή της σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης βάσει τεσσάρων κυρίων παραμέτρων: i) της ίδιας της αναδιάρθρωσης, ii) του κατά πόσον η ΝΟΑ έχει λάβει άλλη κρατική ενίσχυση από το 2003, iii) της χορήγησης 130 εκατ. ευρώ στην ΟΑ και iv) του κατά πόσον η ΟΑ έχει λάβει άλλη κρατική ενίσχυση.

i) Ποιος ήταν ο χαρακτήρας της αναδιάρθρωσης του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας που πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο 2003;

(178) Πρόθεση των ελληνικών αρχών κατά την εκπόνηση και εφαρμογή του νόμου 3185/2003 φαίνεται να ήταν η δυνατότητα συνέχισης των δραστηριοτήτων των πτητικών κλάδων του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με την απορρόφησή τους στην ΝΟΑ, και η διενέργεια της ιδιωτικοποίησης. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να εξετάσει τη σχέση μεταξύ της ΟΑ και της ΝΟΑ. Η ΝΟΑ δημιουργήθηκε από τους πτητικούς κλάδους εταιρειών του ομίλου της ΟΑ και συνεχίζει την (κύρια) πτητική δραστηριότητα της ΟΑ, παρέλαβε αρχικά όλα τα αεροσκάφη της ΟΑ και επί του παρόντος λειτουργεί με 40 αεροσκάφη, σε σύγκριση με τα 43 που διέθετε προηγουμένως η ΟΑ, με το ίδιο πλήρωμα και τα ίδια δρομολόγια. Όσον αφορά τα δρομολόγια, η ΝΟΑ απέκτησε με «διαδοχή» το αεροπορικό δίκτυο, τις συμβάσεις PSO και τα βάσει διμερών συμφωνιών με χώρες που δεν είναι μέλη της ΕΕ δικαιώματα αεροπορικών δρομολογίων της ΟΑ. Όπως προαναφέρθηκε, η ΝΟΑ δημιουργήθηκε με το νόμο 3185/2003, οι διατάξεις του οποίου αφορούν ειδικά την ΟΑ/ΝΟΑ και προβλέπουν παρέκκλιση από τις ισχύουσες κανονικά διατάξεις του ελληνικού εταιρικού δικαίου.

- (179) Στην παρούσα υπόθεση, η απόσχιση οδήγησε στην αφαίρεση από τον ήδη υπερχρεωμένο όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για τον οποίο η Επιτροπή είχε προηγουμένως διαπιστώσει ότι είχε λάβει παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά κρατική ενίσχυση, των πτητικών του κλάδων οι οποίοι παρήγαν έσοδα, ενώ παράλληλα μεταβιβάστηκαν πολύ λίγα από τα αντίστοιχα στοιχεία του παθητικού. Όλες οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις παρέμειναν στις προκατόχους εταιρείες και από τους φόρους, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και τα λοιπά τέλη που οφείλονταν από τον όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο Ελληνικό Δημόσιο μεταφέρθηκαν στην NOA μόνον οι υποχρεώσεις ενός μηνός. Επιπλέον των φορολογικών υποχρεώσεων που οφείλονταν άμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο, η οφειλή της ΟΑ στον ΔΑΑ κατά την ημερομηνία της απόσχισης ανερχόταν περίπου σε 93 εκατ. ευρώ. Κανένα μέρος της οφειλής αυτής δεν μεταβιβάστηκε στην NOA βάσει των όρων της διαδικασίας μετασχηματισμού, αλλά αντίθετα η οφειλή παρέμεινε εξ ολοκλήρου στην ΟΑ.
- (180) Η Επιτροπή συμπεραίνει επίσης ότι, επειδή η διαδικασία ιδιωτικοποίησης την οποία προβλέπει ο νόμος 3185/2003 συνεχίζεται, ο ήδη υπερχρεωμένος όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα παραμείνει χωρίς εμπορικές δραστηριότητες, ελάχιστα στοιχεία ενεργητικού και οφειλές που ανέρχονται σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Κατά συνέπεια μειώνεται ακόμη περισσότερο η πιθανότητα να επιστρέψει την ασύμβατη κρατική ενίσχυση, όπως προβλέπει η απόφαση του 2002. Πρόθεση των ελληνικών αρχών είναι να εφαρμοστούν στις ΟΑ και ΟΑν οι διατάξεις περί αφερεγγυότητας και να τεθούν σε εκκαθάριση. Οι πιστωτές, κατά κύριο λόγο το Ελληνικό Δημόσιο, θα επιβαρυνθούν με το σχετικό κόστος. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι εφόσον η ΟΑ και η NOA ανήκουν κατά 100 % στο Δημόσιο, η δημιουργία της NOA αποτελεί λιγότερο αναδιάρθρωση και περισσότερο τεχνητή αναδιοργάνωση εντός του ίδιου ομίλου. Η προσέγγιση αυτή ενισχύεται επίσης και από την εξέταση του νόμου 3185/2003, βάσει του οποίου παρέχεται στη NOA «προστασία» από τις κανονικά εφαρμοστέες διατάξεις του ελληνικού Αστικού Δικαίου και του ελληνικού Εμπορικού Κώδικα για τα χρέη που δημιούργησε η ΟΑ πριν την «απόσχιση» του πτητικού κλάδου. Η διαπίστωση αυτή σημαίνει ότι, εάν δεν υπήρχε ο ειδικός αυτός νόμος, η εφαρμογή των κανονικών διατάξεων του εθνικού δικαίου θα οδηγούσε επίσης στο συμπέρασμα της «συνέχειας» μεταξύ των δυο εταιρειών.
- (181) Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι ο χαρακτηρισμός της NOA ως διαδόχου εταιρείας της ΟΑ αναγνωρίστηκε ρητώς από την Ελλάδα στην επιστολή της της 2ας Ιουνίου 2005 προς την Επιτροπή, στην οποία αναφέρεται στην NOA ως «διάδοχο εταιρεία» της ΟΑ για τους σκοπούς της ανάκτησης.
- (182) Το ΔΕΚ, στην απόφασή του στην υπόθεση C-415/2003, εκτίμησε επίσης τη μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού προς τη NOA, που αποτελεί την ουσιαστική πτυχή της αναδιάρθρωσης. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ⁽¹²⁾ ότι η μεταβίβαση «των στοιχείων του ενεργητικού της εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία, ελεύθερα χρεών, προς τη νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές ... τελέστηκε κατά τρόπο ώστε να καταστήσει αδύνατη, δυνάμει του εθνικού δικαίου, την ανάκτηση των οφειλών της παλαιάς εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία από τη νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές». Προσέδωσε ότι «η εν λόγω πράξη εμπόδισε την αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης 2003/372 (η απόφαση του 2002) και την ανάκτηση των ενισχύσεων με τις οποίες το Ελληνικό Δημόσιο στήριξε τις εμπορικές δραστηριότητες της εταιρείας αυτής. Ως εκ τούτου, διακυβεύθηκε σοβαρά ο σκοπός της απόφασης αυτής, που αποβλέπει στην αποκατάσταση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας». Το ΔΕΚ αποφάνθηκε συνεπώς ότι η αναδιάρθρωση απέβλεπε ουσιαστικά στην τεχνητή απομόνωση των πτητικών κλάδων της ΟΑ από τα βάρη του παρελθόντος.
- (183) Είναι άρα προφανές ότι ενώ η αναδιάρθρωση της ΟΑ το 2003 - από την οποία προέκυψε η NOA - οδήγησε στη δημιουργία μιας ανεξάρτητης νομικής οντότητας, πραγματοποιήθηκε εν τούτοις κατά τρόπο ώστε να αποφευχθεί η ανάκτηση των ενισχύσεων βάσει της απόφασης του 2002, και ότι η NOA είναι διάδοχος εταιρεία της ΟΑ, τουλάχιστον για τους σκοπούς της ανάκτησης κρατικών ενισχύσεων πριν την απόσχιση.
- ii) Έλαβε η NOA κρατικές ενισχύσεις μετά την ίδρυσή της;
- (184) Σύμφωνα με το πόρισμα του εμπειρογνώμονα της Επιτροπής, η NOA εμφανίζει από την ίδρυσή της συνεχώς οικονομικές ζημιές. Σχετικά με τα σημεία που έχουν διγεί στο πλαίσιο της έναρξης της διαδικασίας, οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής διαπίστωσαν ότι, όσον αφορά τις πληρωμές του «σπατόσημου», η NOA έχει από την ίδρυσή της διενεργήσει όλες τις απαιτούμενες πληρωμές, ενώ επί του ζητήματος των παρεχόμενων από την ΟΑ στη NOA υπηρεσιών με επίγεια μέσα και συντήρησης, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκείς πληροφορίες ώστε να μπορεί να διατυπώσει άποψη κατά πόσον εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Αναφορικά με τις φορολογικές υποχρεώσεις και υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης της NOA, οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν ότι, με εξαίρεση ορισμένες εκπρόθεσμες πληρωμές (που συνεπάγονταν χρηματικές ποινές), η NOA έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.
- (185) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η NOA, όσον αφορά το «Σπατόσημό» και τις φορολογικές υποχρεώσεις της όπως και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης, δεν έχει λάβει, από το χρόνο της σύστασής της, καμία κρατική ενίσχυση. Εντούτοις, κατά την εξέταση των βιβλίων της εταιρείας, ο εμπειρογνώμονας διαπίστωσε ότι η NOA έτυχε ευνοϊκών όρων εκ μέρους των προμηθευτών της, από δύο αποψεις.

(12) Παράγραφος 33.

- (186) Στο πεδίο των μισθώσεων αεροσκαφών, στην ΝΟΑ υπεκμισθώνουν αεροσκάφη η ΟΑ, η ΟΑν και, στην περίπτωση 4 χρηματοδοτικών μισθώσεων, απευθείας το Ελληνικό Δημόσιο. Όπως απέδειξε ο εμπειρογνώμονας της Επιτροπής, σε όλες τις περιπτώσεις, το τίμημα των υπεκμισθώσεων είναι χαμηλότερο από αυτό των κυρίων μισθώσεων που έχουν συναφθεί με τους κύριους εκμισθωτές. Στην περίπτωση των 4 χρηματοδοτικών μισθώσεων, το Ελληνικό Δημόσιο απορροφά για κάθε αεροσκάφος, κατά μήνα ζήμια ύψους μεταξύ 250 000 και 350 000 ευρώ. Στην περίπτωση των αεροσκαφών που έχει εκμισθώσει η ΟΑ στην ΝΟΑ, η διαφορά μεταξύ του ποσού (μισθώματος) που καταβάλλει η ΝΟΑ και αυτού που καταβάλλει η ΟΑ είχε ως απόρροια ότι, το 2004, η ΟΑ ζημιώθηκε κατά 37,6 εκατ. ευρώ (ή ποσοστό 55 % του κόστους της μίσθωσης).
- (187) Εξετάζοντας τις σχέσεις μεταξύ της ΝΟΑ και του ΔΑΑ, οι εμπειρογνώμονες της Επιτροπής κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι επιτρέποντας τη βαθμιαία δημιουργία, κατά την χειμερινή περίοδο, πιστωτικού λογαριασμού ύψους [...] εκατ. ευρώ, και μετατρέποντάς το στη συνέχεια σε 8μηνο βραχυπρόθεσμο δάνειο πληρωτέο στη διάρκεια της θερινής περιόδου, το γεγονός αυτό συνιστούσε παροχή στην ΝΟΑ εποχιακής χρηματοδότησης σε κεφάλαια κινήσεως. Η χρηματοδότηση αυτή, σε συνδυασμό με την συνεχιζόμενη ανοχή υπερήμερων πληρωμών, υποδεικνύει ότι η ΝΟΑ τυγχάνει εκ μέρους του ΔΑΑ μεταχείρισης που δεν θα επιφυλασσόταν σε άλλες αερογραμμές.
- (188) Εξετάζοντας αυτή την ευνοϊκή μεταχείριση, η Επιτροπή δύναται εν πρώτοις να συμπεράνει ότι η απόφαση των ελληνικών αρχών να υπεκμισθώσουν αεροσκάφη στην ΝΟΑ και, ως εκ τούτου, να απορροφήσουν ζημίες ύψους μεταξύ 250 000 και 350 000 ευρώ ανά αεροσκάφος και κατά μήνα, συνιστά σαφώς μεταφορά κρατικών πόρων από το Δημόσιο στην ΝΟΑ. Με το μέτρο αυτό επέρχεται ελάφρυνση κόστους το οποίο θα όφειλε, κατά τ' άλλα, να βαρύνει τη ΝΟΑ. Το μέτρο αυτό είναι ειδικού χαρακτήρα, κατά το ότι απευθύνεται αποκλειστικά στην ΝΟΑ και νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι η ΝΟΑ λειτουργεί σε μία πλήρως απελευθερωμένη αγορά αεροπορικών μεταφορών.
- (189) Αποτελεί πάγια νομολογία ότι δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ υποθέσεων στις οποίες η ενίσχυση χορηγείται απευθείας από το κράτος και υποθέσεων στις οποίες χορηγείται από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς τους οποίους το κράτος ιδρύει ή ορίζει, με προοπτική την χορήγηση της ενίσχυσης⁽¹³⁾. Εντούτοις, για να μπορούν τα παρεχόμενα πλεονεκτήματα να χαρακτηρίζονται ως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, αυτά πρέπει, πρώτον, να παρέχονται άμεσα ή έμμεσα από πόρους του Δημοσίου⁽¹⁴⁾ και, δεύτερον, να είναι καταλογιστέα σ' αυτό⁽¹⁵⁾.
- (190) Κατά συνέπεια, όσον αφορά τις ενέργειες της ΟΑ και του ΔΑΑ, η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει κατά πόσον αυτές μπορούν να καταλογιστούν στο Δημόσιο. Όπως αναλύθηκε στην παράγραφο 192, η δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος ενός μέτρου που έλαβε δημόσια επιχείρηση, μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων οι οποίες προκύπτουν από τις περιστάσεις της υποθέσεως και από το πλαίσιο εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα.
- (191) Αναφορικά με την απόφαση της ΟΑ να υπεκμισθώσει το αεροσκάφος της στην ΝΟΑ σε τιμές σημαντικά κατώτερες από αυτές της κύριας χρηματοδοτικής μίσθωσης και, πράττοντας τούτο, να ζημιωθεί 37,6 εκατ. ευρώ, η Επιτροπή σημειώνει ότι το ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 100 % των μετοχών τόσο της ΟΑ όσο και της ΝΟΑ. Επιπλέον, όλα τα στελέχη και τα διοικητικά συμβούλια και των δύο εταιρειών έχουν διοριστεί από το κράτος. Υπό τις συνθήκες αυτές, οφείλουμε να συμπεράνουμε ότι η ΟΑ και η ΝΟΑ τελούσαν (και ευρίσκονται ακόμη) υπό κρατικό έλεγχο. Η Ελλάδα ήταν σε θέση, άμεσα και έμμεσα ως ο μεγαλύτερος δανειστής της ΟΑ, να ασκεί κυριαρχική επιρροή και στις δύο επιχειρήσεις. Αυτή καθεαυτή, η απόφαση της ΟΑ, να υπεκμισθώσει αεροσκάφος στην ΝΟΑ, δεν αποτελούσε πράξη ανεξάρτητης επιχείρησης.
- (192) Σχετικά με τον ΔΑΑ, και παρά την επιμονή της Ελλάδας ότι δεν έχει να διαδραματίσει κανένα ρόλο επιρροής στην εμπορική συμπεριφορά του ΔΑΑ, η Επιτροπή σημειώνει ότι το Δημόσιο κατέχει ποσοστό 55 % του εταιρικού κεφαλαίου του ΔΑΑ και διορίζει 4 από τους 9 διευθυντές του. Αποφασίζοντας σχετικά με τη δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο, το ΔΕΚ⁽¹⁶⁾ έχει αναφέρει άλλα κριτήρια, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να προσδιοριστεί κατά πόσον ένα μέτρο ενίσχυσης που ελήφθη από δημόσια επιχείρηση είναι καταλογιστέο στο Δημόσιο. Στα κριτήρια αυτά συμπεριλαμβάνονται η ένταξη της επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης (δηλαδή αν διέπεται από το Δημόσιο δίκαιο ή το κοινό εταιρικό δίκαιο), ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές επί της διαχείρισεως της επιχείρησης ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στην συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί. Στην παρούσα υπόθεση, παρά το ότι ο ΔΑΑ ανήκει κατά πλειοψηφία στο Δημόσιο, λειτουργεί, στο πλαίσιο των τρεχουσών συναλλαγών του, ως ιδιωτική επιχείρηση ανεξάρτητη από τον έλεγχο του Δημοσίου (4 μόνον από τους 9 διευθυντές του διορίζονται από το κράτος), δεδομένου δε ότι όλα τα χρέη της ΟΑ/ΝΟΑ προς τον ΔΑΑ εξοφλούνται εντόκως και διασφαλίζονται με υποθήκες σε αεροσκάφη, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει οριστικά ότι οι ενέργειες του ΔΑΑ είναι καταλογιστέες στο Δημόσιο.

⁽¹³⁾ Υπόθεση 78/76, *Steinike & Weinlig* κατά *Γερμανίας*, Συλλογή 1977, σ. 595, σκέψη 21.

⁽¹⁴⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-72/91 και C-73/91, *Sloman Neptun* κατά *Bodo Ziesemer*, Συλλογή 1993, σ. I-887, σκέψη 19.

⁽¹⁵⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85 και 70/85, *Van der Kooy and Others* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1988, σ. 219, σκέψη 35.

⁽¹⁶⁾ Υπόθεση C-482/99, *Επιτροπή* κατά *Γαλλίας (Stardust)*, Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 56.

(193) Κατά συνέπεια, και για τους προεκτεθέντες λόγους, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι με τις συμφωνίες χρηματοδοτικής μίσθωσης μεταξύ ΟΑ και ΝΟΑ νοθεύεται ή απειλείται με νόθευση ο ανταγωνισμός, καθώς αυτές είναι ειδικού χαρακτήρα, κατά την έννοια ότι ευνοούν μια επιχείρηση απαλλάσσοντάς την από οικονομικές υποχρεώσεις το βάρος των οποίων θα όφειλε, κατά τα άλλα, να φέρει. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι τα σχετικά μέτρα επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στα πλαίσια της αγοράς αυτής, στο μέτρο που αφορούν έναν κοινοτικό αερομεταφορέα (όπως εκτίθεται στην παράγραφο 193). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι συμφωνίες χρηματοδοτικής μίσθωσης, βάσει των οποίων η ΝΟΑ μισθώνει αεροσκάφη είτε από την ΟΑ είτε από το Δημόσιο, συνιστούν χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στην ΝΟΑ, για τους σκοπούς του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

iii) Ποιο ήταν το καθεστώς της «προκαταβολής» από τον προβλεπόμενο βάσει του νόμου 3185/2003 ειδικό λογαριασμό, πώς διατέθηκαν και αναλώθηκαν τα χρήματα; Ποιος ωφελήθηκε από τις εκταμιεύσεις;

(194) Εξετάζοντας την πληρωμή αυτή, η Επιτροπή είναι σε θέση πρώτον να συμπεράνει ότι το εν λόγω ποσό αποτελεί μεταφορά πόρων του Δημοσίου, δεδομένου ότι τα χρήματα προέρχονται απευθείας από τον κρατικό προϋπολογισμό και ρητά προβλέπονται βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του νόμου 3185/2003, είναι δε ατομικό μέτρο καθόσον απευθύνεται αποκλειστικά προς την ΟΑ.

(195) Οι ελληνικές αρχές προβάλλουν το επιχείρημα ότι η χορήγηση 130 312 459 ευρώ στην ΟΑ αποτελούσε ενέργεια συντετού επενδυτή. Σύμφωνα με την εφαρμοστέα κοινοτική νομολογία, η συμπεριφορά του Δημοσίου ως επενδυτή πρέπει να συγκρίνεται με αυτήν ενός θεωρητικού ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος καθοδηγείται από τις δυνατότητες μακροπρόθεσμης κερδοφορίας⁽¹⁷⁾. Μια αναγκαία αύξηση κεφαλαίου ώστε να διασφαλιστεί η επιβίωση μιας εταιρίας η οποία αντιμετωπίζει παροδικά προβλήματα, η οποία όμως είναι σε θέση, αφού λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα αναδιάρθρωσης, να γίνει και πάλι προσοδοφόρος, δεν αποτελεί κατ' ανάγκη ενίσχυση, εάν ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε καταλήξει στο ίδιο συμπέρασμα. Το ΔΕΚ έχει επίσης αναφέρει ότι δεν υπάρχει ενίσχυση στις περιπτώσεις που η αύξηση κεφαλαίου γίνεται υπό όρους οι οποίοι θα ήταν αποδεκτοί από έναν ιδιώτη επενδυτή που λειτουργεί κάτω από κανονικές συνθήκες της αγοράς⁽¹⁸⁾.

(196) Στην τρέχουσα κατάσταση, κατά το χρόνο προκαταβολής του ποσού των 130 312 459 ευρώ στην ΟΑ, η ΟΑ ευρί-

σκετο ήδη σε ιδιαίτερα δυσχερή οικονομική κατάσταση. Η Επιτροπή είχε διαπιστώσει (απόφαση του 2002) ότι είχε λάβει παράνομη και μη συμβίβαστη κρατική ενίσχυση, την ανάκτηση της οποίας προσαυξημένη με τόκους είχε διατάξει η Επιτροπή με την απόφασή της αυτή. Επίσης, είχαν μόλις αφαιρεθεί από την ΟΑ οι πτητικοί κλάδοι της και είχε επιβαρυνθεί με τις περισσότερες από τις υποχρεώσεις που κανονικά ήταν συνυφασμένες με τους κλάδους αυτούς. Στο τέλος του 2003, η ΟΑ είχε έναντι του Ελληνικού Δημοσίου συνολικές οφειλές ύψους 522 εκατ. ευρώ, σε απλήρωτες φορολογικές υποχρεώσεις και σε υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης. Δεδομένης της χρηματοοικονομικής κατάστασής της, η Επιτροπή οφείλει να συμπεράνει ότι η ΟΑ θα ήταν πρόδηλα ανίκανη να λάβει ανάλογη χρηματική προκαταβολή από ένα ιδιώτη επενδυτή στην ίδια κατάσταση. Πόσο μάλλον δε όταν ο «επενδυτής» στην παρούσα περίπτωση είναι επίσης ο μεγαλύτερος δανειστής της ΟΑ και έχει ρεαλιστικά μικρή πιθανότητα ανάκτησης των ποσών που του οφείλει ήδη η ΟΑ. Ένας τέτοιος δανειστής δεν θα είχε επιτρέψει μια κατάσταση στην οποία εξακολουθούν να αυξάνονται τα χρέη ενώ εξαφανίζονται τα στοιχεία ενεργητικού που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν για την πληρωμή των χρεών αυτών⁽¹⁹⁾. Αντίθετα, ένας ιδιώτης πιστωτής θα είχε λάβει όλα τα νόμιμα μέτρα για να επιτύχει την πληρωμή των ληξιπρόθεσμων χρεών ή την κατάπτωση των εγγυήσεών του. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμφωνήσει με τον ισχυρισμό της Ελλάδας ότι η προκαταβολή του εν λόγω ποσού στην ΟΑ αποτελούσε πράξη συντετού επενδυτή.

(197) Η Επιτροπή οφείλει στη συνέχεια να εξετάσει κατά πόσον, το ποσό των 130 312 459 ευρώ μπορεί να θεωρηθεί ότι ισοδυναμεί με κάποια μορφή παροχής από το Δημόσιο αποζημίωσης στην ΟΑ, για στοιχεία ενεργητικού που είχαν αφαιρεθεί από την ΟΑ και τοποθετηθεί από το κράτος στη ΝΟΑ, όπως ισχυρίστηκαν αρχικά οι ελληνικές αρχές. Προκειμένου να εκτιμήσει το κύρος του επιχειρήματος αυτού, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει την αξία των στοιχείων ενεργητικού που αποσχίστηκαν από την ΟΑ και μεταφέρθηκαν στη ΝΟΑ. Σύμφωνα με την αποτίμησή τους εκ μέρους της διοίκησης της ΟΑ, τα μεταβιβασθέντα στη ΝΟΑ στοιχεία ενεργητικού ανέρχονταν στο ποσό των 130 312 459 ευρώ. Σε περίπτωση που ίσχυε αυτό, δεν θα υπήρχε κρατική ενίσχυση στη μεταφορά του ποσού αυτού προς την ΟΑ, καθώς δεν θα είχε χορηγηθεί κανένα πλεονέκτημα στην ΟΑ.

(198) Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή θεωρεί αξιοσημείωτο το γεγονός ότι οι ίδιοι οι ελεγκτές της Olympic (Deloitte & Touche) σημειώνουν, στους ετήσιους λογαριασμούς μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2003, την επιφύλαξή τους όσον αφορά τις αποτιμήσεις των στοιχείων ενεργητικού που αποσχίστηκαν και μεταφέρθηκαν από την ΟΑ στη ΝΟΑ. Οι ελεγκτές δήλωσαν ότι όσον αφορά τα άυλα αγαθά, τα αποτιμημένα πάγια στοιχεία ενεργητικού και τους λογαριασμούς χρέωσης και πίστωσης που μεταφέρθηκαν από τις συνιστώσες εταιρείες στη ΝΟΑ, δεν είναι σε θέση να επιβεβαιώσουν την αξία των στοιχείων αυτών και συνεπώς δεν διατυπώνουν επί αυτού γνώμη.

⁽¹⁷⁾ Υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, (Alfa Romeo), Συλλογή 2002, σ. I-1603, σκέψη 20.

⁽¹⁸⁾ Βλέπε συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-296/82 & C-318/82, *Leeuwarder Papierwarenfabriek*, Συλλογή 1985, σ. 3727.

⁽¹⁹⁾ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Mischo, υπόθεση C-480/98, *Magefsa*, Συλλογή 2000, σ. I-8717 σκέψεις 32 έως 43.

- (199) Στη μελέτη που εκπόνησε εξ ονόματος της Επιτροπής, ο εμπειρογνώμονας της Επιτροπής έχει πειστικά αποδείξει ότι υπήρξε υπερεκτίμηση της αξίας των στοιχείων ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στη NOA. Προς το σκοπό αυτό, και μετά από εντολή της Επιτροπής, οι εμπειρογνώμονες διενήργησαν οι ίδιοι αποτίμηση των μεταβιβασθέντων στοιχείων ενεργητικού χρησιμοποιώντας λογιστικές τεχνικές και πρότυπα τα οποία είναι αποδεκτά τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς. Κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η αξία του καθαρού ενεργητικού που μεταβιβάστηκε στη NOA δεν ήταν της τάξεως των 130 εκατ. ευρώ, αλλά θα πρέπει μάλλον να αποτιμηθεί σε περίπου 38 εκατ. ευρώ. Η Επιτροπή έχει προσεκτικά εξετάσει τα στοιχεία και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήσαν οι εμπειρογνώμονες και συμπεριφέρει την ανάλυσή τους ως προς το σημείο αυτό. Έτσι, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η δηλωθείσα αξία των μεταβιβασθέντων στοιχείων ενεργητικού υπερέβαλε κατά περίπου 91,5 εκατ. ευρώ.
- (200) Συνεπώς, και ενώ θα πρέπει να διενεργηθεί πλήρης λογιστικός έλεγχος όλων των στοιχείων ενεργητικού και των υποχρεώσεων, κατά τρόπο που να προκύψει μια εντελώς ακριβής εκτίμηση των σχετικών ποσών, η Επιτροπή είναι σε θέση να υπολογίσει ότι το υπερβάλλον ποσό είναι της τάξεως των 91,5 εκατ. ευρώ.
- (201) Η Επιτροπή, έχοντας αποφασίσει έτσι, παρατηρεί ότι η υπερβάλλουσα αποτίμηση είναι ειδικού χαρακτήρος, καθώς ρητά χορηγεί απευθείας χρήματα στην ΟΑ και παρέχει πλεονέκτημα στην εταιρεία αυτή, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την πληρωμή «αποζημιώσεων και λοιπών δαπανών για την με οποιοδήποτε τρόπο αποχώρηση των εργαζομένων, καθώς και για την κάλυψη οικονομικών υποχρεώσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας κατά τη διαδικασία μετασηματισμού και εκκαθάρισης»⁽²⁰⁾, προκειμένου να «καλύψει τις οικονομικές υποχρεώσεις της». Παρεμπιπτόντως, η Επιτροπή σημειώνει ότι η διάταξη αυτή έτυχε ευρείας ερμηνείας και ότι το εν λόγω ποσό χρησιμοποιήθηκε για την πληρωμή γενικών λειτουργικών εξόδων της ΟΑ, συγκεκριμένα ποσό πάνω από 51 εκατ. ευρώ χρησιμοποιήθηκε, από το ποσό που προκαταβλήθηκε, για την πληρωμή χρηματοδοτικών μισθώσεων αεροσκαφών.
- (202) Η Επιτροπή συμπεραίνει επίσης ότι αυτό νοθεύει ή απειλεί με νόθευση τον ανταγωνισμό και επηρεάζει το διακρατικό εμπόριο καθόσον εμπλέκει μία εταιρεία η οποία ευρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες κοινοτικές εταιρείες, ιδιαίτερα μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 96/67/ΕΚ της 15ης Οκτωβρίου 1996 για την πρόσβαση στην αγορά παροχής επίγειων υπηρεσιών στα κοινοτικά αεροδρόμια⁽²¹⁾, όπου ο ανταγωνισμός για επίγειες υπηρεσίες είναι ανοικτός σε αεροδρόμια με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 2 εκατ. επιβατών ή μεταφοράς άνω των 50 000 τόνων εμπορευμάτων. Συνεπώς, η Επιτροπή οφείλει να συμπεράνει ότι το ποσό κατά το οποίο υπερτιμήθηκαν τα στοιχεία του ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στην NOA, το οποίο καταβλήθηκε στην ΟΑ, ισοδυναμεί με χορήγηση κρατικής ενίσχυσης προς την ΟΑ, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- iv) Έλαβε κρατική ενίσχυση η ΟΑ (OAS) μετά το Δεκέμβριο του 2002;
- (203) Όπως αποδείχθηκε από τον εμπειρογνώμονα της Επιτροπής, από την ημερομηνία της τελευταίας απόφασης της Επιτροπής σχετικά με την ΟΑ (12 Δεκεμβρίου 2002) και μετά την απόσχιση από τη NOA, η ΟΑ έχει λάβει χρηματικές προκαταβολές από το κράτος, οι δε υποχρεώσεις της έναντι του Δημοσίου, τόσο φορολογικές όσο και κοινωνικής ασφάλισης, έχουν αυξηθεί.
- (204) Όσον αφορά τις αποπληρωμές του δανείου ύψους 36 945 357 ευρώ που συνήφθη με την ABN Amro, τις πληρωμές ύψους 11 774 684 ευρώ για τη χρηματοδοτική μίσθωση του A340 και την άμεση χρηματοδότηση σε μετρητά ύψους 8,2 εκατ. ευρώ προς την ΟΑ, είναι σαφές ότι σ' αυτές ενυπάρχουν άμεσες μεταφορές πόρων του Δημοσίου προς την ΟΑ. Είναι επίσης σαφές, για τους λόγους που αναφέρθηκαν στο σημείο 7 της παρούσας απόφασης, ότι τα μέτρα αυτά συνιστούν νέα παράνομη ενίσχυση στο βαθμό που δεν αποτελούν απλή εκπλήρωση υποχρεώσεων βάσει των εγγυήσεων τις οποίες είχε χορηγήσει το ελληνικό Δημόσιο. Όπως έχει ήδη εκτεθεί αναλυτικά στο πλαίσιο της εξέτασης της «προκαταβολής» προς την ΟΑ, ακόμη και αν το κράτος καταλογίζει τα ποσά αυτά στις δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες ως χρέη της ΟΑ και ακόμη και αν καταχωρούνται στα βιβλία της ΟΑ ως φορολογικές υποχρεώσεις, το κράτος έχει μικρή αν όχι καθόλου ρεαλιστική πιθανότητα να εξασφαλίσει ότι κάποτε θα πληρωθούν τα ποσά αυτά και, κατ'αυτόν τον τρόπο, δεν μπορεί να λεχθεί ότι ενεργούσε κατά τρόπο ορθολογικό ή εμπορικό, όταν διενεργούσε τις πληρωμές αυτές.
- (205) Η δυσχερής και επιδεινούμενη κατάσταση της ΟΑ (OAS) από την άποψη της φορολογίας και της κοινωνικής ασφάλισης, έχει περιγραφεί ανωτέρω. Οι υποχρεώσεις, φορολογικές και κοινωνικής ασφάλισης, της ΟΑ ήταν ήδη μεγάλες στο τέλος του 2002, ανερχόμενες σε 273 εκατ. ευρώ. Η κατάσταση εξακολουθεί έκτοτε να επιδεινώνεται σημαντικά. Οι υποχρεώσεις εκτιμώνται, στο τέλος του 2004, σε 627 εκατ. ευρώ, πράγμα που σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η παρούσα απόφαση, οι υποχρεώσεις της ΟΑ έναντι του Δημοσίου έχουν αυξηθεί κατά 354 εκατ. ευρώ.
- (206) Σχετικά με τις αυξανόμενες φορολογικές υποχρεώσεις της ΟΑ, το ίδιο το κράτος είναι αυτό που μέσω των φορολογικών αρχών ανέχεται τη συνεχή αναβολή και μη καταβολή των διαφόρων φόρων και τελών που οφείλει η ΟΑ. Σχετικά με τις ασφαλιστικές εισφορές, ο φορέας που είναι επιφορτισμένος με την εισπράξη τους είναι δημόσιος οργανισμός που έχει συσταθεί με ελληνικό νόμο⁽²²⁾ και έχει καταστεί υπεύθυνος, υπό κρατική εποπτεία, για τη διαχείριση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης, και για την εισπράξη των υποχρεωτικών ασφαλιστικών εισφορών. Έχει το δικαίωμα⁽²³⁾, αλλά όχι την υποχρέωση, να συνάπτει συμφωνίες διακανονισμού πληρωμής υπερήμερων οφειλών. Συνεπώς, οι ολοένα αυξανόμενες φορολογικές υποχρεώσεις της ΟΑ προς το Δημόσιο είναι σαφώς καταλογιστέες στο κράτος.

⁽²⁰⁾ Άρθρο 27 παράγραφος 5 στοιχείο β) του νόμου 3185/2003.

⁽²¹⁾ ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.

⁽²²⁾ Νόμος 1846/1951, άρθρο 11.

⁽²³⁾ Νόμος 2676/1999.

- (207) Στη συνέχεια, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει κατά πόσον αυτή η αδράνεια του κράτους συνεπάγεται μεταφορά πόρων του Δημοσίου. Δεδομένου ότι στην έννοια των κρατικών ενισχύσεων περιλαμβάνονται όχι μόνον τα θετικά οφέλη αλλά και μέτρα ελάφρυνσης των κανονικών βαρών, τότε αυτή η παράλειψη του Δημοσίου να ενεργήσει για την πληρωμή των οφειλών, σαφώς συνεπάγεται μία τέτοια μεταφορά πόρων.
- (208) Αφού διαπίστωσε ότι έχει λάβει χώρα μεταφορά πόρων καταλογιστέα στο κράτος, η Επιτροπή οφείλει να προσδιορίσει κατά πόσον με την ενίσχυση αυτή νοθεύεται ο ανταγωνισμός. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τόσο οι παροχές άμεσων ενισχύσεων όσο και η παράλειψη του κράτους να ενεργήσει για την είσπραξη εκκρεμών οφειλών, παρέχουν στην ΟΑ σημαντικό εμπορικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της. Το κράτος δεν ενεργεί έναντι της ΟΑ κατά τρόπο ορθολογικό και εμπορικό. Υπάρχει κατά συνέπεια νόθευση του ανταγωνισμού στα πλαίσια ενός απελευθερωμένου τομέα της εσωτερικής αγοράς, όπως παρατίθεται στην παράγραφο 209. Η Επιτροπή πρέπει άρα να συμπεράνει ότι αφενός μεν η ανοχή του κράτους όσον αφορά τη μη πληρωμή και τη σάφρευση των οφειλομένων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης της ΟΑ, αφετέρου δε οι πληρωμές του Δημοσίου αντί της ΟΑ, ισοδυναμούν με κρατική ενίσχυση προς την ΟΑ κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- 6.3. ΤΟ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ**
- i) Το συμβιβασίμο της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στη ΝΟΑ
- (209) Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ΝΟΑ έλαβε κρατική ενίσχυση ήδη από την ίδρυσή της, η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να εξετάσει τα μέτρα προς όφελος της ΝΟΑ, υπό το φως των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, στις οποίες προβλέπονται παρεκκλίσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου των ενισχύσεων του άρθρου 87 παράγραφος 1.
- (210) Οι παρεκκλίσεις του άρθρου 87 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα υπόθεση, επειδή το μέτρο ενίσχυσης δεν έχει χαρακτήρα κοινωνικό και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε επανορθώνει ζημιές προκληθείσες από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, και δεν αφορούν την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, οι οποίες θίγονται από τη διαίρεση της χώρας αυτής.
- (211) Περαιτέρω παρεκκλίσεις από τη γενική απαγορευτική διάταξη για τις κρατικές ενισχύσεις, προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3. Οι παρεκκλίσεις οι προβλεπόμενες από το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ) δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή, επειδή δεν πρόκειται για ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, ούτε αφορούν την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- (212) Τα άρθρα 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης προβλέπουν παρέκκλιση όσον αφορά ενισχύσεις χορηγούμενες για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η Ελλάδα αποτελεί περιοχή πλήρως εμπίπτουσα στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α).
- (213) Αναφορικά με τους στόχους περιφερειακών ενισχύσεων σε σχέση με τις υπηρεσίες αεροπορίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι στόχοι αυτοί κανονικά επιτυγχάνονται ευκολότερα με την επιβολή PSO. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η παροχή των υπηρεσιών αυτών επιβάλλεται από το κράτος στις εταιρείες που εξυπηρετούν τις συνδέσεις μεταξύ της ελληνικής ηπειρωτικής χώρας και των νησιών καθώς και μεταξύ των νησιών, και σε ορισμένες περιπτώσεις, τις επονομαζόμενες άγονες γραμμές, αυτές μπορούν να συνομολογηθούν μεταξύ του κράτους και ενός παρόχου υπηρεσιών ο οποίος αποζημιώνεται για την παροχή τους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, γενικότερα, το αντιστάθμισμα για την παροχή PSO αποτελεί, κατ' ανάγκη, στοχοθετημένη στήριξη, και, υπό τον όρο ότι ο φορέας παροχής των υπηρεσιών επιλέγεται βάσει μιας διαφανούς και άνευ διακρίσεων διαδικασίας, και εφόσον δεν λαμβάνει υπερβολικό αντιστάθμισμα, μια τέτοια κρατική στήριξη γενικά δεν δημιουργεί ζητήματα μη συμβιβάσιμων κρατικών ενισχύσεων. Αυτό συνέβαινε στην περίπτωση των συμβάσεων που εκτελούσε η ΟΑν. Σύμφωνα με τους όρους της αναδιάρθρωσης, τα δρομολόγια αυτά εκτελεί τώρα η ΝΟΑ ως «διάδοχος» εταιρεία. Λαμβανομένων υπόψη των περιορισμένων στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει, σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο μεταφέρθηκαν από την ΟΑν στη ΝΟΑ οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενδεχομένως να μην τηρήθηκαν, όσον αφορά τις PSO, οι διαδικασίες που προβλέπονται από τον κανονισμό 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών⁽²⁴⁾. Σε κάθε περίπτωση, και σχετικά με τα ποσά που χορηγήθηκαν στη ΝΟΑ από την ίδρυσή της, η Ελλάδα δεν μπορεί να τύχει της παρεκκλίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α).
- (214) Αναφορικά με την προβλεπόμενη παρέκκλιση στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, όσον αφορά ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον η διάταξη αυτή μπορεί να τύχει εφαρμογής στην παρούσα κατάσταση. Για να προβεί στην εξέταση αυτή, η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη της τις εφαρμοστέες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας⁽²⁵⁾ καθώς και τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ ΕΕ L 240 της 24.08.1992, σ. 8.

⁽²⁵⁾ «Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας» (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5.)

⁽²⁶⁾ ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.

- (215) Όσον αφορά την ενίσχυση που χορηγήθηκε στη NOA μέσω του μειωμένου κόστους μίσθωσης αεροσκαφών, η Επιτροπή αναφέρεται και πάλι στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν στο σημείο 14 ότι οι άμεσες ενισχύσεις για την κάλυψη λειτουργικών ζημιών, κατά γενικό κανόνα, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και δεν δικαιούνται του ευεργετήματος της εξαιρέσεως από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων. Περαιτέρω, οι κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν ότι η άμεση λειτουργική επιδότηση των αεροπορικών δρομολογίων μπορεί να γίνει δεκτή μόνο στην περίπτωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) και των ενισχύσεων κοινωνικής φύσεως που χορηγούνται σε μεμονωμένους καταναλωτές.
- (216) Στην παρούσα υπόθεση, οι χορηγούμενες στη NOA ενισχύσεις, είτε απευθείας από το ελληνικό Δημόσιο μέσω των εκμισθώσεων του είτε έμμεσα, μέσω της ΟΑ, δεν μπορούν να εμπίπτουν σε καμία από τις δύο αποδεκτές κατηγορίες λειτουργικής επιδότησης των δρομολογίων. Αποτελεί επίσης πάγια νομολογία⁽²⁷⁾, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, ότι κάθε νέα ενίσχυση δεν μπορεί να συμβιβάζεται με την κοινή αγορά καθόσο χρόνο δεν έχει επιστραφεί η ενίσχυση που προηγουμένως κρίθηκε παράνομη, στο μέτρο που το συνδυαστικό αποτέλεσμα όλων των ενισχύσεων θα είναι να στρεβλώνεται σε σημαντικό βαθμό ο ανταγωνισμός στην κοινή αγορά. Επειδή, για τους προαναφερόμενους λόγους η NOA είναι η διάδοχος εταιρεία του πτητικού κλάδου της ΟΑ, και αποτελεί άρα διάδοχο εταιρεία για τους σκοπούς ανάκτησης της ενίσχυσης, η όποια νέα ενίσχυση στη NOA δεν μπορεί να συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, καθόσο διάστημα η προηγούμενη ενίσχυση δεν έχει ανακτηθεί. Επιπλέον, η χορήγηση ενισχύσεων αποτελεί παράβαση προηγουμένων δεσμεύσεων που είχε αναλάβει η Ελλάδα, να μην χορηγήσει καμία περαιτέρω ενίσχυση [άρθρο 1 ε) της απόφασης του 1994] στην ΟΑ και κατ'επέκταση στις διαδόχους εταιρείες.
- (217) Μολονότι οι ελληνικές αρχές δεν υπεστήριξαν ότι τα ποσά που έλαβε η NOA από την ίδρυσή της προέκυψαν ως αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης, και παρόλο που η Επιτροπή έχει συμπεράνει ότι η NOA αποτελεί διάδοχο εταιρεία της ΟΑ, τουλάχιστον για τους σκοπούς ανάκτησης της κρατικής ενίσχυσης που προηγήθηκε της απόσχισης, η Επιτροπή, για λόγους πληρότητας, θα εξετάσει την πρόσθετη χορηγήθεισα στη NOA ενίσχυση, με γνώμονα τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999 για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Στο σημείο 7 αυτών των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπεται ότι μία επιχείρηση που δημιουργήθηκε πρόσφατα δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ακόμη και αν η αρχική της χρηματοοικονομική θέση είναι επισφαλής· συνεπώς, η ενίσχυση αυτή δεν μπορεί να καλυφθεί από τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.
- (218) Κατά συνέπεια, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη NOA από την ίδρυσή της, δεν πληρούν τους όρους για να χορηγηθεί η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Η Επιτροπή κρίνει ότι η Ελλάδα έχει χορηγήσει παράνομα μια μη κοινοποιημένη νέα ενίσχυση
- που αφορά τη NOA, μέσω των υπεκμισθώσεων με έκπτωση, που συνήφθησαν με τη NOA.
- (ii) α) Το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην ΟΑ
- (219) Έχοντας συμπεράνει ότι το ποσό κατά το οποίο υπερτιμήθηκαν τα στοιχεία του ενεργητικού της NOA το οποίο στη συνέχεια καταβλήθηκε από το ελληνικό Δημόσιο στην ΟΑ, ισοδυναμεί προς κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει το μέτρο αυτό με βάση τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από το γενικό κανόνα ασυμβίβαστου των ενισχύσεων, που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1.
- (220) Οι προβλεπόμενες από το άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης εξαιρέσεις δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση, επειδή το μέτρο ενισχύσεως δεν είναι κοινωνικού χαρακτήρα και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε επανορθώνει ζημιές που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε χορηγείται στην οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, οι οποίες θίγονται από τη διαίρεση της χώρας αυτής.
- (221) Περαιτέρω απαλλαγές από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3. Οι παρεκκλίσεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ) δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση, επειδή το εν λόγω μέτρο δεν προωθεί σημαντικό σχέδιο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και δεν χορηγείται για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, ούτε για την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- (222) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) τους συνθήκης προβλέπει παρέκκλιση για τις ενισχύσεις που χορηγούνται για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών, το βιοτικό επίπεδο των οποίων είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Παρόλο που η Ελλάδα αποτελεί περιοχή εμπίπτουσα πλήρως στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), η διάταξη αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί, για τους λόγους που παρατίθενται στην παράγραφο 211.
- (223) Αναφορικά προς την παρέκκλιση που προβλέπεται από το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, όσον αφορά ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, οι ελληνικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή, στην περίπτωση που συμπεράνει ότι η σχετική προκαταβολή δεν αποτελεί ενέργεια επενδυτή στα πλαίσια οικονομίας της αγοράς και, συνεπώς, πρέπει να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, να εξετάσει το μέτρο με στόχο να κρίνει κατά πόσον δύναται να θεωρηθεί ως ενίσχυση διάσωσης.

(27) Υπόθεση C-355/95 *Textilwerke Degendorf GmbH (TWD) κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1995, σ. II-2265.

β) Πιθανή ενίσχυση διάσωσης

- (224) Ως προς το ζήτημα αυτό, επειδή το εν λόγω ποσό εκταμιεύθηκε μεταξύ Δεκεμβρίου 2003 και Μαΐου 2004, το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο για να κριθεί το συμβιβασίμο της ενίσχυσης είναι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 1999 όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με το σημείο 104 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 ⁽²⁸⁾, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 εφαρμόζονται στα μέτρα εκείνα στα οποία χορηγήθηκε ενίσχυση πριν από τις 10 Οκτωβρίου 2004.

γ) Εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

- (225) Η παράγραφος 4 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 αναφέρει ότι δεν υπάρχει κοινοτικός ορισμός της προβληματικής επιχείρησης, και προσθέτει ότι «η Επιτροπή θεωρεί ότι μία επιχείρηση είναι προβληματική κατά την έννοια των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, εφόσον δεν είναι ικανή, με δικούς της οικονομικούς πόρους ή με τους πόρους που είναι πρόθυμοι να συνεισφέρουν οι ιδιοκτήτες/μέτοχοί της και οι πιστωτές της, να ανακόψει τη ζημιογόνο πορεία της, η οποία θα την οδηγήσει, ελλείψει εξωτερικής παρέμβασης από το κράτος, προς μία σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα».
- (226) Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι «μια επιχείρηση θεωρείται σε κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως μεγέθους, ως προβληματική, στο πλαίσιο των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών: α) εάν πρόκειται για εταιρεία οι εταίροι της οποίας έχουν περιορισμένη ευθύνη, εφόσον έχει εξαφανιστεί πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει χαθεί στη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών».
- (227) Στην παράγραφο 6 αναφέρει επίσης ότι «συνήθως, οι δυσχέρειες μιας επιχείρησης εκδηλώνονται με αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, μείωση του ακαθάριστου περιθωρίου αυτοχρηματοδότησης, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της αξίας του καθαρού ενεργητικού».
- (228) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η ΟΑ είναι μια χρόνια χρεωμένη εταιρεία η οποία έχει ήδη χάσει σημαντικό μέρος του εγκεκριμένου της κεφαλαίου. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το χρέος της ΟΑ προς το ελληνικό Δημόσιο σε φόρους και ασφαλιστικές εισφορές ανήλθε από 273 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2002, σε 522 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2003 όταν διενεργήθηκε η προς αυτήν προπληρωμή. Όπως έχει προαναφερθεί, η εταιρεία αυτή δεν ήταν ικανή να εξασφαλίσει καμία πηγή εμπορικής χρηματοδότησης και έχει μικρές ρεαλιστικές πιθανότητες να είναι σε θέση να επιστρέψει τα χρέη της προς το Δημόσιο. Η Επιτροπή μπορεί συνεπώς να συμπεράνει ότι

η ΟΑ είναι προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση του 1999.

δ) Προϋποθέσεις έγκρισης μιας ενίσχυσης διάσωσης

- (229) Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, του 1999, θέτουν πέντε σωρευτικούς όρους υπό τους οποίους μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση διάσωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να επαληθεύσει ότι στην παρούσα περίπτωση έχουν πληρωθεί όλοι οι εν λόγω όροι.
- (230) Πρώτον, «οι ενισχύσεις διάσωσης πρέπει να αποτελούν ενισχύσεις ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων. Και στις δύο περιπτώσεις, τα δάνεια πρέπει να συνάπτονται με επιτόκια ανάλογα με εκείνα που ισχύουν για τα δάνεια σε υγιείς επιχειρήσεις, και ιδίως με τα επιτόκια αναφοράς που ορίζει η Επιτροπή. Κάθε δάνειο πρέπει να έχει αποπληρωθεί και κάθε εγγύηση πρέπει να έχει λήξει εντός διαστήματος όχι μεγαλύτερου των έξι μηνών από την εκταμίευση της πρώτης δόσης προς την επιχείρηση».
- (231) Στην παρούσα υπόθεση, η ενίσχυση διάσωσης λαμβάνει τη μορφή χρηματικής επιχορήγησης (περιγραφόμενης ως «προκαταβολής») ποσού 130 312 450 ευρώ, που χορηγήθηκε από την Ελλάδα στην ΟΑ και στην ΟΑν, προφανώς για να στηρίξει την αναδιάρθρωση των δύο αυτών εταιρειών μετά την απόσχιση των πτητικών λειτουργιών τους και την ίδρυση της ΝΟΑ. Στην περίπτωση αυτή δεν χρεώνονται τόκοι δανείου στην ΟΑ και στην ΟΑν και διατυπώνεται η πρόθεση να επιστραφεί το ποσό των 130 312 450 ευρώ στην Ελλάδα απευθείας, από το προϊόν των πωλήσεων ιδιωτικοποίησης της ΝΟΑ, εταιρεία για την οποία η Ελλάδα επιμένει ότι ευρίσκεται εκτός ιδιοκτησίας του ΟΑΓ. Εάν από την πώληση της ΝΟΑ δεν προκύψουν επαρκή κεφάλαια για την επιστροφή της εν λόγω «προκαταβολής», τότε θα πωληθούν και άλλα στοιχεία ενεργητικού της ΟΑ για την κάλυψη της διαφοράς. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορούμε να συμπεράνουμε ότι πληρούται ο πρώτος όρος που τίθεται από τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, του 1999.
- (232) Δεύτερον, οι ενισχύσεις πρέπει «να συνδέονται με δάνεια η περίοδος αποπληρωμής των οποίων δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες από την καταβολή της τελευταίας δόσης τους στην επιχείρηση». Στην παρούσα περίπτωση, όπως αναφέρεται ανωτέρω, το εν λόγω ποσό δεν μπορεί κανονικά να περιγραφεί ως δάνειο προς την ΟΑ και την ΟΑν στο μέτρο που η επιστροφή του τελεί υπό την αίρεση της πώλησης μιας άλλης εταιρείας. Το ποσό των 130 312 450 ευρώ εκταμιεύθηκε σε δόσεις, ανάλογα με τις ανάγκες της ΟΑ και της ΟΑν στο χρονικό διάστημα από 24 Δεκεμβρίου 2003 έως 13 Μαΐου 2004. Μέχρι σήμερα, πάνω από ένα έτος αργότερα, δεν έχει διενεργηθεί καμία επιστροφή του ποσού αυτού και άρα δεν μπορεί να πληρούται ο δεύτερος όρος. Δεδομένου ότι το εν λόγω μέτρο δεν πληροί τους πρώτους δύο όρους, περαιτέρω εξέταση των λοιπών τριών όρων καθίσταται περιττή.

⁽²⁸⁾ ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

- (233) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή σημειώνει ότι η επιχορήγηση προς την ΟΑ το 2003 έγινε επίσης κατά παράβαση των παλαιότερων δεσμεύσεων που είχε αναλάβει η Ελλάδα να μη χορηγήσει περαιτέρω ενίσχυση στην ΟΑ [άρθρο 1 ε) της απόφασης του 1994]. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο δεν πληροί τις απαιτούμενες από τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προϋποθέσεις, ώστε να θεωρηθεί ως ενίσχυση διάσωσης.
- (234) Η Επιτροπή οφείλει επίσης να λάβει υπόψη της τις επιχορηγήσεις συνολικού ποσού σχεδόν 57 εκατ. ευρώ που δόθηκαν από το ελληνικό Δημόσιο στην ΟΑ όπως και την αδράνεια του Δημοσίου ως πιστωτή της ΟΑ, αποτέλεσμα της οποίας ήταν να αυξηθούν οι φορολογικές και ασφαλιστικές υποχρεώσεις της ΟΑ από 273 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2002, όταν έλαβε χώρα η αναδιάρθρωση, σε 627 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2004, ως προς τις οποίες έχει προηγουμένως αποφασίσει ότι ισοδυναμούν με επιχορηγήσεις κρατικής ενίσχυσης. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι προβλεπόμενες στο άρθρο 87 παράγραφος 2 και παράγραφος 3 στοιχεία α), β) και δ) εξαιρέσεις δεν μπορούν να ισχύσουν ως προς την ΟΑ (βλέπε παραγράφους 219 έως 221), η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει κατά πόσον μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα περίπτωση η παρέκκλιση που προβλέπεται από το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.
- (235) Όπως προαναφέρθηκε, κάθε νέα ενίσχυση προς την ΟΑ αποτελεί παράβαση προηγούμενων δεσμεύσεων να μην χορηγηθεί καμία περαιτέρω ενίσχυση [άρθρο 1 ε) της απόφασης του 1994]. Είναι ακόμη σημαντικότερο ότι, η χορήγηση νέας παράνομης ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί στο πλαίσιο του ότι η ΟΑ έχει ήδη λάβει ενισχύσεις στο παρελθόν, κατά τρόπο που η σημερινή κατάσταση να υποδεικνύει μια σαφή παραβίαση της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης» που προβλέπεται τόσο στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσο και στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου ⁽²⁹⁾ οι νέες ενισχύσεις δεν μπορούν να συμβιβάζονται με την κοινή αγορά καθ'όσο χρόνο δεν έχουν επιστραφεί οι ενισχύσεις που έχουν προηγουμένως κριθεί ως παράνομες. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι νέες χορηγηθείσες ενισχύσεις δεν πληρούν τους όρους εφαρμογής της παρέκκλισης που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.
- (236) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι με την υπερβολική αποτίμηση των στοιχείων ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στη ΝΟΑ, το ελληνικό κράτος χορήγησε παράνομη και μη συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά κρατική ενίσχυση στην ΟΑ, το ποσό της οποίας αντιστοιχεί προς το υπερβάλλον ποσό της αποτίμησης. Συμπεραίνει επίσης ότι οι επιχορηγήσεις συνολικού ποσού σχεδόν 57 εκατ. ευρώ προς την ΟΑ και η ανοχή που επέδειξε το ελληνικό Δημόσιο για τις εκπρόθεσμες πληρωμές και την απουσία πληρωμών του λογαριασμού φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων της ΟΑ, ισοδυναμεί προς παράνομη και μη συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά κρατική ενίσχυση.

7. ΝΟΜΙΜΗ ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ

- (237) Αναφορικά με τις τέσσερις χρηματοδοτικές μισθώσεις για το αεροσκάφος Α340/3000 και, επίσης, με το δάνειο από την

ΑΒΝ Αmro, του οποίου πολλές δόσεις αποπληρωμής διενήργησε η Ελλάδα, οι εγγυήσεις των δανείων αυτών από το κράτος για την ΟΑ προηγούνται χρονικά της απόφασης του 2002. Η Ελλάδα επιχειρηματολογεί ότι, καθώς με την απόφαση του 2002 δεν απαιτείτο ρητά η αναστολή ή η άρση των εγγυήσεων που χορηγήθηκαν από το ελληνικό Δημόσιο στην ΟΑ μετά το 1998, τούτο σημαίνει σιωπηρά ότι η Επιτροπή έκανε αποδεκτή τη συνέχισή τους και τις όποιες πληρωμές διενεργήθηκαν βάσει αυτών. Η Επιτροπή δεν μπορεί να κάνει δεκτό τον ισχυρισμό αυτό για τους εξής λόγους.

- (238) Γνώμη της Επιτροπής είναι ότι η διατύπωση του διατακτικού της απόφασης του 2002 είναι επαρκώς σαφής και αναμφίλεκτος «Άρθρο 1: η ενίσχυση αναδιάρθρωσης που χορηγήθηκε από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία υπό τη μορφή:...β) νέων εγγυήσεων δανείων συνολικού ύψους 378 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ για τα δάνεια που επρόκειτο να συναφθούν πριν από τις 31 Μαρτίου 2001 με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών και για τις επενδύσεις που είναι αναγκαίες για τη μετεγκατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον νέο αερολιμένα των Σπάτων» ... κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης ...» ώστε να μην προκύπτει οποιαδήποτε σύγχυση όσον αφορά το ασυμβίβαστο των εγγυήσεων αυτών.

Όσον αφορά την υποχρέωση για ανάκτηση, η απόφαση του 2002 διέκρινε μεταξύ της περιόδου 1994-1998, και της περιόδου 1998-2002. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽³⁰⁾ και σχετικά με την περίοδο 1994-1998, η Επιτροπή αποφάσισε ότι δεν ήταν αναγκαία καμία ανάκτηση ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν τις 14 Αυγούστου 1998. Ωστόσο, οι επίμαχες εγγυήσεις χορηγήθηκαν από το Δημόσιο πολύ μετά την ημερομηνία αυτή (τον Οκτώβριο 1999 για τα τέσσερα αεροσκάφη και το Φεβρουάριο 2001 για το δάνειο της ΑΒΝ Αmro).

- (239) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι προκειμένου να μην συνιστά χορήγηση νέας ενίσχυσης η απλή εκπλήρωση υποχρέωσης βάσει χορηγηθείσας κρατικής εγγύησης, τα επίμαχα μέτρα πρέπει να πληρούν στο ακέραιο τους όρους της αρχικής εγγύησης (όπως είναι η ταυτότητα του δικαιούχου, οι προθεσμίες, το καλυπτόμενο ποσό, η υποχρέωση προηγούμενης κήρυξης σε πτώχευση, κ.λπ.). Εάν κάποιο κράτος μέλος πραγματοποιήσει πληρωμή σε σχέση με εγγυημένο δάνειο υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που είχαν αρχικά συμφωνηθεί στο στάδιο της χορήγησης της εγγύησης, τότε η Επιτροπή θα θεωρήσει την πληρωμή αυτή ως νέα εγγύηση η οποία πρέπει να κοινοποιηθεί δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης ⁽³¹⁾.
- (240) Για την ακρίβεια, φαίνεται ότι οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν πρόσφατα από το ελληνικό Δημόσιο σε σχέση με τα προαναφερόμενα δάνεια δεν μπορούσαν να πληρούν τους όρους που προβλέπονται στις αρχικές εγγυήσεις, με βάση τα τότε στοιχεία των ελληνικών αρχών. Για παράδειγμα:

⁽³⁰⁾ «Η Επιτροπή δεν απαιτεί ανάκτηση της ενίσχυσης εάν αυτό αντίκειται σε κάποια γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου».

⁽³¹⁾ Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ σε κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 71 της 11.3.2000, σ. 14.)

⁽²⁹⁾ Υπόθεση C-355/95 ό. π.

- Όσον αφορά το δάνειο της ABN Amro, το Δημόσιο κατέβαλε απευθείας τις οφειλόμενες δόσεις (περίπου 36 εκατομμύρια ευρώ) για λογαριασμό της επιχείρησης, χωρίς να έχει υπάρξει προηγούμενος καθυστέρηση πληρωμής και χωρίς να έχει προηγηθεί κήρυξη σε πτώχευση ή αφερεγγυότητα. Το γεγονός ότι το Δημόσιο ζήτησε στη συνέχεια την επιστροφή των ποσών από την εταιρεία δείχνει ότι δεν πρόκειται για απλή εκπλήρωση υποχρεώσεων δυνάμει χορηγηθείσας εγγύησης.
- Τα ίδια ισχύουν και στην περίπτωση των δανείων που αφορούν τις πληρωμές των μισθωμάτων για τη χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών και την άμεση ταμειακή χρηματοδότηση 11 και 8 εκατομμυρίων ευρώ περίπου.
- Επιπλέον, στις περιπτώσεις που αφορούν τα τέσσερα αεροσκάφη, οι συμβάσεις δανεισμού τροποποιήθηκαν επισήμως (*novatio*) προκειμένου αντικατασταθεί η επιχείρηση από το Δημόσιο ως αποδέκτης των δανείων. Οι πολύ ουσιαστικές αυτές αλλαγές προηγήθηκαν χρονικά των επίμαχων πληρωμών.
- Όσον αφορά την προκαταβολή των 8 εκατομμυρίων ευρώ ενόψει της τροποποίησης δυο εκ των συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, πρόκειται σαφώς για μέτρο που δεν προβλεπόταν στην αρχική εγγύηση.

(241) Στο βαθμό που υπάρχουν αλλαγές, και εφόσον αυτές δεν κοινοποιήθηκαν ποτέ στην Επιτροπή ούτε και εγκρίθηκαν από αυτήν, οι εν λόγω πληρωμές αποτελούν σαφώς παράνομη ενίσχυση. Η Επιτροπή προτίθεται ωστόσο να εξετάσει κατά το στάδιο εκτέλεσης της παρούσας απόφασης οιοδήποτε νέο στοιχείο υποβάλλουν οι ελληνικές αρχές αναφορικά με τις πληρωμές 36 εκατομμυρίων ευρώ περίπου για τις δόσεις του δανείου ABN Amro και/ή την καταβολή μισθωμάτων ποσού 11 εκατομμυρίων ευρώ περίπου στο πλαίσιο της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης σε σχέση με την απόκτηση των τεσσάρων αεροσκαφών, καθώς και το συμβιβασμό ή μη χαρακτήρα μέρους ή του συνόλου των πληρωμών αυτών με τους όρους των αρχικών εγγυήσεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η αποδοχή από την Ολυμπιακή Αεροπορία και από την Ελλάδα της καταβολής εκ μέρους των Ολυμπιακών Αερογραμμών μισθωμάτων για την υπεκμίσθωση αεροσκαφών, το ποσό των οποίων είναι κατώτερο των καταβαλλόμενων για κύριες χρηματοδοτικές μισθώσεις με συνέπεια να υποστούν ζημιές η μεν Ολυμπιακή Αεροπορία της τάξεως των 37 εκατ. ευρώ το 2004, το δε ελληνικό Δημόσιο της τάξεως των 2,75 εκατ. ευρώ μέχρι τον Μάιο 2005, συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές που δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη.

2. Η Ελλάδα χορήγησε παράνομη και ασυμβίβαστη με τη συνθήκη κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία, το ποσό της οποίας ανέρχεται στο ποσό κατά το οποίο υπερεκτιμήθηκε η αξία

των στοιχείων ενεργητικού των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά το χρόνο συστάσεως των, το ύψος του οποίου εκτιμάται προσωρινά από την Επιτροπή σε περίπου 91,5 εκατ. ευρώ.

3. Η χορήγηση, μεταξύ Μαΐου 2004 και Μαρτίου 2005, από το ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία ποσού συνολικού ύψους 8 εκατ. ευρώ περίπου και η επιπλέον πληρωμή από το ελληνικό Δημόσιο αντί της Ολυμπιακής Αεροπορίας ορισμένων δόσεων τραπεζικού δανείου και μισθωμάτων χρηματοδοτικής μίσθωσης, στο βαθμό που οι πληρωμές αυτές δεν συνιστούν απλή εκπλήρωση υποχρέωσης δυνάμει των εγγυήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) της απόφασης 2003/372/EK, και των συναφών όρων, συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία που δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη.

4. Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το ελληνικό Δημόσιο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία όσον αφορά τις οφειλές φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, ύψους 354 εκατ. ευρώ περίπου, μεταξύ Δεκεμβρίου 2002 και Δεκεμβρίου 2004, συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία που δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη.

Άρθρο 2

1. Η Ελλάδα ανακτά την αναφερόμενη στο άρθρο 1 ενίσχυση από τους αποδέκτες της.

2. Η ανάκτηση γίνεται αμελλητί και σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, υπό τον όρο ότι αυτές επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης. Η προς ανάκτηση ενίσχυση συμπεριλαμβάνει τόκους από την ημερομηνία που τέθηκε στη διάθεση του αποδέκτη, μέχρι την ημερομηνία της ανάκτησής της. Οι τόκοι υπολογίζονται με το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιδότησης των περιφερειακών ενισχύσεων.

Άρθρο 3

Η Ελλάδα αναστέλλει αμελλητί κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Άρθρο 4

Η Ελλάδα ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με τα άρθρα 2 και 3.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 14 Σεπτεμβρίου 2005.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Οκτωβρίου 2009

όσον αφορά την κρατική ενίσχυση C 16/08 (πρώην NN 105/05 και NN 35/07) που χορηγήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας — Επιδότησεις στις CalMac και NorthLink για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Σκωτία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 8117]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/98/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων ⁽¹⁾ και έλαβε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 19ης Δεκεμβρίου 2003 το Ηνωμένο Βασίλειο ενημέρωσε την Επιτροπή για τα μέτρα που επρόκειτο να λάβει η κυβέρνηση της Σκωτίας (Scottish Executive), προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι υπηρεσίες μεταφορών με πορθμεία της Σκωτίας «θα ανταποκρίνονται καλύτερα στην αντίληψη [τους] για τους ευρωπαϊκούς κανόνες όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών».
- (2) Με επιστολές της 19ης Απριλίου 2004 και της 30ής Ιουνίου 2004 το Ηνωμένο Βασίλειο ενημέρωσε την Επιτροπή για την πρόθεση της κυβέρνησης της Σκωτίας να προκηρύξει δύο δημόσιους διαγωνισμούς για συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μεταφορών προς τις βόρειες και δυτικές νήσους.
- (3) Η Επιτροπή έχει λάβει έκτοτε πολλές επίσημες καταγγελίες και ανεπίσημες παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την υποτιθέμενη ασύμβατη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στις εταιρίες οι οποίες παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες μεταφορών ⁽²⁾.
- (4) Σε συνέχεια των εν λόγω καταγγελιών η Επιτροπή απέστειλε επανειλημμένα αιτήματα για περαιτέρω πληροφορίες στο Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 (νυν άρθρο 88) της συνθήκης ΕΚ ⁽³⁾ (στο εξής «κανονισμός διαδικασίας»), στα οποίες δόθηκαν όντως απαντήσεις.
- (5) Στις 16 Απριλίου 2008 η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα κρα-

τικών ενισχύσεων για την NorthLink Ferries Limited, την Cowal Ferries Limited και την CalMac Ferries Limited ⁽⁴⁾.

- (6) Στις 16 Ιουλίου 2008 το Ηνωμένο Βασίλειο διαβίβασε τις παρατηρήσεις του απαντώντας στην απόφαση για την εκκίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Με επιστολές της 22ας Δεκεμβρίου 2008 και της 2ας Φεβρουαρίου 2009 το Ηνωμένο Βασίλειο παρέσχε πρόσθετες πληροφορίες.
- (7) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις διαφόρων ενδιαφερομένων μερών μετά τη δημοσίευση της απόφασης για την εκκίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Το Ηνωμένο Βασίλειο κλήθηκε να σχολιάσει τις εν λόγω παρατηρήσεις.
- (8) Στις 11, 12 και 13 Δεκεμβρίου 2008 η Επιτροπή συναντήθηκε με εκπροσώπους διαφόρων ενδιαφερομένων μερών: της NorthLink Ferries Limited, της Cowal Ferries Limited, της CalMac Ferries Limited, της Pentland Ferries, της Western Ferries (Clyde) Limited, του συμβουλίου της κομητείας Orkney, του συμβουλίου Argyll και Bute, του συμβουλίου Inverclyde, των Υπουργών της Σκωτίας και της κυβέρνησης της Σκωτίας, καθώς και της ομάδας πίεσης.
- (9) Βάσει των συμπληρωματικών στοιχείων που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τμήμα του καθεστώτος συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση. Κατά συνέπεια, αποφάσισε να κινήσει, παράλληλα με την επίσημη διαδικασία έρευνας, τη διαδικασία συνεργασίας που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού διαδικασίας.
- (10) Στις 17 Μαρτίου 2009 η Επιτροπή συναντήθηκε με εκπροσώπους του Ηνωμένου Βασιλείου. Στη συνάντηση αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε το κράτος μέλος ότι έκρινε πως τμήμα του καθεστώτος συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση και εξέφρασε την προσωρινή άποψη ότι ορισμένες πτυχές του καθεστώτος δεν ήταν πλέον συμβατές με την κοινή αγορά. Οι αρχές του κράτους μέλους είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους όσον αφορά την εν λόγω προσωρινή άποψη, τόσο κατά τη συνάντηση όσο και αργότερα γραπτώς.
- (11) Στις 23 Μαρτίου 2009 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι πληροφορίες αυτές παρασχεθήκαν στις 15 Μαΐου 2009 και στις 3 Ιουλίου 2009.

⁽¹⁾ ΕΕ C 126 της 23.5.2008, σ. 16.

⁽²⁾ Οι οποίες οδήγησαν στο άνοιγμα δύο φακέλων με κωδικούς NN 105/05 και NN 35/07.

⁽³⁾ ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

- (12) Η υπόθεση αφορά την παροχή τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών με πορθμεία μεταξύ της ηπειρωτικής Σκωτίας και των νησιών κατά μήκος των δυτικών και βόρειων ακτών της Σκωτίας. Οι εν λόγω υπηρεσίες επί του παρόντος παρέχονται κυρίως στο πλαίσιο συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών ⁽⁵⁾ και οι εταιρίες πληρώνονται με βάση την επίδοσή τους.
- (13) Δεδομένου ότι το νομικό πλαίσιο που διέπει τις δημόσιες υπηρεσίες που παρέχονται στις δυτικές και βόρειες νήσους είναι διαφορετικό και οι δικαιούχοι είναι χωριστά νομικά πρόσωπα, οι γραμμές στις δυτικές και βόρειες νήσους εξετάζονται χωριστά στο υπόλοιπο της παρούσας απόφασης.

2.1. ΔΥΤΙΚΕΣ ΝΗΣΟΙ

2.1.1. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

- (14) Οι υφιστάμενες πορθμειακές γραμμές στις δυτικές νήσους της Σκωτίας ορίζονται στον χάρτη 1.

Χάρτης 1

Θαλάσσιες γραμμές στη δυτική Σκωτία



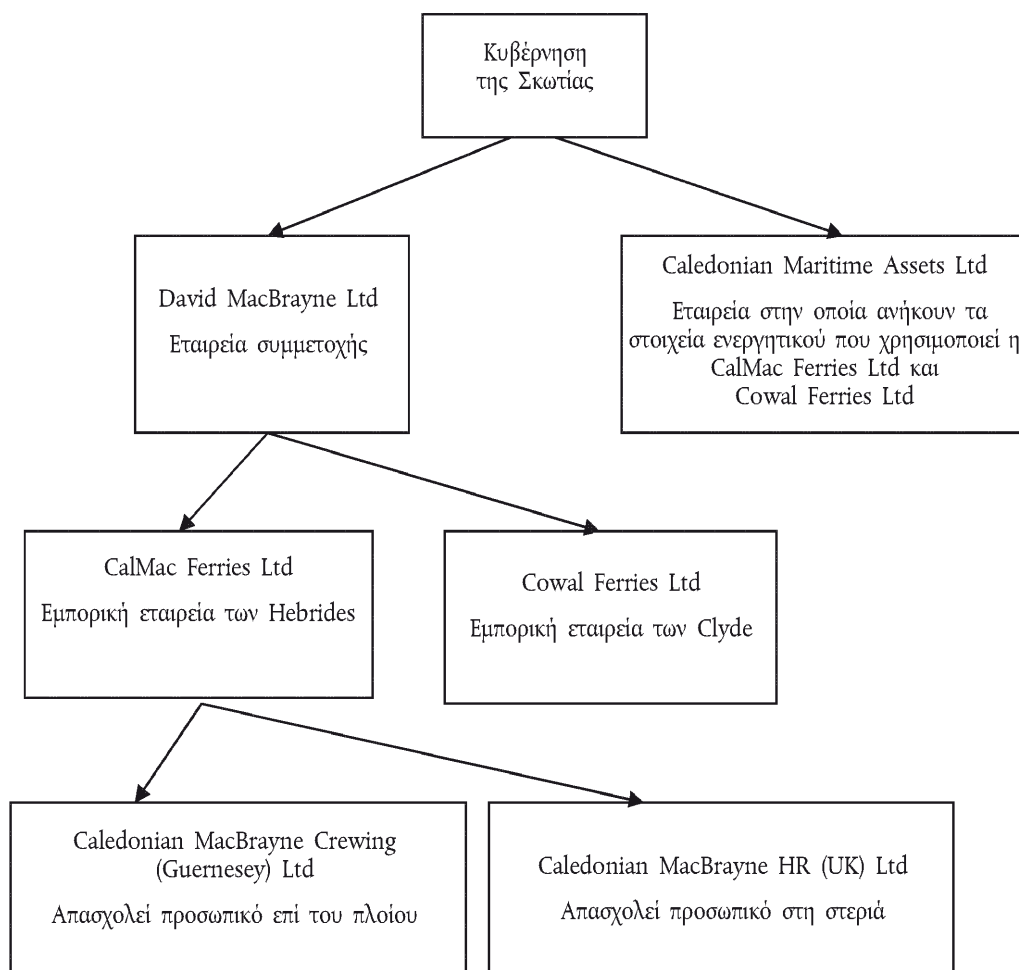
⁽⁵⁾ Με εξαίρεση τη διαδρομή Gourock-Dunoon.

2.1.2. ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

2.1.2.1. **CalMac Ferries Ltd.**

- (15) Στη δεκαετία του 1950 οι υπηρεσίες ακτοπλοϊκής μεταφοράς επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων στις δυτικές νήσους ⁽⁶⁾ παρέχονταν κυρίως από δύο κρατικές εταιρείες: την Caledonian Steam Packet Company Ltd. και την David MacBrayne Ltd.
- (16) Το 1973 η Caledonian Steam Packet Company Ltd. συγχωνεύθηκε με ένα τμήμα της David MacBrayne Ltd. κι έτσι δημιουργήθηκε η Caledonian MacBrayne Ltd. Η νέα εταιρεία εξυπηρετούσε το μεγαλύτερο μέρος των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς στο Firth of Clyde, τα δυτικά Highlands και τις δυτικές νήσους της Σκωτίας.
- (17) Πριν το 2006 η Caledonian MacBrayne Ltd. ανήκε εξ ολοκλήρου στο δημόσιο και βρισκόταν υπό την ευθύνη του αρμόδιου υπουργού της Σκωτίας και μετά από την αποκέντρωση του 1999 υπό την ευθύνη της κυβέρνησης της Σκωτίας.
- (18) Τον Οκτώβριο του 2006 η Caledonian MacBrayne Ltd. αναδιάρθρωθηκε, διαχωρίζοντας τις δραστηριότητες κατοχής πλοίων και χερσαίων στοιχείων από τις μεταφορικές δραστηριότητες με πορθμεία. Η νέα δομή απεικονίζεται στο διάγραμμα 1.

Διάγραμμα 1

Τρέχουσα ιδιοκτησιακή δομή

- (19) Οι δραστηριότητες παροχής μεταφορικών υπηρεσιών με πορθμεία μεταφέρθηκαν σε δύο νέες εταιρείες, στην CalMac Ferries Ltd. και στην Cowal Ferries Ltd., θυγατρικές της David MacBrayne Ltd. Η εταιρεία αυτή ήταν προηγουμένως μια αδρανής εταιρεία που ανήκε εξ ολοκλήρου στο κράτος της Σκωτίας.

⁽⁶⁾ Οι εσωτερικές και εξωτερικές Εβρίδες και οι νήσοι του Firth of Clyde.

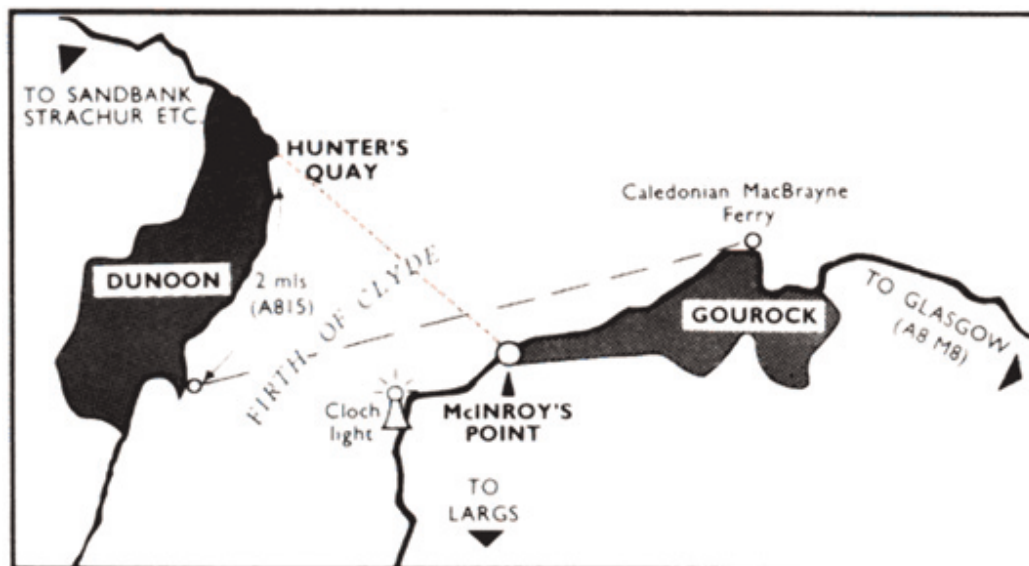
- (20) Η CalMac Ferries Ltd. ανέλαβε τις γραμμές προς τις Εβρίδες, μαζί με δύο θυγατρικές της, την Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. και την Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd, οι οποίες έχουν προσωπικό τόσο επί των πλοίων και όσο και επί της ξηράς.
- (21) Η Cowal Ferries Ltd. ανέλαβε τις μεταφορές στον Clyde.
- (22) Παράλληλα, η Caledonian Maritime Assets Ltd. (εφεξής «CMAL») διατήρησε την κυριότητα των σκαφών και των προβλητών που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία των πορθμειακών γραμμών Clyde και Hebrides.
- (23) Σύμφωνα με τις νέες ρυθμίσεις η CMAL εκμισθώνει τα σκάφη και τις προβλήτες στην CalMac Ferries Ltd. και την Cowal Ferries Ltd. Έχει επίσης υπό την κυριότητά της και διαχειρίζεται τις λιμενικές εγκαταστάσεις σε σχεδόν μισούς από τους 50 προορισμούς που εξυπηρετούν η CalMac Ferries Ltd. και η Cowal Ferries Ltd. Η CMAL ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος και είναι άμεσα ελεγχόμενη από την κυβέρνηση της Σκωτίας.
- (24) Η CalMac Ferries Ltd. επί του παρόντος ναυλώνει έναν στόλο 29 πλοίων από την CMAL για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και οχημάτων προς τις νήσους στα ανοικτά των δυτικών ακτών της Σκωτίας και στις εκβολές του ποταμού Clyde. Δύο άλλα σκάφη αποτελούν αντικείμενο χωριστών ναυλώσεων.
- (25) Η Cowal Ferries Ltd. ναυλώνει επίσης τα τρία σκάφη της από την CMAL.
- (26) Δεδομένου ότι οι διάφορες εταιρείες που αναφέρονται παραπάνω ανήκουν στον ίδιο όμιλο και για λόγους ευκολίας, στο υπόλοιπο της παρούσας απόφασης ο όρος «CalMac» θα αναφέρεται αδιακρίτως στις εταιρείες που ανήκουν στην David MacBrayne Ltd. και, για την περίοδο πριν την αναδιάρθρωση, στην Caledonian MacBrayne Ltd, την Caledonian Steam Packet Company Ltd. και την David MacBrayne.
- (27) Επί του παρόντος υπάρχουν 26 γραμμές εντός του δικτύου που εξυπηρετεί η CalMac. Όσον αφορά μόνο την CalMac Ferries Ltd., κατά το έτος που έληξε στις 31 Μαρτίου 2006, μετέφερε στις γραμμές αυτές 5,3 εκατομμύρια επιβάτες, 1,1 εκατομμύρια αυτοκίνητα, 94 000 επαγγελματικά οχήματα και 14 000 λεωφορεία.

2.1.2.2. *Western Ferries Ltd.*

- (28) Η CalMac δεν έχει ουσιαστικά ανταγωνισμό στις γραμμές που εξυπηρετεί. Ο μοναδικός ανταγωνιστής της, η Western Ferries Ltd, εκτελεί δρομολόγια μόνο στις εκβολές του ποταμού Clyde μεταξύ του Gourock, το οποίο βρίσκεται στο ανώτερο τμήμα του Firth of Clyde και του Dunoon, το οποίο βρίσκεται στη χερσόνησο Cowal της Σκωτίας, όπως φαίνεται στον χάρτη 2.

Χάρτης 2

Θαλάσσιες γραμμές στις εκβολές του Clyde



- (29) Η Western Ferries άρχισε να εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Gourock-Dunoon το 1973. Σήμερα διαθέτει τέσσερα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πολυάριθμα καθημερινά δρομολόγια και αντιπροσωπεύουν περίπου το 88 % της διακίνησης αυτοκινήτων, το 86 % της διακίνησης εμπορευμάτων και το 68 % της διακίνησης επιβατών (7).

(7) Στοιχεία της Western Ferries Ltd.

2.1.3. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

- (30) Το γενικό νομικό πλαίσιο που επιτρέπει τη χρηματοοικονομική ενίσχυση για την παροχή πορθμειακών υπηρεσιών στη Σκωτία είναι η Highlands and Islands Shipping Services Act του 1960⁽⁸⁾ όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 70 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2001⁽⁹⁾ και από το άρθρο 45 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2005⁽¹⁰⁾. Το νομικό αυτό πλαίσιο συμπληρώθηκε με «δεσμεύσεις» του Υπουργού με τη συμφωνία της CalMac⁽¹¹⁾.
- (31) Το νομικό πλαίσιο είναι πολύ γενικό. Αναφέρει απλώς ότι οι αρχές της Σκωτίας μπορούν να επιτύχουν μια πρόοδο μέσω της χορήγησης ενισχύσεων ή δανείων σε πρόσωπα για σκοπούς που συνδέονται με τις μεταφορές. Δεν προσδιορίζει λεπτομερώς τις προϋποθέσεις για την επίτευξη αυτής της προόδου. Η δέσμευση του 1995 προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων και δανείων στην CalMac για την εκτέλεση θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη διατήρηση ή τη βελτίωση των οικονομικών ή κοινωνικών συνθηκών στην περιοχή Highlands και στα νησιά της Σκωτίας. Οι επιχορηγήσεις για την ενίσχυση των εσόδων προορίζονται για την κάλυψη των λειτουργικών ελλειμμάτων, ενώ οι επιχορηγήσεις υπό μορφή κεφαλαίου και δανείων προορίζονται για επενδυτικούς σκοπούς, όπως η απόκτηση σκαφών και η πραγματοποίηση έργων σε αποβάθρες και λιμάνια.
- (32) Όλες οι λεπτομέρειες σχετικά με τη δημόσια υπηρεσία, όπως δρομολόγια για τα οποία μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση, κανονικότητα, συχνότητες, εφοδιαστικές ικανότητες, τιμές εισιτηρίων και ποσά επιδοτήσεων, έχουν αποφασιστεί από τις αρχές της Σκωτίας και έχουν κοινοποιηθεί στην CalMac μέσω ετήσιων επιστολών.
- (33) Τον Οκτώβριο του 2006 ακυρώθηκε η τελευταία δέσμευση του 1995 με την αναδιάρθρωση της CalMac. Δεν ελήφθη καμία περαιτέρω δέσμευση από τότε μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2007, όταν τέθηκε σε εφαρμογή η ισχύουσα δημόσια σύμβαση του 2007.
- (34) Από τον Σεπτέμβριο του 2007 η CalMac παρέχει υπηρεσίες μεταφορών με πορθμεία στο πλαίσιο της δημόσιας σύμβασης του 2007 έχοντας υποβάλει την καλύτερη προσφορά σε διαδικασία προκήρυξης δημόσιου διαγωνισμού⁽¹²⁾
- (35) Την περίοδο 2005-2006 προκηρύχθηκε δημόσιος διαγωνισμός για τη γραμμή Gourock-Dunoon με στόχο την επιλογή εταιριών για απεριόριστη και μη επιδοτούμενη εκτέλεση δρομολογίων. Τρεις εταιρείες εκδήλωσαν ενδιαφέρον κατά την αρχική φάση (η Western Ferries, η CalMac and η V-Ships), αλλά τελικά καμία εταιρεία δεν υπέβαλε προσφορά.
- (36) Έως την έναρξη εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης του 2007, η αμοιβή για την εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή Gourock-Dunoon δεν διέφερε από την αμοιβή για τις άλλες γραμμές, επειδή επρόκειτο για κατ' αποκοπή πληρωμές, χωρίς καμία ειδική πρόβλεψη για συγκεκριμένα δρομολόγια. Από την έναρξη εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης του 2007 η επιδότηση για τη γραμμή Gourock-Dunoon καταβάλλεται ξεχωριστά στην CalMac.
- (37) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη γραμμή αυτή και οι αντίστοιχες αμοιβές προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών, με εξαίρεση τα επαγγελματικά οχήματα. Ωστόσο, η CalMac είναι ελεύθερη να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς για επαγγελματικά οχήματα σε καθαρά εμπορική βάση.
- (38) Καθώς η γραμμή Gourock-Dunoon εξαιρέθηκε από τη δημόσια σύμβαση του 2007, το νομικό πλαίσιο για την αμοιβή που αφορά τη γραμμή αυτή εξακολουθεί να αποτελεί ο νόμος Highlands and Islands Shipping Services Act του 1960, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 70 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2001 και από το άρθρο 45 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2005.
- (39) Υπήρξε μια συνέχεια γενικά κατά τα τελευταία χρόνια όσον αφορά τα δρομολόγια που εκτελεί η CalMac προς τα δυτικά νησιά. Ωστόσο, σημειώθηκαν κάποιες αλλαγές με απόφαση των αρχών της Σκωτίας, όπως η κατάργηση μιας γραμμής μετά από την ανέγερση γέφυρας, νέα δρομολόγια στις υπάρχουσες γραμμές και αύξηση των δρομολογίων. Οι χωρητικότητες γενικά αυξήθηκαν με την αντικατάσταση των παλιών πλοίων με νέα, τα οποία γενικά προσφέρουν μεγαλύτερη χωρητικότητα από ό,τι αυτά που αντικαταστάθηκαν⁽¹³⁾. Γενικά, οι ναύλοι αυξήθηκαν ανάλογα με τον πληθωρισμό⁽¹⁴⁾.
- (40) Η CalMac μέχρι σήμερα έχει εισπράξει τα ακόλουθα ποσά από τις αρχές της Σκωτίας σχετικά με τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

(8) Το κείμενο του εν λόγω νόμου διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση του Διαδικτύου:

http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/aikpga_19600031_en_1

(9) Το κείμενο του εν λόγω νόμου διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση Διαδικτύου:

http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1

(10) Το κείμενο του εν λόγω νόμου διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση Διαδικτύου:

<http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>

(11) Οι «υποχρεώσεις» αυτές αποτελούσαν δεσμεύσεις του υπουργού να χρηματοδοτήσει τις μεταφορικές υπηρεσίες με πορθμεία με τη συγκατάθεση του Υπουργείου Οικονομικών και τη σύμφωνη γνώμη της CalMac. Αρκετές δεσμεύσεις αναλήφθηκαν το 1961, 1973, 1975 και το 1995, κάθε μία εκ των οποίων αντικατοπτρίζει προηγούμενες εταιρικές δομές με την ευθύνη παροχής υπηρεσιών που αργότερα αποτέλεσαν τη βάση της σύμβασης για τις μεταφορικές υπηρεσίες με πορθμεία στον Clyde και προς τις Hebrides το 2007. Το κείμενο της δέσμευσης του 1995 διατίθεται στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση:

<http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

(12) Το κείμενο της πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών έχει δημοσιοποιηθεί στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:

<http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>

(13) Έντεκα σκάφη έχουν προστεθεί στον στόλο από το 1995.

(14) Από το 1995 οι τιμές αυξάνονται από 2 % έως 5 % ετησίως.

Πίνακας 1

Δημόσια κονδύλια που χορηγήθηκαν στην CalMac από το 1995

(εκατ. GBP)

	Ενισχύσεις για την κάλυψη ελλειμμάτων	Κεφαλαιακές ενισχύσεις/ δάνεια ⁽¹⁾	Σύνολο
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

⁽¹⁾ Καθάρια ποσά μετά την εξόφληση των δανείων. Έως το 2002, τα νέα σκάφη χρηματοδοτούνταν μέσω ενός συνδυασμού επιχορηγήσεων (75 %) και δανείων (25 %). Από το 2002, όλα τα σκάφη χρηματοδοτούνται αποκλειστικά μέσω δανείων.

- (41) Όσον αφορά τη γραμμή Gourock Dunoon, το Ηνωμένο Βασίλειο παρέσχε χρηματοοικονομικά στοιχεία που δηλώνουν τον καθαρό κύκλο εργασιών των δημόσιων δραστηριοτήτων (κυρίως μεταφορές επιβατών) και των εμπορικών δραστηριοτήτων (κυρίως μεταφορές οχημάτων) που διεξήγαγε η CalMac από το οικονομικό έτος 2002/2003:

Πίνακας 2

Λογαριασμός δημόσιων κερδών και ζημιών και εμπορικών δραστηριοτήτων της CalMac στη γραμμή Gourock-Dunoon από το 2002/2003

(εκατ. GBP)

	Δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας			Εμπορικές δραστηριότητες			Σύνολο
	Έσοδα	Έξοδα	Κέρδος/Ζημία	Έσοδα	Έξοδα	Κέρδος/Ζημία	Κέρδος/Ζημία
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Τα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 2 προκύπτουν από αναλυτική λογιστική, με βάση τους καταστατικούς λογαριασμούς. Τα εμπορικά έσοδα είναι κυρίως έσοδα από οχήματα και έσοδα από τους αντίστοιχους επιβάτες ⁽¹⁵⁾. Τα δημόσια έσοδα προέρχονται κατά κύριο λόγο από πεζούς επιβάτες. Όσον αφορά τις δαπάνες, τα κοινά έξοδα, όπως για προσωπικό, πλοία και σταθμούς επιβίβασης/αποβίβασης σε σχέση με μικτά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, επιμερίζονται ανάλογα με τη μέση χωρητικότητα του πλοίου που προορίζεται για οχήματα και για πεζούς επιβάτες.

⁽¹⁵⁾ Εικάζεται ότι, κατά μέσο όρο, ταξιδεύουν δύο άτομα με κάθε αυτοκίνητο. Ο αριθμός των επιβατών με όχημα ως ποσοστό του συνόλου των επιβατών αφορά το σύνολο των εσόδων από επιβάτες για τον υπολογισμό των εσόδων από εμπορικές δραστηριότητες σε σύγκριση με τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

- (43) Έχουν πραγματοποιηθεί οι συμφωνημένες διαδικασίες από τους ελεγκτές της εταιρείας (KPMG LLP) σχετικά με τη μεθοδολογία, τα λογιστικά στοιχεία και το περιεχόμενο της κατάστασης. Δεν βρέθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των ποσών που αναφέρονται στον ανωτέρω πίνακα 2 και των υποκειμένων βιβλίων και στοιχείων της CalMac.

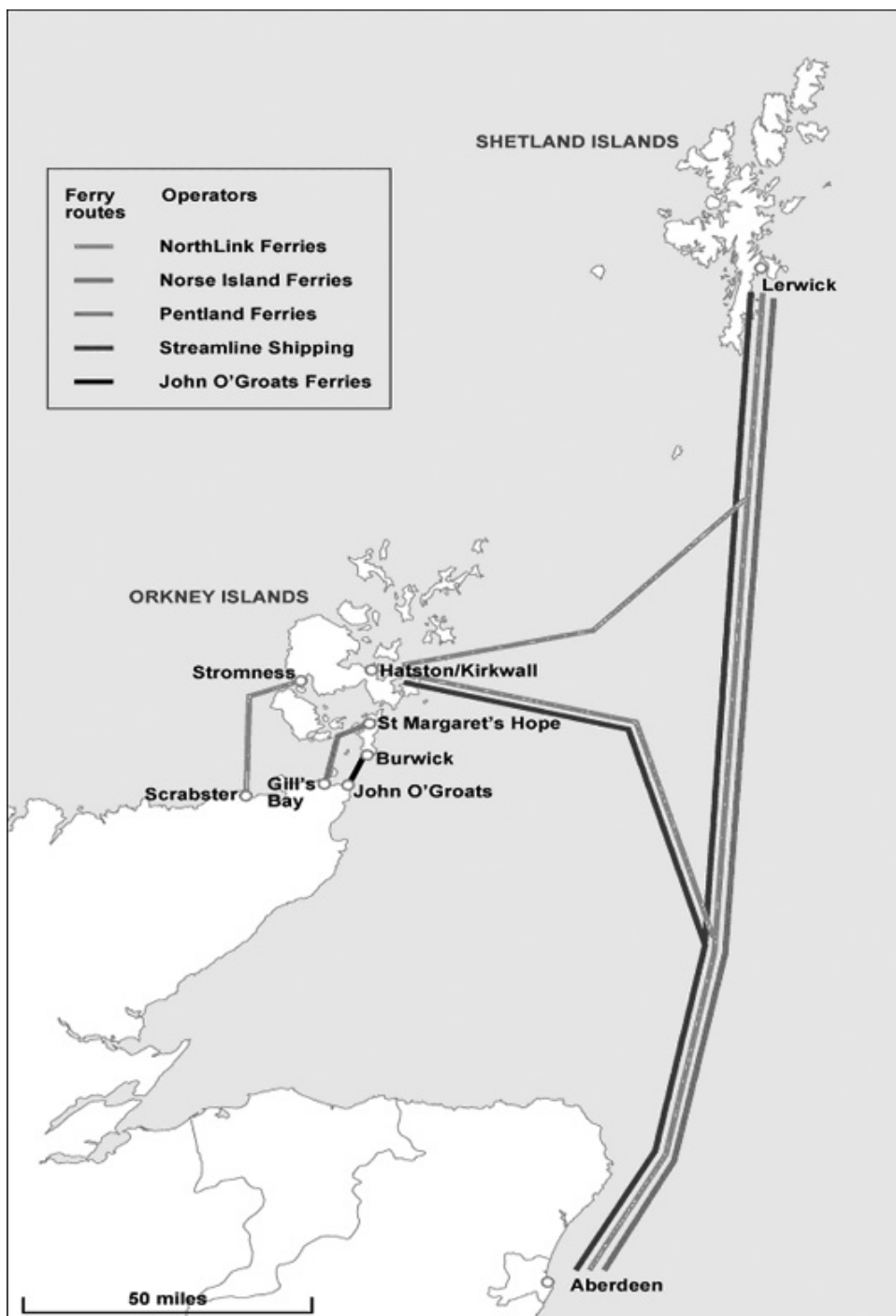
2.2. ΒΟΡΕΙΕΣ ΝΗΣΟΙ

2.2.1. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

- (44) Οι υφιστάμενες πορθμειακές γραμμές στις βόρειες νήσους της Σκωτίας (αρχιπέλαγος Orkney και Shetland) ορίζονται στον χάρτη 3.

Χάρτης 3

Θαλάσσιες γραμμές στη βόρεια Σκωτία



2.2.2. ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) Η NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (εφεξής «NorthLink 1») ιδρύθηκε το 2000 ως κοινοπραξία 50 % -50 % μεταξύ της Royal Bank of Scotland, μίας από τις κορυφαίες τράπεζες του Ηνωμένου Βασιλείου, και της CalMac.
- (46) Μεταξύ 2002 και 2006 η NorthLink 1 εκτελούσε δρομολόγια σε δύο γραμμές στο πλαίσιο μιας δημόσιας σύμβασης: μία τριγωνική διαδρομή μεταξύ Aberdeen (ηπειρωτική Σκωτία), Kirkwall (Orkney) και Lerwick (Shetland) και μία συντομότερη διαδρομή μεταξύ Scrabster (ηπειρωτική Σκωτία) και Stromness (Orkney), σε ολόκληρη την περιοχή Pentland Firth.
- (47) Ο συνολικός αριθμός της ετήσιας θαλάσσιας διακίνησης επιβατών σε αυτές τις δύο γραμμές είναι περίπου 300 000.
- (48) Το 2006 ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία, η NorthLink Ferries Ltd. (εφεξής «NorthLink 2») ως πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της CalMac (η ίδια ανήκει πλήρως στην κυβέρνηση της Σκωτίας). Η NorthLink 2 ανέλαβε την εκτέλεση των δρομολογίων στις δύο βόρειες νήσους καθώς και τα περισσότερα στοιχεία ενεργητικού και το προσωπικό της NorthLink 1 το 2006. Λειτουργεί στο πλαίσιο μιας δημόσιας σύμβασης που υπεγράφη στις 6 Ιουλίου 2006 και ισχύει μέχρι το 2012.
- (49) Η NorthLink 2 επί του παρόντος διαχειρίζεται δύο πλοία μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευματοκιβωτίων και δύο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ζώων.
- (50) Η NorthLink 1 εξακολουθεί να υφίσταται, αλλά είναι βασικά αδρανής εταιρεία, χωρίς τακτικές δραστηριότητες και με ελάχιστα στοιχεία ενεργητικού.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Από το 1997 έως 2002 η P&O Ferries εξυπηρετούσε τις δύο γραμμές που εξυπηρετούσαν παλαιότερα η NorthLink 1 και 2 στο πλαίσιο μιας δημόσιας σύμβασης. Η P&O Ferries δεν εξυπηρετεί πλέον τις γραμμές αυτές.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) Από το 2001 η Pentland Ferries εκτελεί καθημερινά δρομολόγια στη γραμμή μεταξύ Gills Bay στην ηπειρωτική Σκωτία και St. Margaret's Hope στις νήσους Orkney. Η Pentland Ferries εκτελεί δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων και επί του παρόντος μεταφέρει περίπου το 80 % του συνόλου των ζώων και επικίνδυνων φορτίων μεταξύ της ηπειρωτικής Σκωτίας και των νήσων Orkney.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) Από το 1984 η Streamline Shipping εκτελεί δύο φορές την εβδομάδα ένα δρομολόγιο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Aberdeen και Lerwick, με ναυλωμένα πλοία τύπου ασυνόδευτης συνδυασμένης μεταφοράς τύπου Lo/Lo ή με το δικό της πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το 1987 ξεκίνησε επίσης δρομολόγια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το Aberdeen στο Kirkwall στις νήσους Orkney, με ναυλωμένα πλοία τύπου ασυνόδευτης συνδυασμένης μεταφοράς τύπου Lo/Lo (εφεξής «Lo/Lo»).
- (54) Στα μέσα του 2008 η κυβέρνηση της Σκωτίας ανέθεσε στη Streamline Shipping μια σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων στις βόρειες νήσους.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) Από το 1971 η John O'Groats Ferries εκτελεί δρομολόγια με τουριστικό επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο από το John O'Groats της ηπειρωτικής Σκωτίας στο Burwick των νήσων Orkney. Η John O'Groats Ferries εκτελεί δρομολόγια μόνο από τον Μάιο μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) Από τον Σεπτέμβριο του 2002 έως τον Ιούνιο του 2003 η Norse Islands Ferries εκτελεί δρομολόγια με ένα και ενίοτε δύο φορτηγά πλοία μεταξύ της ηπειρωτικής Σκωτίας και των νησιών Shetland. Η Norse Islands Ferries δεν εξυπηρετεί πλέον τη γραμμή αυτή.

2.2.3. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

- (57) Δύο δρομολόγια στις βόρειες νήσους υπόκεινται σε δημόσιες υποχρεώσεις: η τριγωνική διαδρομή μεταξύ Aberdeen (ηπειρωτική Σκωτία), Kirkwall (Orkney) και Lerwick (Shetland) και η συντομότερη διαδρομή μεταξύ Scrabster (ηπειρωτική Σκωτία) και Stromness (Orkney).
- (58) Οι εν λόγω γραμμές αποτέλεσαν αντικείμενο τριών δημόσιων διαγωνισμών που οδήγησαν σε τρεις δημόσιες συμβάσεις μεταξύ των αρχών της Σκωτίας και τριών επιχειρήσεων: την P&O Ferries από το 1997 έως το 2002, την NorthLink 1 από το 2002 έως το 2006 και την NorthLink 2 από το 2006 έως το 2012. Στους δύο πρώτους διαγωνισμούς οι δημόσιες υποχρεώσεις αφορούσαν μόνο τη διακίνηση επιβατών (η μεταφορά εμπορευμάτων δεν επιδοτούνταν, αλλά ούτε και απαγορευόταν). Ωστόσο, η σύμβαση 2006-2012 περιλαμβάνει επίσης μια δημόσια υποχρέωση για τη μεταφορά εμπορευμάτων με συγκεκριμένο όριο.

2.2.3.1. **Η Δημόσια σύμβαση του 1997 με την P&O Ferries**

- (59) Οι αρχές της Σκωτίας προκήρυξαν έναν ανοικτό διαγωνισμό τον Ιούνιο του 1995 για τις γραμμές Aberdeen-Kirkwall-Lerwick και Scrabster-Stromness. Αποφάσισαν μάλιστα να μην επιτρέψουν στην CalMac να λάβει μέρος στον διαγωνισμό.

- (60) Το αποτέλεσμα του διαγωνισμού ήταν να επιλέξει η κυβέρνηση της Σκωτίας την P&O Ferries. Σύμφωνα με τη δημόσια σύμβαση η P&O Ferries επρόκειτο να εισπράξει μια ετήσια επιχορήγηση, με την επιφύλαξη «διατάξεων ανάκτησης κεφαλαίων» που είχαν ως στόχο τον περιορισμό των ενδεχόμενων κερδών, σε περίπτωση που τα κέρδη της εταιρείας υπερβούν τις προβλέψεις. Η P&O Ferries εισέπραξε 55 εκατομμύρια λίρες από τις αρχές της Σκωτίας κατά την περίοδο 1997 έως 2002 ⁽¹⁶⁾ για την εκτέλεση της σύμβασης.
- (61) Σύμφωνα με τη δημόσια σύμβαση η επιχορήγηση αφορούσε μόνο τους επιβάτες καθώς και τα συνοδευόμενα αυτοκίνητα και συναφή οχήματα, όπως τροχόσπιτα και μοτοσυκλέτες.
- 2.2.3.2. Η Δημόσια σύμβαση του 2000 με την NorthLink 1**
- (62) Το 1998 η κυβέρνηση της Σκωτίας προκήρυξε νέο διαγωνισμό για μια δημόσια σύμβαση για τις γραμμές Aberdeen-Kirkwall-Lerwick και Scrabster-Stromness όσον αφορά την περίοδο 2002-2007.
- (63) Παρόλο ότι σύμφωνα με τις διατάξεις της προκήρυξης του δημόσιου διαγωνισμού οι επιχειρήσεις θα υποχρεούνταν να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη χωρητικότητα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, η παροχή αυτής της υπηρεσίας επρόκειτο να γίνει σε εμπορική βάση, δηλαδή χωρίς επιδότηση. Οι υποβάλλοντες προσφορά έπρεπε να προσδιορίσουν το ακριβές επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων, αν και η χωρητικότητα έπρεπε να επαρκεί ώστε να καλυφθεί τουλάχιστον ο όγκος που μετέφερε η P&O Ferries το διάστημα εκείνο, συμπεριλαμβανομένων των εύλογων αυξήσεων ενόψει της εκτιμώμενης αύξησης της ζήτησης.
- (64) Ο προκήρυξη του διαγωνισμού προσδιόριζε τις θαλάσσιες γραμμές και τον ελάχιστο αριθμό των απαιτούμενων δρομολογίων, αλλά ζητούσε από τους υποβάλλοντες προσφορά να παράσχουν λεπτομερείς πίνακες δρομολογίων. Προέβλεπε ότι ο κατάλογος των ναύλων της εταιρείας στην οποία θα κατακυρωνόταν ο διαγωνισμός θα αποτελούσε αντικείμενο συμφωνίας με την κυβέρνηση της Σκωτίας και ότι θα δημοσιεύονταν τα ανώτατα όρια χρέωσης. Αναμενόταν ότι οι αρχικοί ναύλοι θα ήταν κατά πολύ υψηλότεροι από τους ισχύοντες.
- (65) Το Νοέμβριο 1998 δεκατρείς ναυτιλιακές εταιρείες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τον δημόσιο διαγωνισμό. Έξι εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων επελέγησαν και τρεις υπέβαλαν τελικά προσφορές τον Ιούνιο 1999: η SERCO Denholm, η P&O Ferries και η NorthLink 1.
- (66) Η κυβέρνηση της Σκωτίας απέρριψε την προσφορά της SERCO Denholm, διότι ήταν η υψηλότερη και επίσης διότι έκρινε απαράδεκτο το αίτημά της να μπορεί να πουλήσει τα σκάφη της ή να μεταβιβάσει τις τρέχουσες μισθώσεις στην κυβέρνηση της Σκωτίας μετά τη λήξη της σύμβασης.
- (67) Τον Σεπτέμβριο του 2000 η κυβέρνηση της Σκωτίας επέλεξε την προσφορά της NorthLink 1. Η πρόταση της NorthLink 1 για βασική επιχορήγηση 45,7 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας για την πενταετή σύμβαση ήταν κατά 14 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας φθηνότερη από την πρόταση της P&O. Το εκτιμώμενο κόστος της NorthLink 1 ήταν μεγαλύτερο από της P&O Ferries, αλλά προέβλεπε ότι θα είχε κατά 8 εκατ. λίρες Αγγλίας περισσότερα έσοδα από επιβάτες και κατά 13 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας από εμπορεύματα, επειδή υπέθετε ότι θα ήταν μεγαλύτερη η αύξηση της κίνησης. Η NorthLink 1 ήταν επίσης μικρότερο κέρδος από τη σύμβαση από ό,τι η P&O Ferries.
- (68) Η σύμβαση μεταξύ της NorthLink 1 και της κυβέρνησης της Σκωτίας υπεγράφη τον Δεκέμβριο του 2000. Μετά την υπογραφή της σύμβασης η NorthLink 1 παράγγειλε τρία νέα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία και απέκτησε ένα μεταχειρισμένο πλοίο μεταφοράς εμπορευμάτων.
- (69) Αρχικά προβλεπόταν ότι η νέα εταιρεία εκμετάλλευσης θα είχε στη διάθεσή της τον απαιτούμενο χρόνο για την προμήθεια και την κατασκευή νέων πλοίων, ώστε να είναι έτοιμη να αρχίσει να λειτουργεί τον Απρίλιο 2002. Όμως, η NorthLink 1 ήταν σε θέση απλώς να αρχίσει να λειτουργεί την 1η Οκτωβρίου 2002. Εξαιτίας αυτής της καθυστέρησης η κυβέρνηση της Σκωτίας παράτεινε την ισχύ της δημόσιας σύμβασης με την P&O Ferries για έξι μήνες.
- (70) Οι προβλέψεις στην προσφορά της NorthLink 1 όσον αφορά το κόστος και τα έσοδα ήταν υπερβολικά αισιόδοξες. Η P&O Ferries ήταν η μόνη εταιρεία εκμετάλλευσης που εκτελούσε δρομολόγια με πλοία ασυνόδευτης συνδυασμένης μεταφοράς τύπου Ro/Ro(κυλιόμενη φορτοεκφόρτωση) (εφεξής «Ro-Ro») για τη μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων μεταξύ της ηπειρωτικής Σκωτίας και των βόρειων νησιών από το 1997 έως το 2002. Η NorthLink 1 είχε, επίσης, προβλέψει ότι θα είχε το μονοπώλιο στις μεταφορές με πλοία ro-ro.
- (71) Όμως, η πρόβλεψη αυτή δεν πραγματοποιήθηκε. Την άνοιξη 2001, ένας νέος φορέας εκμετάλλευσης, η Pentland Ferries, άρχισε να εκτελεί δρομολόγια από την ηπειρωτική Σκωτία στο Orkney και σταδιακά απέκτησε σημαντικό μερίδιο στην αγορά των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορευμάτων του Orkney.
- (72) Τον Ιούλιο 2002 μια κοινοπραξία τριών οδικών μεταφορέων ⁽¹⁷⁾ ανακοίνωσε ότι θα συμμετείχε σε μια νέα ναυτιλιακή εταιρεία, τη Norse Island Ferries, ως αντίδραση για το ύψος των ναύλων που ανακοίνωσε η NorthLink 1 το 2001, τους οποίους θεώρησε πολύ υψηλούς σε σύγκριση με τους ναύλους που προσέφερε η P&O Ferries. Στις αρχές Σεπτεμβρίου 2002 η Norse Island Ferries ξεκίνησε καθημερινά δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοίο Ro-Ro μεταξύ των νησιών Shetland και της ηπειρωτικής Σκωτίας και, κατά τους πρώτους μήνες λειτουργίας του, φαινόταν να καταλαμβάνει μεγάλο ποσοστό της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών.

⁽¹⁶⁾ Πηγή: Έκθεση του οργανισμού Audit Scotland του Δεκεμβρίου 2005 για τη σύμβαση μεταφορικών υπηρεσιών με πορθμεία της NorthLink. Η έκθεση είναι διαθέσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf

⁽¹⁷⁾ Οι τρεις αυτοί οδικοί μεταφορείς διακινούσαν περίπου το 80% των εμπορευμάτων που μεταφέρονταν μεταξύ των νησιών Shetland και της ηπειρωτικής Σκωτίας με τη χρησιμοποίηση των πορθμείων της P&O Ferries.

- (73) Μετά από την ανακοίνωση, το 2001, του νέου δρομολογίου εμπορευματικών μεταφορών από την Pentland Ferries η NorthLink 1 ζήτησε τη διενέργεια συζητήσεων με την κυβέρνηση της Σκωτίας για τις επιπτώσεις του νέου αυτού ανταγωνισμού στην οικονομική της κατάσταση. Η NorthLink 1 υπέβαλε στην κυβέρνηση της Σκωτίας το επιχειρηματικό της μοντέλο προκειμένου να εξετάσει τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού στη βιωσιμότητα της εταιρείας. Με βάση αυτό το μοντέλο η NorthLink 1 προέβλεπε αρχικά συνολικά κέρδη ύψους 14,9 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης. Οι νέες συνθήκες μετέτρεψαν το ποσό αυτό σε προβλεπόμενη ζημία 16,4 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας. Το γεγονός αυτό ήγειρε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τη φερεγγυότητα του αναδόχου και την ικανότητά του να εκτελέσει τη σύμβαση. Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο βασικός παράγοντας ήταν ο ανταγωνισμός από την Norse Island Ferries, στον οποίο οφείλονταν τα 25,5 από τα 31,3 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας της ζημιάς στα βιβλία της εταιρείας.
- (74) Ο ανταγωνισμός που ασκούσε στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών του Shetland η Norse Islands Ferries σταμάτησε στις αρχές Ιουνίου 2003 μετά από την απόφαση της τελευταίας να σταματήσει να λειτουργεί. Το γεγονός αυτό προσέφερε στην NorthLink 1 την προοπτική να καταστεί και πάλι βιώσιμη. Η κυβέρνηση της Σκωτίας αποφάσισε έτσι να συνεχίσει τη χρηματοδότηση της NorthLink 1, σύμφωνα με τους όρους της δημόσιας σύμβασης, με την πεποίθηση ότι η παύση της λειτουργίας της Norse Islands Ferries θα επαρκούσε για να εξασφαλίσει τη συνέχιση της σύμβασης για ολόκληρη τη διάρκεια ισχύος της.
- (75) Ωστόσο, το καλοκαίρι του 2003, λίγους μήνες μετά από την έναρξη λειτουργίας της, η NorthLink 1 ενημέρωσε την κυβέρνηση της Σκωτίας ότι δεν μπορούσε πλέον να συνεχίσει να εκπληρώνει πρακτικά τις συμβατικές υποχρεώσεις της για την υπόλοιπη διάρκεια της δημόσιας σύμβασης, δηλαδή έως τα τέλη Σεπτεμβρίου 2007.
- (76) Η κυβέρνηση της Σκωτίας επανεξέτασε την οικονομική κατάσταση της εταιρείας, με τη βοήθεια ανεξάρτητων λογιστών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η NorthLink 1 βρισκόταν στα όρια της πτώχευσης.
- (77) Σύμφωνα με την κυβέρνηση της Σκωτίας εάν δεν καταβάλλονταν πρόσθετες επιδοτήσεις στην NorthLink 1, υπήρχε κίνδυνος, εάν κινούνταν επίσημες διαδικασίες αφερεγγυότητας εναντίον της εταιρείας (το οποίο θα μπορούσε να γίνει από διάφορους πιστωτές), θα έπαυε η αποκλειστική εξυπηρέτηση της γραμμής. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας μακροπρόθεσμα θα εξαρτιόταν από τη βούληση του συνδίκου που θα διοριζόταν να αναλάβει τη διαχείριση της εταιρείας. Ο σύνδικος δεν θα δεσμευόταν από οποιοδήποτε συμβατικές υποχρεώσεις της εταιρείας και δεν θα ήταν, επομένως, υποχρεωμένος να παρέχει την επιδοτούμενη υπηρεσία.
- (78) Στις 8 Απριλίου 2004 η κυβέρνηση της Σκωτίας ανακοίνωσε, ύστερα από επαφές με τις υπηρεσίες της Επιτροπής, την πρόθεσή του να προκηρύξει νέο διαγωνισμό για την υπηρεσία και δημοσίευσε τη σχετική προκήρυξη διαγωνισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Παράλληλα με το νέο αυτόν διαγωνισμό, ο οποίος περιγράφεται παρακάτω, η κυβέρνηση της Σκωτίας προέβη σε μια σειρά από ενέργειες για να εξασφαλίσει προσωρινά τη συνέχιση της εξυπηρέτησης της γραμμής.
- 2.2.3.3. Το πρακτικό τροποποίησης του 2004 με την NorthLink 1**
- (79) Στις 29 Σεπτεμβρίου 2004 η κυβέρνηση της Σκωτίας συνήψε με την NorthLink 1 μια νέα, αναθεωρημένη, σύμβαση χρηματοδότησης μέσω ενός πρακτικού τροποποίησης (εφεξής το «Π.Τ.») της δημόσιας σύμβασης. Το εν λόγω Π.Τ. προέβλεπε ένα σύστημα χρηματοδότησης του ελλείμματος διασφαλίζοντας ότι η NorthLink 1 θα μπορούσε να συνεχίσει να εκτελεί δρομολόγια μέχρι τη μεταβίβαση της σύμβασης και σύμφωνα με τους όρους που ορίζονται στις διατάξεις του. Το Π.Τ. προέβλεπε επίσης ότι ορισμένα στοιχεία ενεργητικού, τα οποία εκμισθώνει ή κατέχει η NorthLink 1, θα μπορούσαν να διατεθούν στο πλαίσιο του επόμενου δημόσιου διαγωνισμού, σε επιλεκτική βάση και στην εκτιμώμενη αξία αγοράς, στους διαγωνιζόμενους οι οποίοι θα ήθελαν να τα χρησιμοποιήσουν για την παροχή των υπηρεσιών στο πλαίσιο της μελλοντικής σύμβασης. Το Π.Τ. προέβλεπε μέτρα ελέγχου της ικανότητας της NorthLink 1 να υπερβεί τους όρους του συμφωνημένου προϋπολογισμού χωρίς την έγκριση της κυβέρνησης της Σκωτίας με στόχο τη διατήρηση του ελέγχου του προϋπολογισμού κατά την περίοδο αυτή.
- (80) Επιπλέον, το Π.Τ. προέβλεπε περιορισμένες «χρηματικές ενισχύσεις» ύψους περίπου 1,5 έως 2 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας, σε περίπτωση που η εταιρεία θα πετύχαινε ή θα υπερέβαινε ορισμένους απαιτητικούς στόχους ως προς την απόδοση, το κόστος και τα έσοδα. Το πρώτο μέρος των χρηματικών ενισχύσεων θα καταβαλλόταν εάν επιτυγχάνονταν πλήρως ορισμένοι στόχοι ως προς τη συνέπεια, την αξιοπιστία και την απόδοση των υπηρεσιών. Το μέρος αυτό σχεδιάστηκε για να αντικαταστήσει και να ενισχύσει το σύστημα των κυρώσεων απόδοσης που περιλάμβανε η αρχική συμφωνία. Το δεύτερο μέρος θα καταβαλλόταν εάν διαπιστωνόταν μείωση κόστους/ αύξηση των εσόδων σε σύγκριση με τον προϋπολογισμό αναφοράς που θα είχε εγκριθεί από ανεξάρτητους λογιστές του της κυβέρνησης της Σκωτίας.
- (81) Τον Αύγουστο 2005 ο Γενικός Ελεγκτής της Σκωτίας (Auditor General for Scotland) ζήτησε από την Ελεγκτική Αρχή της Σκωτίας (Audit Scotland) να εξετάσει τη νέα δημόσια σύμβαση που συνήφθη με την NorthLink 1. Η Ελεγκτική Αρχή της Σκωτίας είναι ένας καταστατικός φορέας που συστάθηκε τον Απρίλιο 2000 στο πλαίσιο του νόμου Public Finance and Accountability (Scotland) Act 2000⁽¹⁸⁾ για την παροχή υπηρεσιών στον Γενικό Ελεγκτή. Αποστολή της είναι να διασφαλίζει ότι η κυβέρνηση της Σκωτίας θα λογοδοτεί για την ορθή, αποτελεσματική και αποδοτική χρήση των δημόσιων πόρων.

(18) Το κείμενο του εν λόγω νόμου διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση του Διαδικτύου:
http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1

- (82) Σύμφωνα με την έκθεση που δημοσίευσε η Ελεγκτική Αρχή της Σκωτίας⁽¹⁹⁾ τον Δεκέμβριο του 2005 η NorthLink 1 έλαβε από την κυβέρνηση της Σκωτίας 71 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας κατά τα τρία πρώτα έτη εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης, δηλαδή από τον Οκτώβριο 2002 έως τα τέλη Σεπτεμβρίου 2005, ενώ το ποσό που προβλεπόταν από τη σύμβαση ανερχόταν στα 50,3 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας. Η έκθεση κατανέμει ως εξής αυτά τα 71 εκατομμύρια λίρες:
- α) 33,6 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας για τη βασική αμοιβή βάσει της αρχικής σύμβασης·
- β) 16,7 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας για άλλες πληρωμές που προβλέπονται από τους όρους της αρχικής σύμβασης·
- γ) 18,2 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας ως πρόσθετη χρηματοδότηση για τη συνέχιση παροχής των υπηρεσιών και
- δ) 2,5 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας για την αποπληρωμή σε μία δόση ορισμένων μισθώσεων που χρησιμοποιούσε η NorthLink 1.
- (83) Βάσει των πληροφοριών που διέδξαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου η κυβέρνηση της Σκωτίας προέβη σε μια περαιτέρω επιχορήγηση ύψους 21,6 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας στη NorthLink 1 στο διάστημα από τον Σεπτέμβριο 2005 έως στις 6 Ιουλίου 2006 που έγινε η μεταβίβαση της σύμβασης στον διάδοχό της.
- (84) Το Ηνωμένο Βασίλειο διέθεσε χρηματοοικονομικά στοιχεία που δηλώνουν τον καθαρό κύκλο εργασιών των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας (κυρίως μεταφορές επιβατών) και των εμπορικών δραστηριοτήτων (κυρίως εμπορευματικές μεταφορές) της NorthLink 1 από το οικονομικό έτος 2002/2003 έως το οικονομικό έτος 2005/2006:

Πίνακας 3

Λογαριασμός αποτελεσμάτων δημόσιας υπηρεσίας και εμπορικών δραστηριοτήτων της NorthLink 1 από το 2002/2003 έως το 2005/2006

(εκατ. GBP)

	Δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας			Εμπορικές δραστηριότητες			Σύνολο
	Έσοδα	Έξοδα	Κέρδος/Ζημία	Έσοδα	Έξοδα	Κέρδος/Ζημία	
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 ⁽¹⁾	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

(1) Κατά το εννιάμηνο διάστημα έως τις 6 Ιουλίου 2006.

- (85) Τα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 3 προκύπτουν από αναλυτική λογιστική καταχώριση με βάση τους καταστατικούς λογαριασμούς. Τα εμπορικά έσοδα αντιστοιχούν στα έσοδα από τη μεταφορά εμπορευμάτων και ζώων⁽²⁰⁾. Τα έσοδα δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνουν την κρατική χρηματοδότηση και τα έσοδα από την πώληση εισιτηρίων. Από την άποψη δαπανών, τα κοινά έξοδα, όπως τα λιμενικά τέλη, τα έξοδα σταθμών επιβίβασης/αποβίβασης και τα διοικητικά έξοδα, διαιρούνται ανάλογα με το σχετικό βάρος της δημόσιας υπηρεσίας και των εμπορικών δραστηριοτήτων στις εν λόγω δαπάνες.
- (86) Έχουν πραγματοποιηθεί οι συμφωνημένες διαδικασίες από τους ελεγκτές της εταιρείας (KPMG LLP) σχετικά με τη μεθοδολογία, τα λογιστικά στοιχεία και το περιεχόμενο της κατάστασης. Δεν βρέθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των
- ποσών που αναφέρονται στον ανωτέρω πίνακα 3 και των σχετικών βιβλίων και στοιχείων της NorthLink 1.

2.2.3.4. Η δημόσια σύμβαση του 2006 με την NorthLink 2

- (87) Το Μάρτιο 2004 το Ηνωμένο Βασίλειο ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεση του Scottish Executive να προκηρύξει νέο διαγωνισμό για τη δημόσια σύμβαση το συντομότερο δυνατό.
- (88) Στις 8 Απριλίου 2004 η κυβέρνηση της Σκωτίας ανακοίνωσε δημόσια την πρόθεσή της να προκηρύξει νέο διαγωνισμό για την υπηρεσία και δημοσίευσε τη σχετική προκήρυξη διαγωνισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Στις 27 Μαΐου 2004 δημοσίευσε ένα προσχέδιο της προκήρυξης του διαγωνισμού προς διαβούλευση.

(19) Βλέπε υποσημείωση 16.

(20) Η μεταφορά ζώων και εμπορευμάτων δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

- (89) Σε αντίθεση με τον διαγωνισμό του 2000, ο νέος διαγωνισμός⁽²¹⁾ προέβλεπε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις εμπορευματικές μεταφορές. Ο διαγωνιζόμενος στον οποίο κατακυρώνεται ο διαγωνισμός θα πρέπει να παρέχει ολοκληρωμένη υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών με πλοία τύπου Ro-Ro, που θα περιλαμβάνει ζώα και επικίνδυνα εμπορεύματα, καθώς και ένα πρόσθετο δρομολόγιο εμπορευμάτων μέσα στην εβδομάδα για τη γραμμή Kirkwall — Aberdeen. Το ύψος των ναύλων για το 2005 αποτέλεσε τη βάση για το 2006, επιτρέποντας την τιμαριθμική αναπροσαρμογή με βάση τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή. Τα επίπεδα των ναύλων για γενικά εμπορεύματα έπρεπε να μειωθούν για τις γραμμές Aberdeen / Kirkwall / Lerwick προς κάθε κατεύθυνση, περίπου 19 % για τη γραμμή Kirkwall — Aberdeen και 25 % για τη γραμμή στα νησιά Shetland.
- (90) Η NorthLink 1 κατείχε στοιχεία ενεργητικού που είχαν σημασία για την εκτέλεση της σύμβασης, όπως συστήματα πληροφορικής, ανταλλακτικά και εξοπλισμό πλοίων, λιμενικό εξοπλισμό, εξοπλισμό γραφείου, διάφορα αποθέματα και ρυμουλκούμενα οχήματα για ζώα. Είχε επίσης εν εξελίξει συμβάσεις μίσθωσης για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευμάτων, οχήματα ρυμούλκησης και ένα σύστημα έκδοσης εισιτηρίων. Τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού και οι συμβάσεις είχαν τεθεί στη διάθεση όλων των διαγωνιζομένων με βάση την εκτιμώμενη αγοραία αξία.
- (91) Στις 19 Ιουλίου 2005 η κυβέρνηση της Σκωτίας κάλεσε τρεις προεπιλεγμένες εταιρείες να υποβάλουν προσφορά. Οι δύο εταιρίες υπέβαλαν τις προσφορές τους στις 30 Νοεμβρίου 2005 ενώ η τρίτη εταιρεία αποσύρθηκε από τη διαδικασία τον Οκτώβριο 2005. Στις 9 Μαρτίου 2006 η κυβέρνηση της Σκωτίας ανακοίνωσε τον επιλεγέντα υποψήφιο — την CalMac.
- (92) Ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία, η NorthLink 2, ως θυγατρική της CalMac και πλήρως ελεγχόμενη από αυτήν (η οποία ανήκει εξολοκλήρου στο κράτος της Σκωτίας) για την εκτέλεση της δημόσιας σύμβασης που κατακυρώθηκε στην CalMac, η οποία υπεγράφη στις 6 Ιουλίου 2006. Η δημόσια σύμβαση κάλυπτε την περίοδο από το 2006 έως το 2012. Η Nor-

thLink 2 ανέλαβε τη λειτουργία των δύο γραμμών στα βόρεια νησιά, εξαγόρασε τα περισσότερα στοιχεία ενεργητικού και προσέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικό της NorthLink 1.

- (93) Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο όλα τα στοιχεία ενεργητικού της NorthLink 1 που ήθελε η NorthLink 2 αγοράστηκαν από την τελευταία σε πραγματικές ή εκτιμώμενες τιμές αγοράς.
- (94) Η NorthLink 2 έχει εισπράξει τα ακόλουθα ποσά από τις αρχές της Σκωτίας σε σχέση με τη δημόσια σύμβαση του 2006:

Πίνακας 4

Κρατικά κεφάλαια που χορηγήθηκαν στην NorthLink 2 από το 2006

(εκατ. GBP)

	Ενισχύσεις για την κάλυψη ελλειμμάτων	Ενισχύσεις υπό μορφή κεφαλαίου	Σύνολο
2006/2007 ⁽¹⁾	21,8	1,3	23,1
2007/2008 ⁽²⁾	28,0	2,0	30,0

(¹) Τα ποσά αφορούν την περίοδο από 6 Ιουλίου 2006 (ημερομηνία κατά την οποία άρχισε να ισχύει η δημόσια σύμβαση) έως 31 Μαρτίου 2007.

(²) Τα ποσά αφορούν την περίοδο από 1η Απριλίου 2007 έως 31 Μαρτίου 2008.

- (95) Η NorthLink 2 δεν έχει ασκήσει δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης του 2006 (η οποία περιλαμβάνει τη μεταφορά ζώων και εμπορευμάτων). Επομένως, το σύνολο των δραστηριοτήτων της θεωρούνται δημόσιες υποχρεώσεις. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει παράσχει χρηματοοικονομικά στοιχεία που καταδεικνύουν τον καθαρό κύκλο εργασιών της NorthLink 2 από το συμβατικό έτος 2006/07. Ενδεικτικά, παρέσχε μια θεωρητική ανάλυση των αποτελεσμάτων αυτών μεταξύ εμπορευμάτων και επιβατών (και συνοδευόμενων αυτοκινήτων):

Πίνακας 5

Λογαριασμός αποτελεσμάτων για τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 2 το 2006/2007 και το 2007/2008⁽²²⁾

(εκατ. GBP)

	Επιβάτες και συνοδευόμενα αυτοκίνητα			Εμπορεύματα			Σύνολο
	Έσοδα	Έξοδα	Κέρδος/Ζημία	Έσοδα	Έξοδα	Κέρδος/Ζημία	
2006/2007	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Τα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 5 προκύπτουν από αναλυτική λογιστική καταχώριση με βάση τους εκ του νόμου προβλεπόμενους λογαριασμούς.

- (97) Διεξήχθησαν οι συμφωνημένες διαδικασίες από τους ελεγκτές της εταιρείας (KPMG LLP) σχετικά με τη μεθοδολογία, τα λογιστικά στοιχεία και το περιεχόμενο της κατάστασης. Δεν βρέθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των ποσών που αναφέρονται στον ανωτέρω πίνακα 5 και των σχετικών βιβλίων και στοιχείων της NorthLink 2.

(²¹) Περίληψη του διαγωνισμού του 2006 είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο της κυβέρνησης της Σκωτίας: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

(²²) Τα ποσά αφορούν έτη των συμβάσεων που λήγουν στις 30 Ιουνίου. Τα εκ του νόμου προβλεπόμενα λογιστικά έτη λήγουν στις 31 Μαρτίου.

2.2.4. ΝΑΥΛΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- (98) Ο πίνακας 6 δείχνει τους ναύλους που χρεώνονταν για εμπορευματικές μεταφορές, από την 1η Ιανουαρίου 2000, από τον ανάδοχο της δημόσιας σύμβασης (υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία τύπου Ro-Ro) και από την Streamline Shipping (υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία Lo-Lo).

Πίνακας 6

Σύγκριση ναύλων μεταφοράς ανά τρέχον μέτρο μεταξύ του ανάδοχου της δημόσιας σύμβασης και Streamline Shipping⁽²³⁾

(σε GBP)

Έτος	Ανάδοχος δημόσιας σύμβασης		Streamline Shipping ⁽¹⁾	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 (τιμές της P&O Ferries)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 (ενδεικτικές τιμές της NorthLink 1)	44,00	36,00		
2002/2003 (τιμές της NorthLink 1)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 (τιμές της NorthLink 1)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 (τιμές της NorthLink 1)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 (τιμές της NorthLink 1)	40,60	29,00	40,43	32,07
Ιούλιος 2006 (τιμές της NorthLink 2)	30,60	23,50	40,43	32,07

(¹) Καθώς οι τιμές για τις μεταφορές με πλοία τύπου Lo-Lo δεν αναφέρονται συνήθως ανά τρέχον μέτρο, η Streamline Shipping υπολόγισε τις τιμές της ανά τρέχον μέτρο προκειμένου να κάνει τη σύγκριση.

- (99) Η Streamline Shipping ισχυρίζεται, με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία, ότι η NorthLink 1 και η NorthLink 2 συμπίεσαν τους ναύλους των εμπορευματικών μεταφορών σε επίπεδο μη βιώσιμο για την ίδια και αυτό κατέστη δυνατό μόνο λόγω των επιδοτήσεων που έλαβε ο ανάδοχος της δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά επιβατών.
- (100) Το Ηνωμένο Βασίλειο αναφέρει ότι η σύγκριση του πίνακα 6 είναι ενδεχομένως παραπλανητική, δεδομένου ότι η Streamline Shipping δεν χρεώνει ανά τρέχον μέτρο⁽²⁴⁾. Ισχυρίζεται ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς με πλοία τύπου Lo-Lo και Ro-Ro αντιπροσωπεύουν διαφορετικούς τομείς της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών στα βόρεια νησιά, παρόλο που σε ορισμένες περιπτώσεις η μία υπηρεσία μπορεί να επικαλύπτει την άλλη κατά τη χρήση τους. Οι μεταφορές με πλοία τύπου Lo-Lo τείνουν να είναι λιγότερο επείγουσες καθώς αρκούν δύο μόνο δρομολόγια την εβδομάδα και το φορτίο είναι συνήθως μικρότερης αξίας. Επομένως, το Ηνωμένο Βασίλειο ισχυρίζεται ότι οποιαδήποτε σύγκριση των δύο υπηρεσιών είναι τεχνητή και ότι είναι δύσκολο να εξαχθούν συμπεράσματα από μια τέτοια σύγκριση.
- (101) Η NorthLink 1 δήλωσε το Δεκέμβριο 2001 - πριν την εκτέλεση της δημόσιας σύμβασης - ότι θα χρεώνει 44,00 λίρες και 36,00 λίρες Αγγλίας ανά τρέχον μέτρο για ρυμουλκούμενα με προορισμό τα νησιά Shetland και Orkney, αντίστοιχα. Οι τιμές αυτές δικαιολογούνται από
- το γεγονός ότι η NorthLink 1 έπρεπε να χρεώσει μια τιμή που θα ήταν τόσο εμπορικά βιώσιμη όσο και αποδεκτή από την αγορά. Αναφέρθηκε επίσης ότι οι τιμές αυτές θα ήταν σταθερές για πέντε έτη. Η NorthLink 1 δήλωσε ότι δεν μπορούσε να «υποστεί μια κατάσταση από τη στιγμή που μεταφέρει ρυμουλκούμενα δωρεάν ή με πολύ χαμηλή χρέωση». Ταυτόχρονα, η NorthLink 1 τόνισε ότι οι δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών της δεν επιδοτούνται.
- (102) Σύμφωνα με την Streamline Shipping η NorthLink 1 απάντησε στον ανταγωνισμό της Streamline Shipping και της Norse Island Ferries με το να προβεί το 2002, στην αρχή της σύμβασής της, σε σημαντικές μειώσεις (στις 36,00 και 25,50 λίρες Αγγλίας ανά τρέχον μέτρο για ρυμουλκούμενα με προορισμό τα νησιά Shetland και Orkney αντίστοιχα) των τιμών που είχαν νωρίτερα αναφερθεί από την NorthLink 1 ως εμπορικά βιώσιμες. Η Streamline Shipping και η Norse Island Ferries υποψιάζονται ότι η NorthLink 1 παρείχε τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών της κάτω του κόστους.
- (103) Το Δεκέμβριο 2003 η NorthLink 1 χρέωσε ειδικές μειωμένες τιμές:
- α) ειδική τιμή για ρυμουλκούμενα χωρίς φορτίο·
- β) ειδική εφάπαξ τιμή 200 λιρών Αγγλίας για μη επείγουσες μεταφορές εμπορευμάτων, τα οποία διακινούνται μεταξύ Aberdeen και Kirkwall (τα λεγόμενα «Sunday Special») και
- γ) σύστημα εμπορικών εκπτώσεων, το οποίο προβλέπει εκπτώσεις μέχρι και 10 % ανάλογα με το ύψος των με πορθμεία μεταφερόμενων επιλέξιμων μέτρων ανά μήνα.

(²³) Πηγή: Streamline Shipping.

(²⁴) Η υπηρεσία μεταφοράς με πλοία τύπου Lo-Lo περιλαμβάνει συνήθως την ομαδοποίηση και ενοποίηση επιμέρους φορτίων, συμπεριλαμβανομένων χύμα εμπορευμάτων ή παλετών που μεταφορτώνονται συχνά σε εμπορευματοκιβώτια και φορτώνονται σε φορτηγά πλοία.

- (104) Από τότε που η NorthLink 2 ξεκίνησε, τον Ιούλιο 2006, να εκτελεί την τρίτη δημόσια σύμβαση, φαίνεται να αυξήθηκε περαιτέρω η εμπορική πίεση στην Streamline Shipping. Σύμφωνα με την Streamline Shipping ο τότε Υπουργός Μεταφορών, κατά την ανάθεση στην NorthLink 2 της νέας δημόσιας σύμβασης, ανακοίνωσε ότι οι ναύλοι εμπορευματικών μεταφορών από το Aberdeen προς τις νήσους Shetland επρόκειτο να μειωθούν κατά 25 % και προς τα νησιά Orkney κατά 19 %. Αυτό κατέστη εφικτό, σύμφωνα με την Streamline Shipping, αποκλειστικά χάρη στην αύξηση της ετήσιας επιχορήγησης προς την NorthLink 2.
- (105) Σύμφωνα με τη Streamline Shipping τον Ιούλιο του 2006 οι συνήθεις τιμές που χρέωνε η NorthLink 2 ήταν 30,60 λίρες Αγγλίας ανά τρέχον μέτρο για τα νησιά Shetland και 23,50 λίρες Αγγλίας ανά τρέχον μέτρο για τα νησιά Orkney. Οι τιμές αυτές πρέπει να συγκριθούν με τις 40,43 λίρες ανά τρέχον μέτρο για τα νησιά Shetland και τις 32,07 λίρες ανά τρέχον μέτρο για τα νησιά Orkney που χρεώνει η Streamline Shipping. Επιπλέον, οι παραχωρήσεις για ρυμουλκούμενα χωρίς φορτίο και εμπορεύματα «Sunday Special» υποτίθεται ότι εξακολούθησαν να ισχύουν, με μειώσεις έως και 73 % στις τιμές που προσέφερε η NorthLink 2.
- (106) Η Streamline Shipping ισχυρίζεται ότι είχε επιχειρήσει κατά το παρελθόν να την ανταγωνισθεί μειώνοντας τις τιμές, αλλά το ύψος των μειώσεων που παρείχε στους πελάτες η NorthLink 2 εξουδετέρωσε αυτήν της την προσπάθεια. Η Streamline Shipping εκτιμά ότι, για να καλύψει τα έξοδά της, θα πρέπει να χρεώνει 36,67 λίρες Αγγλίας ανά γραμμικό μέτρο. Η τιμή αυτή είναι υψηλότερη από τις τιμές που προσφέρει σήμερα η NorthLink 2.
- (107) Η Pentland Ferries ισχυρίζεται ότι η NorthLink 2 εφαρμόζει ένα σύστημα εκπτώσεων για τους κατοίκους των νησιών Orkney με την ονομασία «friends and family» (φίλοι και συγγενείς), το οποίο έχει πολύ αρνητικές συνέπειες όσον αφορά τον ανταγωνισμό εκ μέρους της Pentland Ferries, ιδίως μετά την έναρξη των δρομολογίων του νέου σκάφους τύπου καταμαράν Pentalina της Pentland Ferries το Μάρτιο του 2009. Συγκεκριμένα, υποστηρίζεται ότι το διάστημα 2008/2009 η NorthLink αύξησε κατά πολύ τον αριθμό «φίλων και συγγενών» στους οποίους χορήγησε αυτήν την έκπτωση, με αποτέλεσμα να μειωθούν γενικότερα οι ναύλοι μεταφοράς επιβατών και να υποστεί πλήγμα ο ανταγωνισμός εκ μέρους της Pentland Ferries.
- (108) Σύμφωνα με το καθεστώς εκπτώσεων οι κάτοικοι των νησιών μπορούν να ορίσουν έως 6 οικογένειες συγγενών και φίλων, οι οποίες κατοικούν εκτός των νησιών Orkney και Shetland, που θα δικαιούνται έκπτωση 30 %, όταν ταξιδεύουν με την NorthLink (25).
- (109) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου εξήγησαν ότι από το εν λόγω σύστημα εκπτώσεων, το οποίο ισχύει μόνο στη χαμηλή και μεσαία περίοδο, επωφεληθήκαν μόνο 4 952 επιβάτες το 2008. Δεδομένου ότι η NorthLink 2 μετέφερε 295 913 επιβάτες το 2008, το σύστημα εκπτώσεων αντιπροσωπεύει μόνο το 1,6 % των μεταφορών της NorthLink 2. Το σύνολο των εσόδων από το σύστημα αυτό (για όλους τους επιλέξιμους επιβάτες και τα αυτοκίνητα) το 2008 ανήλθε σε περίπου 95 000 λίρες Αγγλίας, ενώ οι συνολικές εισπράξεις από εισιτήρια της NorthLink 2 για το 2008 ανήλθαν σε περίπου 20 εκατ. λίρες Αγγλίας, δηλαδή λιγότερο από το 0,5 % των συνολικών εσόδων. Οι βρετανικές αρχές υποστηρίζουν ότι ένα τέτοιο σύστημα εκπτώσεων μικρής κλίμακας είναι απίθανο να έχει οποιαδήποτε σοβαρή επίδραση στα εμπορικά συμφέροντα της Pentland Ferries.
- (110) Οι δημοσιευμένοι ναύλοι μεταφοράς επιβατών της NorthLink 2 (Scrabster-Stromness) και της Pentland Ferries (Gill's Bay – St Margaret's Hope) επί του παρόντος είναι οι εξής (26):

Πίνακας 7

Σύγκριση δημοσιευμένων ναύλων μεταφοράς επιβατών μεταξύ αναδόχου δημόσιας σύμβασης και Pentland Ferries

(GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Χαμηλή (1)	Μεσαία (2)	Υψηλή (3)	Έως 31/03/2009	1.4.2009 — 31.10.2009
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
Ενήλικας	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Παιδι (5-15 ετών)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Βρέφος (0-4 ετών) (4)	ΔΩΡΕΑΝ				
ΟΧΗΜΑΤΑ					
Αυτοκίνητο και τροχόσπιτο (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Μοτοσικλέτα	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

(1) Χαμηλή περίοδος: Ιανουάριος, Φεβρουάριος, Μάρτιος, Νοέμβριος, Δεκέμβριος (εκτός από 19 Δεκεμβρίου έως 8 Ιαν.)

(2) Μεσαία περίοδος: Απρίλιος, Μάιος, Ιούνιος, Σεπτέμβριος, Οκτώβριος, 19 Δεκεμβρίου - 8 Ιανουαρίου.

(3) Υψηλή περίοδος: Ιούλιος, Αύγουστος.

(4) Η Pentland Ferries μεταφέρει δωρεάν τα παιδιά ηλικίας έως 5 ετών.

(25) Πηγή: Δικτυακός τόπος της NorthLink (www.northlinkferries.co.uk).(26) Πηγή: αντίστοιχοι δικτυακοί τόποι (www.northlinkferries.co.uk και www.pentlandferries.co.uk).

(111) Υποστηρίχθηκε επίσης από ένα ενδιαφερόμενο μέρος ότι η NorthLink 2 προσφέρει διαμονή σε δωμάτια με πρωινό στα νησιά Orkney (όταν το πλοίο διανυκτερεύει σε λιμάνι) σε τιμές οι οποίες είναι κάτω του κόστους και ότι αυτό επηρεάζει τα ξενοδοχεία που προσφέρουν τις εν λόγω υπηρεσίες.

2.3. ΛΟΓΟΙ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

2.3.1. ΔΥΤΙΚΕΣ ΝΗΣΟΙ

2.3.1.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(112) Όσον αφορά τα ποσά των κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην CalMac έως την υπογραφή της σύμβασης του 2007, στην απόφαση της Επιτροπής για την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας, εκφράζονται αμφιβολίες για το εάν τα ποσά αυτά πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στην υπόθεση Altmark⁽²⁷⁾ και, επομένως, δεν εμπίπτουν στην έννοια της κρατικής ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(113) Συγκεκριμένα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για τα εξής: εάν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στην CalMac ήταν σαφώς καθορισμένες· εάν οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αμοιβή είχαν καθοριστεί πριν την επιβολή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας κατά τρόπο αντικειμενικό και διαφανή· εάν υπήρξε υπεραντιστάθμιση για τα έξοδα τα οποία πραγματοποίησε η CalMac κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας· εάν το ύψος της απαιτούμενης αμοιβής είχε καθοριστεί βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα είχε υποβληθεί μια τυπική και καλά διαχειριζόμενη επιχείρηση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, συνυπολογιζόμενων των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους.

(114) Η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι τα σχετικά ποσά που καταβλήθηκαν στην CalMac μέχρι την υπογραφή της σύμβασης του 2007 μπορεί να συνεπάγονται πλεονέκτημα και επομένως να συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(115) Όσον αφορά τη δημόσια σύμβαση του 2007 με την CalMac, η Επιτροπή δεν διέθετε επαρκή στοιχεία για να εξαγάγει προκαταρκτικά συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και ζήτησε από τις βρετανικές αρχές να υποβάλουν τα απαιτούμενα στοιχεία.

(116) Η Επιτροπή παρατήρησε ότι ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν την άποψη ότι ο όρος ότι θα έπρεπε να υποβληθεί προσφορά για το σύνολο των διαδρομών, με εξαίρεση τη

γραμμή μεταξύ Gourock και Dunoon, περιόριζε αδικαιολόγητα και σε μεγάλο βαθμό την υποβολή ανταγωνιστικών προσφορών στο πλαίσιο του διαγωνισμού, δεδομένου ότι μόνο η CalMac φαινόταν ότι ήταν σε θέση να υποβάλει προσφορά που να καλύπτει το σύνολο των διαδρομών. Επίσης, η Επιτροπή έθεσε το ερώτημα κατά πόσον ο όρος του διαγωνισμού ότι ο ανάδοχος του έργου έπρεπε να ναυλώνει τα πλοία της CMAI θα μπορούσε να αποτελέσει πλεονέκτημα για την CalMac.

(117) Εάν ίσχυε κάτι τέτοιο, η Επιτροπή θα θεωρούσε ότι η σύμβαση δεν είχε ανατεθεί μέσω μιας πραγματικά ανοιχτής και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού. Αυτό θα οδηγούσε σε μια κατάσταση όπου οι αρχές της Σκωτίας θα χορηγούσαν υψηλότερη αμοιβή για τις σχετικές δημόσιες απαιτήσεις από ό,τι θα συνέβαινε σε αντίθετη περίπτωση και επομένως θα υπήρχε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

2.3.1.2. Συμβατότητα με την κοινή αγορά

(118) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή έκρινε ότι το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης φαίνεται να αποτελεί την κατάλληλη νομική βάση για να εκτιμηθεί η συμβατότητα του μέτρου με την κοινή αγορά⁽²⁸⁾.

(119) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την εκπλήρωση των όρων της απόφασής της για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αμοιβής για δημόσια υπηρεσία i σε ορισμένες εταιρίες στις οποίες ανατίθεται η παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής «απόφαση ΥΓΟΣ»)⁽²⁹⁾.

(120) Για να είναι συμβατές βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης, οι επιδοτούμενες υπηρεσίες πρέπει να αντιστοιχούν σε πραγματικές και νόμιμες υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής «ΥΓΟΣ»), πρέπει να έχουν ανατεθεί κατά τον δέοντα τρόπο στον δικαιούχο και η αμοιβή δεν πρέπει να προκαλεί δυσανάλογες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και το εμπόριο.

(121) Στην απόφαση έναρξης της διαδικασίας η Επιτροπή διατυπώνει την προκαταρκτική θέση ότι οι υπηρεσίες που ανατέθηκαν στην CalMac ήταν νόμιμες υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, αλλά, λόγω έλλειψης αποδεικτικών στοιχείων, δεν ήταν σε θέση να εκτιμήσει κατά πόσο έγινε κατά τον δέοντα τρόπο η ανάθεση και κατά πόσο οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac ήταν ανάλογες προς το στόχο της και επομένως να εκτιμήσει εάν η ενδεχόμενη κρατική ενίσχυση ήταν συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

⁽²⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

⁽²⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή δημόσιας αντιστάθμισης που χορηγείται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

⁽²⁷⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00 - Altmark Trans και Regierungsspräsidium Magdeburg [2003], Συλλογή I-7747 ΕΕ C 226 της 20.9.2003, σ. 1.

2.3.2. ΒΟΡΕΙΕΣ ΝΗΣΟΙ

2.3.2.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (122) Η Επιτροπή εξέφρασε το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της NorthLink 1 στο πλαίσιο του Πρακτικού Τροποποίησης δεν ήταν δυνατό να πληροί το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark, το οποίο απαιτεί το ύψος της αποζημίωσης να καθορίζεται με βάση την ανάλυση των δαπανών στις οποίες θα είχε υποβληθεί μια μέση και καλά διαχειριζόμενη εταιρία για την εκπλήρωση των δημόσιων υποχρεώσεων. Κατά συνέπεια, τα εν λόγω καταβληθέντα ποσά ενδέχεται να συνιστούν κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (123) Όσον αφορά την NorthLink 2, η Επιτροπή ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την NorthLink 1 και σχετικά με τη συμμόρφωση της σύμβασης του 2006 με τους τέσσερις όρους της απόφασης Altmark. Επομένως, δεν αποκλείεται η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.

2.3.2.2. Συμβατότητα με την κοινή αγορά

- (124) Στην απόφασή της για την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας επισημαίνεται ότι η Επιτροπή δεν μπόρεσε να εντοπίσει κάποια βάση συμβατότητας για την πιθανή κρατική ενίσχυση προς την NorthLink 2 μέσω μιας πιθανής μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων από την NorthLink 1 κάτω από την τιμή αγοράς.
- (125) Όσον αφορά το ενδεχόμενο να είχε χορηγηθεί κρατική ενίσχυση στην NorthLink 1 στο πλαίσιο της σύμβασης του 2000 και του Πρακτικού Τροποποίησης και στην NorthLink 2 στο πλαίσιο της σύμβασης του 2006, επισημαίνεται ότι οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τις εταιρείες αυτές θα μπορούσαν να θεωρηθούν νόμιμες υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και οι πράξεις ανάθεσης θα μπορούσαν να θεωρηθούν ενδεδειγμένες. Αντίθετα, λόγω έλλειψης επαρκών αποδεικτικών στοιχείων, είναι αμφίβολο κατά πόσο η πιθανή κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στις NorthLink 1 και 2 ήταν ανάλογη με το δηλωμένο στόχο της.

3. ΣΧΟΛΙΑ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (126) Εντός της προθεσμίας που προβλέπεται από το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού Διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε σχόλια από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού Διαδικασίας οι βρετανικές αρχές είχαν την ευκαιρία να απαντήσουν στα σχόλια που έλαβαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη εντός της συγκεκριμένης προθεσμίας. Τις απόψεις τους διατύπωσαν τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη: η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών, ο κ. James Knight από την TSL η Contractors Limited, η Western Ferries, ο κ. John Rose, η Streamline Shipping, ο Καθηγητής Δρ. Alfred J. Baird από το Πανεπιστήμιο Napier, η Pedersen Consulting, ο κ. James Knight και ο κ. Andy Knight (εκ μέρους της Isle of Mull Ferry Company Limited), η McGill's Bus Service Limited και δύο άλλα μέρη τα οποία ζήτησαν η ταυτότητα και τα σχόλιά τους να παραμείνουν εμπιστευτικά.
- (127) Τα σχόλια της Streamline Shipping είναι ίδια με αυτά που διατυπώνονται στην καταγγελία που υπέβαλε τον Ιούλιο του 2004. Θεωρεί ότι η οικονομική κρίση της NorthLink 1 ήταν το άμεσο αποτέλεσμα της στρατηγικής της να βλάψει

τον ανταγωνισμό, δηλαδή αρχικά τη Norse Island Ferries και στη συνέχεια την Streamline Shipping, μειώνοντας σε πρωτοφανή επίπεδα τους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων. Η στρατηγική αυτή οδήγησε την κυβέρνηση να χορηγήσει χρηματοδοτική ενίσχυση πέρα από την αναγκαία για την εκπλήρωση των δημόσιων υποχρεώσεων. Επικαλείται την έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το Δεκέμβριο 2005, η οποία αναφέρει ότι «το επίπεδο των ναύλων εμπορευματικών μεταφορών και ο επακόλουθος ανταγωνισμός από την Norse Island Ferries ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες που συνέβαλαν στα οικονομικά προβλήματα της NorthLink 1» και ότι «ενώ η ναύλωση ενός επιπλέον πλοίου (μεταφοράς εμπορευμάτων) υποτιμάται ότι θα εξασφάλιζε επαρκή χωρητικότητα για την κάλυψη της ζήτησης, δημιούργησε μια κατάσταση όπου η χωρητικότητα μεταφοράς εμπορευμάτων στην πραγματικότητα υπερέβη τη ζήτηση. Το πρόσθετο κόστος λειτουργίας ενός ακόμα πλοίου υπερέβη τα επιπλέον έσοδα που προέκυψαν και προστέθηκε στα προβλήματα ρευστότητας».

- (128) Όσον αφορά την NorthLink 2, η Streamline Shipping ισχυρίζεται ότι τα πλοία της υπολειπονταν. Υποστηρίχθηκε ότι η ανακοινωθείσα μείωση των ναύλων κατά 25 % προς τη Shetland και 19 % προς την Orkney για τη NorthLink 2 σε σχέση με τις τιμές που χρέωνε η NorthLink 1 έβλαψε σημαντικά την Streamline Shipping.
- (129) Η Western Ferries εξέφρασε εκ νέου τις ανησυχίες της για τις επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac για τη λειτουργία της γραμμής Gourock-Dunoon. Η Western Ferries εκτιμά ότι η γραμμή αυτή είναι εμπορικά βιώσιμη, γεγονός που αποδεικνύεται από τη δική της επικερδή λειτουργία. Θεωρεί, επίσης, ότι δεν πληρούνται οι όροι της απόφασης Altmark, καθώς το ύψος της επιδότησης ξεπερνά το αναγκαίο για μια υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με χρήση αποκλειστικά επιβατηγού πλοίου (εκτιμώμενο πλεόνασμα ύψους 1,3 εκατομμυρίων λιρών). Υποστηρίζεται επίσης ότι η ενίσχυση χρησιμοποιείται ως επιδότηση της υπηρεσίας μεταφοράς οχημάτων, για παράδειγμα με τη διατήρηση των ναύλων μεταφοράς οχημάτων σε σταθερό επίπεδο παρά τις αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων (η CalMac αύξησε τους ναύλους το 2009 μόνο κατά 3,8 %, δηλαδή 1 % κάτω από τον πληθωρισμό). Επιπλέον, σε αντίθεση με το δίκτυο της NorthLink και της CalMac, η γραμμή αυτή δεν έχει δημοπρατηθεί και ως εκ τούτου δεν συνάδει με τις απαιτήσεις της ΕΕ. Επιπλέον, η Western Ferries εκτιμά ότι ήταν υπερβολικά περιοριστικός ο πρόσφατος διαγωνισμός για το δίκτυο της CalMac και ότι είναι αδικαιολόγητος ο όρος για υποβολή προσφοράς για όλες τις γραμμές. Υπό αυτές τις συνθήκες, μόνο η CalMac ήταν σε θέση να υποβάλει προσφορά.
- (130) Όσον αφορά την οικονομική διαφάνεια της CalMac, προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι το αναφερόμενο κόστος της γραμμής Gourock-Dunoon (4,2 εκατομμύρια λίρες ετησίως έως τον Μάρτιο του 2008) είναι μικρότερο από το πραγματικό συνολικό κόστος της υπηρεσίας, διότι δεν περιλαμβάνονται σε αυτό οι συνταξιοδοτικές εισφορές για το αντίστοιχο πλήρωμα, δεν υπάρχει διαφάνεια όσον αφορά τις εντός του ομίλου δαπάνες που αφορούν τα κεντρικά γραφεία και το ημερήσιο κόστος μίσθωσης του πλοίου για την εξυπηρέτηση της γραμμής αυτής είναι σημαντικά χαμηλότερο από το πραγματικό. Δεν υπάρχουν στοιχεία ότι η κυβέρνηση της Σκωτίας παρακολουθεί προσεκτικά την πιθανή διεπίδότηση των δραστηριοτήτων μεταφοράς οχημάτων.

- (131) Η Western Ferries, σε αντίθεση με την NorthLink, εκτιμά ότι υπάρχει ήδη αρκετή προσφορά στην αγορά για τη μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων. Στο μέλλον, δεν υπάρχει κανένας λόγος επιδότησης της μεταφοράς οχημάτων λαμβανομένων υπόψη των υπηρεσιών που παρέχει ήδη η Western Ferries.
- (132) Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών δήλωσε με απογοήτευση ότι υπάρχει ανάγκη να επανεξεταστούν οι υπηρεσίες αποκλειστικής εξυπηρέτησης γραμμής που παρέχονται από την CalMac και την NorthLink. Επισημαίνουν την ανάγκη για μια σταθερή δημόσια υπηρεσία, η οποία νομίμως προβλέπεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (στο εξής «Κανονισμός θαλάσσιων ενδομεταφορών») ⁽³⁰⁾.
- (133) Ένα ενδιαφερόμενο μέρος εξέφρασε ανησυχίες για την εξάρτηση από έναν κρατικό πάροχο, του οποίου η μονοπωλιακή θέση ενισχύεται με τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων. Το εν λόγω μέρος θεωρεί ότι ο διαγωνισμός για τις γραμμές που εκτελούσε η CalMac προέβλεπε πολλούς περιορισμούς και δεν μπορεί να θεωρηθεί ανοικτός διαγωνισμός. Το ενδιαφερόμενο μέρος ζητεί να γίνουν χωριστές προσφορές για κάθε γραμμή που αφορά ο διαγωνισμός.
- (134) Ο κ. James Knight θεωρεί ότι η CalMac δεν προσφέρει υπηρεσίες ανάλογες προς το κόστος και ότι θα πρέπει ικανοί ιδιωτικοί πάροχοι να αναλάβουν τις υπηρεσίες που παρέχει επί του παρόντος η CalMac. Προβαίνει μάλιστα σε διάφορες εναλλακτικές προτάσεις για τη μείωση των επιδοτήσεων που απαιτούνται για τη λειτουργία των γραμμών και την αύξηση των κινήτρων για καινοτομία και μείωση του κόστους.
- (135) Ένα άλλο ενδιαφερόμενο μέρος θεωρεί ότι ο περιορισμός όσον αφορά τη συχνότητα που επιβλήθηκε στην CalMac από τις βρετανικές αρχές για τη γραμμή Gourock-Dunoon στην πραγματικότητα συνιστά κρατική ενίσχυση για τη Western Ferries, προκαλεί σοβαρή στρέβλωση του ανταγωνισμού και ενισχύει τη δεσπόζουσα θέση της Western Ferries. Θεωρεί, όμως, ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac αποτελούσαν αντάλλαγμα για μια νόμιμη παροχή δημόσιας υπηρεσίας.
- (136) Ο κ. John Rose θεωρεί ότι η προκήρυξη του διαγωνισμού για τη NorthLink 1 και NorthLink 2 δεν ήταν σύμφωνη με τους κοινοτικούς κανόνες. Ισχυρίζεται επίσης ότι η γραμμή Gourock-Dunoon δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αποκλειστική, καθώς υπάρχει ήδη εναλλακτικό δρομολόγιο και μια ιδιωτική εταιρεία εκμετάλλευσης πορθμείων παρέχει ήδη καλύτερη εξυπηρέτηση χωρίς επιδοτήσεις.
- (137) Ο καθηγητής Alfred Baird υπέβαλε μελέτες οι οποίες δείχνουν ότι η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών της NorthLink μπορεί να βελτιωθεί με τη βελτίωση της σύνδεσης του στόλου, ότι ο ενισχυμένος ρόλος του κράτους στις αγορές πορθμειακών μεταφορών της Σκωτίας συγκρούεται με την πολιτική και τις τάσεις της ΕΕ και ότι, γενικά, δεν είναι ούτε αναγκαίο ούτε επιθυμητό το κράτος να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.
- (138) Η McGill's Bus Service θεωρεί ότι δεν είναι αναγκαία η επιδότηση της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών μεταξύ Gourock και Dunoon, καθώς παρέχει ήδη την ίδια υπηρεσία σε εμπορική βάση.
- (139) Η Pedersen Consulting υποστηρίζει ότι η διαδικασία δημοπράτησης για τις δυτικές νήσους ήταν υπερβολικά πολύπλοκη και δαπανηρή για να υπάρξει συμμόρφωση με αυτήν, ώστε μόνο η CalMac ήταν σε θέση να συμμετάσχει σε αυτήν. Όσον αφορά τη γραμμή Gourock-Dunoon, η Pedersen Consulting θεωρεί ότι δεν υπάρχει λόγος να διατηρηθεί η επιδότηση μιας υπηρεσίας μεταφοράς οχημάτων, εφόσον η Western Ferries ήδη διακινεί επικερδώς σχεδόν το 90 % του συνόλου των μετακινούμενων οχημάτων. Ωστόσο, η άμεση σύνδεση με τον κεντρικό σταθμό του Gourock για τη μεταφορά επιβατών θα μπορούσε να δικαιολογηθεί ως δημόσια συγκοινωνία. Όσον αφορά την NorthLink, προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι η διαδικασία δημοπράτησης ήταν εντελώς ανεπαρκής και είχε ως αποτέλεσμα την παροχή ανεπαρκών υπηρεσιών, ενώ η Pentland Ferries παρέχει ήδη μη επιδοτούμενες και κερδοφόρες υπηρεσίες. Η γραμμή Stromness-Scrabster θα μπορούσε εύκολα να καταργηθεί, και να εξοικονομηθούν έτσι χρήματα των φορολογουμένων.

4. ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (140) Στην απόφασή της Επιτροπής για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας εκφράζονται αμφιβολίες για το αν ο όρος, ότι ο συμμετέχων που επιλέχθηκε μετά από δημόσιο διαγωνισμό για τη δημόσια σύμβαση του 2007 μεταξύ των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου και της CalMac έπρεπε να ναυλώσει τα πλοία της CMAL, θα μπορούσε να αποτελέσει πλεονέκτημα για την CalMac.
- (141) Οι βρετανικές αρχές θεωρούν ότι ο εν λόγω όρος δεν παρέχει κανένα πλεονέκτημα στην CalMac ή την CMAL. Αντίθετα, οι αρχές της Μεγάλης Βρετανίας θεωρούν ότι η άμεση διαθεσιμότητα ενός πλήρως συμβατού στόλου που θα ήταν σε θέση να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της γραμμής από την έναρξη της σύμβασης αποτελούσε πλεονέκτημα για τους άλλους υποψηφίους, μείωνε τους φραγμούς εισόδου νέων υποψηφίων και εξασφάλιζε ισότιμους όρους ανταγωνισμού στη διαδικασία δημοπράτησης.
- (142) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου αναφέρθηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ⁽³¹⁾ (παράγραφος 5.3.2.1), σύμφωνα με τον οποίο «στην περίπτωση που οι αρχές των κρατών μελών είναι κάτοχοι πλοίων ή τα έχουν με κάποιον άλλο τρόπο στη διάθεσή τους, αυτά μπορούν να τεθούν στη διάθεση όλων των υποψηφίων για την εξυπηρέτηση της γραμμής με τους ίδιους όρους, χωρίς διακρίσεις». Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρούν ότι θα ήταν σχεδόν αδύνατο για έναν μόνο μεταφορέα να διαθέτει καινούργιο στόλο με κατάλληλα πλοία για την εξυπηρέτηση όλων των γραμμών και να εκτελεί και δρομολόγια προς απομακρυσμένα νησιά ήδη κατά την έναρξη της συμβατικής περιόδου.

⁽³¹⁾ Ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών COM(2003) 595 τελικό (δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽³⁰⁾ ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

- (143) Στην απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας επισημαίνεται ότι η ομαδική δημοπράτηση όλων των γραμμών στις δυτικές νήσους στο πλαίσιο του διαγωνισμού του 2006, με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon, δεν περιόρισε σημαντικά και αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό στο πλαίσιο του διαγωνισμού, όπως ισχυρίστηκαν ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (144) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρούν ότι η ομαδική δημοπράτηση αυτών των γραμμών ήταν δικαιολογημένη για πολλούς λόγους: εξασφάλιζε την πλέον συμφέρουσα λύση για την κυβέρνηση της Σκωτίας· διευκόλυνε την διάθεση έκτακτων πλοίων σε περίπτωση βλάβης σε όλο το δίκτυο· παρεμπόδιζε την επιλογή των πιο κερδοφόρων γραμμών· διευκόλυνε τη διαχείριση και την καλύτερη ασφάλεια και συντήρηση του στόλου και απέτρεπε τον πρόσθετο διοικητικό φόρτο και το κόστος διεξαγωγής πολλαπλών διαγωνισμών.
- (145) Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (παράγραφος 5.5.3.) «Τα κράτη μέλη συχνά επιθυμούν να δημοπρατούν ομαδικά τα δρομολόγια παροχής δημόσιας υπηρεσίας προς και από τα νησιά για να επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας και να προσελκύουν μεταφορείς. Αυτού του είδους οι ομαδικές δημοπρατήσεις δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία, εφόσον δεν οδηγούν σε διακρίσεις. Η απόφαση για το καταλληλότερο μέγεθος ομαδικής δημοπράτησης πρέπει να λαμβάνεται με βάση την καλύτερη συνέργια που μπορεί να προβλεφθεί προκειμένου να ικανοποιηθούν βασικές μεταφορικές ανάγκες».
- (146) Στην απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας η Επιτροπή διερωτάται μήπως η μεταβίβαση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων⁽³²⁾ ύψους 1,55 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας από την NorthLink 1 στην NorthLink 2 έγινε σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς, γεγονός που συνιστά κρατική ενίσχυση για την NorthLink 2.
- (147) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρούν ότι η δυνατότητα αγοράς στοιχείων ενεργητικού από την NorthLink 1 προβλεπόταν ήδη στο έγγραφο του διαγωνισμού και ότι επομένως όλοι οι προσφέροντες είχαν ίση πρόσβαση στα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού υπό τους ίδιους όρους. Κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού οι δύο συμμετέχοντες που επιλέχθηκαν ενημερώθηκαν σχετικά με τις τιμές των στοιχείων ενεργητικού προς πώληση. Ωστόσο, δεν υπήρχε καμία υποχρέωση αγοράς των στοιχείων ενεργητικού, καθώς οι συμμετέχοντες μπορεί να προτιμούσαν να υιοθετήσουν δικές τους λύσεις.
- (148) Όλοι οι συμμετέχοντες είχαν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν τα πλοία, τον εξοπλισμό και τα άλλα περιουσιακά στοιχεία. Η αξία των σημαντικότερων στοιχείων ενεργητικού (πλοίο, οχήματα tugmaster και εμπορικό σήμα NorthLink ύψους 1,3 εκατομμυρίων λιρών) καθορίστηκε από ανεξάρτητους εκτιμητές. Τα εναπομείναντα στοιχεία ενεργητικού, ύψους 0,25 εκατομμυρίων λιρών, εκτιμήθηκαν με βάση τις τιμές της αγοράς.
- (149) Όσον αφορά την πιθανή εφαρμογή της απόφασης περί υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος⁽³³⁾, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρούν ότι οι περισσότερες γραμμές στο δίκτυο Clyde και Hebrides και στο δίκτυο της NorthLink φαίνεται να καλύπτονται από την εν λόγω απόφαση. Μόνο τέσσερις από τις γραμμές που εξυπηρετούνται από την CalMac και την NorthLink δεν πληρούν τα βασικά κριτήρια και θα πρέπει να αξιολογηθούν απευθείας βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.
- (150) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου έκριναν ότι οι δημόσιες συμβάσεις με την CalMac και την NorthLink αποτελούν κατάλληλες πράξεις ανάθεσης, δεδομένου ότι προσδιορίζουν λεπτομερώς τη φύση και τη διάρκεια των δημόσιων υποχρεώσεων, τις σχετικές εταιρίες και περιοχές, τη φύση των ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που χορηγούνται στις εταιρίες, τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αποζημίωσης και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή τυχόν υπερβολικών αποζημιώσεων.
- (151) Επιπλέον, η CalMac και η NorthLink είναι υποχρεωμένες να τηρούν ξεχωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και μη. Μόνο οι δαπάνες που συνδέονται με τις εν λόγω δραστηριότητες υπόκεινται σε αποζημίωση (όλα τα μεταβλητά έξοδα για την παροχή των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, το ποσοστό των πάγιων εξόδων που είναι κοινά για τις δραστηριότητες των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και μη και ένα εύλογο κέρδος) και υπάρχουν κατάλληλες διαδικασίες πληροφόρησης και παρακολούθησης.
- (152) Όσον αφορά τη γραμμή Gourock-Dunoon, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου αναγνωρίζουν ότι μπορεί να αμφισβητηθεί κατά πόσο η υπηρεσία που παρέχει η CalMac αποτελεί νόμιμη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, εφόσον ένας ιδιωτικός φορέας εξυπηρετεί μια παρακείμενη γραμμή χωρίς επιδότηση. Ωστόσο, θεωρούν ότι τα δρομολόγια της Western Ferries θεωρούνται από πολλούς ντόπιους συμπληρωματικά και χρήσιμα, αλλά δεν αποτελούν αποτελεσματικό υποκατάστατο των δρομολογίων από το κέντρο της μιας πόλης στο κέντρο της άλλης που προσφέρει η CalMac.
- (153) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι, μετά την αποτυχημένη διαδικασία του διαγωνισμού που πραγματοποιήθηκε το 2006 για τη γραμμή Gourock-Dunoon, προτίθενται να προκηρύξουν έναν νέο ανοικτό, διαφανή και άνευ διακρίσεων δημόσιο διαγωνισμό για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης για τη συγκεκριμένη γραμμή με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) η δημόσια σύμβαση θα καλύπτει δρομολόγια μεταφοράς με πορθημία από το κέντρο της μιας πόλης στο κέντρο της άλλης στο πλαίσιο μιας εξαετούς δημόσιας σύμβασης·
- β) ο διαγωνισμός θα προβλέπει τη χορήγηση επιδότησης για την εξυπηρέτηση αυτής της γραμμής (σε αντίθεση με τον προηγούμενο διαγωνισμό)·

⁽³²⁾ Πλοία, οχήματα tugmaster, ανταλλακτικά πλοίου, λιμενικός εξοπλισμός, εξοπλισμός πληροφορικής, εμπορικό σήμα NorthLink, κ.λπ.

⁽³³⁾ Βλέπε υποσημείωση 29.

- γ) οι σημερινοί περιορισμοί ως προς τα δρομολόγια θα καταργηθούν·
- δ) η επιδότηση θα καλύπτει μόνο την επιβατική κίνηση·
- ε) ο συμμετέχων που θα επιλεγεί θα μπορεί να παρέχει απεριόριστες εμπορικές υπηρεσίες μεταφοράς οχημάτων, οι οποίες θα υπόκεινται σε κατάλληλα μέτρα λογιστικού ελέγχου και παρακολούθησης, ώστε να αποτρέπεται τυχόν διεπιδότηση από τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στις εμπορικές υπηρεσίες μεταφοράς οχημάτων·
- στ) ο συμμετέχων που θα επιλεγεί, θα έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει τα δικά του πλοία, αντικαθιστώντας τα παλιά πλοία που εξυπηρετούν σήμερα τη γραμμή.
- (154) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου σκοπεύουν να προμηθευτούν τα σκάφη αντικατάστασης μέσω της CMAL, η οποία στη συνέχεια θα τα εκμισθώσει στον ανάδοχο της δημόσιας σύμβασης. Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρούν ότι η εν λόγω υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ) δικαιολογείται για πολλούς λόγους που αφορούν, μεταξύ άλλων, τη συχνότητα, την καλύτερη εξυπηρέτηση, τη συνολική διάρκεια της διαδρομής, την ενσωμάτωση με άλλα μεταφορικά μέσα και την αξιοπιστία των υπηρεσιών.
- 5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**
- 5.1. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**
- 5.1.1. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 87 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ**
- (155) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα συνθήκη ορίζει άλλως».
- (156) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο τα παραπάνω αναφερόμενα ποσά που καταβλήθηκαν στην CalMac, την NorthLink 1 και την NorthLink 2 συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, πρέπει να διαπιστωθεί κατά πόσο η χρηματοδοτική στήριξη:
- συνεπάγεται απώλεια κρατικών πόρων που καταλογίζονται στο κράτος,
 - παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις ή στην παραγωγή ορισμένων αγαθών,
 - στρεβλώνει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και
 - επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (157) Οι προαναφερόμενες έχουν χορηγηθεί με κρατικούς πόρους και καταλογίζονται στο εκάστοτε κράτος μέλος. Επομένως πληρούνται το πρώτο κριτήριο που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (158) Οι σχετικές ενισχύσεις, υπό μορφή επιχορηγήσεων για την κάλυψη ελλειμμάτων και επιχορηγήσεων κεφαλαίου και υπό τη μορφή δανείων χορηγούνται μόνο σε συγκεκριμένες εταιρίες. Είναι, επομένως, επιλεκτικές.
- (159) Η τακτική χρηματοδότηση της CalMac, της NorthLink 1 και της NorthLink 2 μειώνει τα λειτουργικά έξοδα που θα έπρεπε να καλύψουν κανονικά οι εν λόγω εταιρίες και τους παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με άλλες εταιρίες που χρηματοδοτούν τις δραστηριότητές τους από εμπορικά έξοδα και μόνο. Ωστόσο, προκειμένου να διαπιστώσει εάν υπάρχει πλεονέκτημα που μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν πληρούνται οι «όροι Altmark»⁽³⁴⁾.
- (160) Η αγορά των γραμμών θαλάσσιων ενδομεταφορών έχει απελευθερωθεί πλήρως από την έναρξη ισχύος του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 1993. Εάν είχε παρασχεθεί πλεονέκτημα σε οποιαδήποτε από τις εταιρίες αυτές, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια Altmark, το πλεονέκτημα αυτό θα μπορούσε να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Ως εκ τούτου, το τρίτο και το τέταρτο κριτήριο του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης θα πληρούνται επίσης.
- (161) Η Επιτροπή επιβεβαιώνει επίσης την προκαταρκτική εκτίμηση της ότι οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην CalMac και την NorthLink 1 και NorthLink 2 δεν συνάδουν με τη συμπεριφορά που θα είχε ένας ιδιώτης επενδυτής υπό τις φυσιολογικές συνθήκες αγοράς. Επομένως, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση, με βάση την αρχή του επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.
- (162) Η πώληση των στοιχείων ενεργητικού που έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της μετάβασης από τη σύμβαση με την NorthLink 1 στη σύμβαση με την NorthLink 2 δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Όλα τα στοιχεία ενεργητικού που ανήκαν στην NorthLink 1 και αφορούσαν την παροχή των πορθμειακών υπηρεσιών είχαν τεθεί στη διάθεση όλων των συμμετεχόντων στον δημόσιο διαγωνισμό του 2004-2005 (βλέπε ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 87). Η πώληση, η οποία ανήλθε σε περίπου 1,5 εκατομμύρια λίρες για το σύνολο των στοιχείων ενεργητικού έγινε με βάση την τρέχουσα τιμή της αγοράς ή την εκτιμώμενη τιμή της αγοράς, ανάλογα με τα περιουσιακά στοιχεία. Δεδομένου ότι τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού ήταν διαθέσιμα στην ίδια τιμή σε όλους τους συμμετέχοντες και εφόσον οι τιμές αυτές αντιστοιχούσαν στην τιμή αγοράς των αγαθών, η πώλησή τους δεν συνεπαγόταν τη χρήση κρατικών πόρων και δεν παρείχε κανένα επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα σε οποιαδήποτε επιχείρηση. Επομένως, η ύπαρξη στοιχείων κρατικής ενίσχυσης στην πώληση των στοιχείων ενεργητικού αποκλείεται.

(34) Βλέπε υποσημείωση 27.

(163) Στην απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας η Επιτροπή διερωτάται κατά πόσο τα επιτόκια για ορισμένα δάνεια τα οποία χορηγήθηκαν στην CalMac ήταν σύμφωνα με την αρχή του επενδυτή στην οικονομία της αγοράς και επομένως κατά πόσο συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

(164) Αυτό θα ήταν σημαντικό προκειμένου να διαπιστωθεί εάν η CalMac είχε λάβει υπερβολική αποζημίωση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων όσον αφορά την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη όλων των πηγών δημόσιας χρηματοδότησης. Ωστόσο, καθώς στην περίπτωση της CalMac το καθεστώς της ενίσχυσης αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση και καθώς η συμβατότητά της πρέπει να εκτιμηθεί μόνο για το μέλλον (βλέπε κατωτέρω παράγραφο 5.2), δεν χρειάζεται η Επιτροπή να εξετάσει περαιτέρω κατά πόσο τα εν λόγω δάνεια έχουν χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης, αφού αφορούν μόνο το παρελθόν.

5.1.2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ALTMARK

(165) Όπως αναφέρεται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 112, προκειμένου να διαπιστώσει εάν υπάρχει πλεονέκτημα που μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει εάν πληρούνται οι «όροι Altmark».

(166) Σύμφωνα με τη νομολογία στην υπόθεση Altmark η αποζημίωση για υποχρεώσεις ή δημόσιες συμβάσεις δεν ευνοεί το δικαιούχο(-ους) και επομένως δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απαγόρευσης που προβλέπει το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, όταν πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες τέσσερις προϋποθέσεις:

— η δικαιούχος εταιρία οφείλει πράγματι να εκπληρώσει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και οι εν λόγω υποχρεώσεις έχουν καθοριστεί σαφώς (στο εξής «Altmark 1»),

— οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αποζημίωση έχουν προκαθοριστεί κατά τρόπο αντικειμενικό και διαφανή (στο εξής «Altmark 2»),

— η αποζημίωση δεν υπερβαίνει το ποσό που χρειάζεται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (στο εξής «Altmark 3») και

— όταν η επιχείρηση που πρόκειται να αναλάβει την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν επιλέγεται στο πλαίσιο μιας διαδικασίας σύναψης συμβάσεων, το επίπεδο της απαιτούμενης αποζημίωσης έχει καθοριστεί με βάση την ανάλυση του κόστους που θα είχε υποστεί μια τυπική, καλά διαχειριζόμενη και επαρκώς εξοπλισμένη επιχείρηση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων

αυτών, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος για την εκπλήρωσή τους (στο εξής «Altmark 4»).

5.1.2.1. CalMac

(167) Στην περίπτωση της CalMac υπάρχουν δύο ξεχωριστά στάδια, όπως αναφέρεται στην απόφαση για την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας: το πρώτο στάδιο πριν τη σύμβαση του 2007, κατά το οποίο είχε ανατεθεί απευθείας στην CalMac η εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς προηγούμενο δημόσιο διαγωνισμό με «δεσμεύσεις» και όλοι οι όροι παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονταν σε ετήσιες επιστολές προς την CalMac από τις αρχές της Σκωτίας· και το δεύτερο στάδιο, μετά από τη σύμβαση του 2007, η οποία ανατέθηκε μετά από διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού και προέβλεπε λεπτομερώς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η περίπτωση της γραμμής Gourock-Dunoon πρέπει να διαφοροποιηθεί, αφού η γραμμή αυτή αποκλείστηκε από τη σύμβαση του 2007 και οι όροι των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθούν να καθορίζονται σε ετήσιες επιστολές προς την CalMac από τις αρχές της Σκωτίας.

α) Πριν τη σύμβαση του 2007

(168) Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας, είναι σχεδόν βέβαιο ότι πριν τη σύμβαση του 2007, η αποζημίωση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στην CalMac δεν πληρούσε όλα τα κριτήρια Altmark. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν είχαν καθοριστεί με σαφήνεια σε κάποια νομική πράξη. Επιπλέον, οι διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπως οι λιμένες που έπρεπε να εξυπηρετούνται, η τακτική εξυπηρέτηση, η συνέχεια και η συχνότητα δεν είχαν καθοριστεί με σαφήνεια σε κάποια επίσημη πράξη. Οι παράμετροι για τον καθορισμό της αποζημίωσης δεν είχαν προκαθοριστεί με διαφανή τρόπο και το ύψος της αποζημίωσης δεν είχε υπολογιστεί με βάση την ανάλυση των δαπανών μιας τυπικής επιχείρησης. Επομένως, επιβεβαιώνεται η προκαταρκτική εκτίμηση της απόφασης για την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(169) Δεδομένου ότι η αποζημίωση για τη λειτουργία της γραμμής Gourock-Dunoon εξακολουθεί να παρέχεται σε αυτή τη βάση, η παραπάνω εκτίμηση ισχύει και για αυτή τη γραμμή.

β) Μετά από τη σύμβαση του 2007

Altmark 1 — σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

(170) Στο συγκεκριμένο αυτόν τομέα υπάρχει ένας κανονισμός που ορίζει ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνει ένας κατάλληλος ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η εκπλήρωση του κριτηρίου 1 της απόφασης Altmark θα πρέπει επομένως να εκτιμάται σε σχέση με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στο οποίο καθορίζονται οι διατάξεις που θα πρέπει να περιλαμβάνει ο ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή: οι λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, η τακτική εξυπηρέτηση, η συνέχεια, η συχνότητα, η ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, οι ναύλοι και η επάνδρωση των πλοίων.

(171) Η σύμβαση του 2007 πληροί σαφώς τον όρο αυτό, εφόσον καθορίζει λεπτομερώς όλες αυτές τις παραμέτρους. Στο έγγραφο του διαγωνισμού δεν περιλαμβάνονται ακριβή στοιχεία για την επάνδρωση των πλοίων, αλλά οι απαιτήσεις, για παράδειγμα, όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών και την προστασία που προβλέπονται από την εργατική νομοθεσία, αφήνουν ελάχιστα περιθώρια για μεγάλες αποκλίσεις όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων.

(172) Η δημόσια σύμβαση έχει επίσης μια εύλογη διάρκεια, η οποία έχει οριστεί στα έξι χρόνια, σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές») ⁽³⁵⁾.

Altmark 2 — εκ των προτέρων, αντικειμενικός και διαφανής καθορισμός των παραμέτρων αποζημίωσης

(173) Στο πλαίσιο της εκτίμησης με βάση την υπόθεση Altmark, η δεύτερη προϋπόθεση προβλέπει ότι οι παράμετροι αποζημίωσης πρέπει να καθορίζονται με σαφήνεια, εκ των προτέρων και αντικειμενικά, και να λαμβάνουν υπόψη όλες τις μεταβλητές (π.χ. το κόστος των καυσίμων, τις επενδύσεις σε νέα πλοία, κ.λπ.).

(174) Αφενός, πριν αρχίσουν να εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι παράμετροι όσον αφορά την αποζημίωση είχαν καταστεί αρκετά σαφείς. Ισοούνταν με το κόστος που προέβλεπαν οι προσφέροντες, το οποίο έπρεπε να εκτιμηθεί λεπτομερώς, συν ένα συμφωνημένο περιθώριο κέρδους μείον τα αναμενόμενα έσοδα από την εκτέλεση των δρομολογίων μεταφοράς με πορθμεία. Υπάρχει μια ρήτρα ανάκτησης κεφαλαίων που αναφέρει ότι, σε περίπτωση υπέρβασης του συμφωνηθέντος περιθωρίου κέρδους, μειώνεται ανάλογα η επιδότηση. Ο υπολογισμός αυτός θα γίνεται για κάθε ένα από τα έξι έτη της σύμβασης πριν την έναρξή της (στο εξής «βασικό σενάριο»). Η δημόσια σύμβαση προβλέπει μια σειρά από έκτακτα συμβάντα που ενδέχεται να επιφέρουν αναθεώρηση του ποσού της αποζημίωσης (π.χ. απρόβλεπτα λιμενικά έργα, νέα πλοία, αυξήσεις μισθών, κ.λπ.).

(175) Αφετέρου, στο τέλος κάθε έτους της σύμβασης, το βασικό σενάριο θα επανεξετάζεται με βάση την εμπειρία του προηγούμενου έτους. Το βασικό σενάριο μπορεί επίσης να αναθεωρηθεί σε έκτακτες περιπτώσεις κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου έτους. Η αποζημίωση μπορεί να αυξηθεί ή να μειωθεί πολλές φορές κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Η αναθεώρηση του βασικού σεναρίου προτείνεται από το φορέα (CalMac) και πρέπει να έχει τη σύμφωνη γνώμη του Scottish Executive. Σε περίπτωση διαφωνίας υπάρχει επίσης η δυνατότητα να παραπεμφθεί το ζήτημα σε κάποιον εμπειρογνώμονα. Παρόλο που η δημόσια σύμβαση παρέχει ορισμένες ενδείξεις για τον τρόπο προσαρμογής της αποζημίωσης σε ορισμένες απρόβλεπτες περιπτώσεις, οι ακριβείς παράμετροι των εν λόγω προσαρμογών δεν είναι γνωστές εκ των προτέρων. Το ποσό της αποζημίωσης θα προσαρμόζεται μάλλον μέσω μιας διαδικασίας διμερούς διατησίας μεταξύ των αρχών της Σκωτίας και της CalMac, ενδεχομένως με την παρέμβαση εμπειρογνώμονα. Τα κριτήρια που εφαρμόζονται σε αυτή τη διαδικασία διατησίας δεν καθορίζονται

εκ των προτέρων αντικειμενικά για όλα τα πιθανά συμβάντα. Μια τέτοια διαδικασία οδηγεί σε έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά τον καθορισμό των παραμέτρων για την αποζημίωση. Ενέχει επίσης τον κίνδυνο διακύμανσης της ετήσιας αποζημίωσης που δεν εξαρτάται από διαφανή, αντικειμενικά και προκαθορισμένα κριτήρια.

(176) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να διαπιστώσει, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, ότι πληρούται η προϋπόθεση 2 της απόφασης Altmark.

Altmark 3 — απουσία υπεραντιστάθμισης (συμπεριλαμβανομένου εύλογου κέρδους)

(177) Όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, οι παράμετροι αποζημίωσης γενικά είναι σαφώς καθορισμένες, με εξαίρεση τα κριτήρια που εφαρμόζονται στη διαδικασία διατησίας, η οποία προβλέπεται σε ορισμένες περιπτώσεις. Παρά το γεγονός ότι ορισμένες παράμετροι της αποζημίωσης δεν καθορίζονται επακριβώς εκ των προτέρων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία για την αναθεώρηση του ποσού της αποζημίωσης σε τέτοιες περιπτώσεις είναι σκόπιμο να διασφαλίζει ότι δεν θα είναι υπερβολική. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η πιθανή πρόσθετη αποζημίωση θα πρέπει να βασίζεται στις πραγματικές δαπάνες. Επομένως, πληρούται η προϋπόθεση 3 της απόφασης Altmark (βλέπε επίσης κατωτέρω αιτιολογική σκέψη 286).

Altmark 4 — διαδικασία διαγωνισμού — σε περίπτωση δεν γίνεται διαγωνισμός, το κόστος υπολογίζεται βάσει μιας τυπικής εταιρείας

(178) Στην προκειμένη περίπτωση η παροχή δημόσιας υπηρεσίας ανατέθηκε μετά από δημόσιο διαγωνισμό.

(179) Θα πρέπει πρώτα να αξιολογηθεί κατά πόσο ο διαγωνισμός ήταν σωστά σχεδιασμένος, δίκαιος, ανοιχτός και διαφανής. Σε αντίθετη περίπτωση το κόστος για το κράτος μπορεί να είναι υψηλότερο από το ελάχιστο απαραίτητο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

(180) Τα βασικά ζητήματα που τέθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη σε αυτό το πλαίσιο ήταν η ομαδική δημοπράτηση όλων των γραμμών του διαγωνισμού, με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon, και η απαίτηση ο διαγωνιζόμενος που θα επιλεγόταν να χρησιμοποιούσε τα πλοία της CMAL.

(181) Όσον αφορά την ομαδική δημοπράτηση των γραμμών, προβλήθηκε το επιχείρημα ότι αυτό ουσιαστικά απέκλειε τους άλλους υποψηφίους, καθώς η CalMac, η οποία εκτελούσε ήδη όλα τα δρομολόγια, ήταν ο μοναδικός υποψήφιος που μπορούσε να υποβάλει προσφορά για το σύνολο των γραμμών.

(182) Ωστόσο, υπήρχε ένας δεύτερος υποψήφιος (η V-Ships), ο οποίος υπέβαλε προσφορά για το σύνολο των γραμμών. Η V-Ships τελικά αποσύρθηκε από τη διαδικασία υποστηρίζοντας ότι η προϋπόθεση να χρησιμοποιηθούν τα πλοία της CMAL αποτελούσε εμπόδιο για την καινοτομία και την ευελιξία στις υπηρεσίες που επρόκειτο να παρασχεθούν.

⁽³⁵⁾ EE C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

- (183) Η γεωγραφική περιοχή που κάλυπταν οι 26 γραμμές είναι αρκετά ομοιογενής: όλες οι διαδρομές είναι σχετικά μικρές (το ανώτερο περίπου 100 χιλιόμετρα) και τα χρησιμοποιούμενα λιμάνια είναι σχετικά συγκεντρωμένα (σε μια έκταση περίπου 250 χιλιομέτρων στην ηπειρωτική χώρα).
- (184) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου προέβλεπαν πειστικά επιχειρήματα υπέρ της ομαδικής δημοπράτησης των 26 γραμμών.
- (185) Ισχυρίστηκαν ότι η ομαδική δημοπράτηση εγγυάται τη μέγιστη δυνατή ευελιξία του στόλου για την καλύτερη εξυπηρέτηση του δικτύου. Για παράδειγμα, σε περίπτωση βλάβης ενός σκάφους, η άμεση διάθεση ενός σκάφους έκτακτης ανάγκης είναι σημαντική, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκτέλεση των αποκλειστικών δρομολογίων. Τα πλοία έκτακτης ανάγκης χρειάζονται επίσης σε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών, σε περιόδους συντήρησης των πλοίων και σε περιπτώσεις απρόβλεπτης αύξησης των μεταφορικών αναγκών. Επί του παρόντος, η CalMac συχνά μπορεί να διαθέσει ένα πλοίο έκτακτης ανάγκης ρυθμίζοντας μέσω της αναδιάταξης των σκαφών μεταξύ των γραμμών. Θα ήταν πιο δύσκολο να εξασφαλιστεί η συνέχεια των υπηρεσιών και η άριστη χρήση της μεταφορικής ικανότητας, εάν διάφοροι μεταφορείς εξυπηρετούσαν το δίκτυο.
- (186) Επιπλέον, η ομαδική δημοπράτηση όλων των γραμμών βοηθά στην ενοποίηση του δικτύου, διευκολύνοντας το συνδυασμό των παραμέτρων ασφάλειας, ποιότητας και περιβάλλοντος όσον αφορά τις εργασίες στα σκάφη και τα λιμάνια και εξασφαλίζοντας ότι τα πρότυπα θα εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλο το δίκτυο. Το Περιφερειακό Γραφείο Θαλάσσιων Μεταφορών και Ακτοφυλακής (Maritime & Coastguard Agency Regional Office) του Ηνωμένου Βασιλείου για τη Σκωτία και την Ιρλανδία επεσήμανε ότι ο κατακερματισμός του δικτύου μπορεί να μην είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη παροχή ασφαλών και αξιόπιστων υπηρεσιών.
- (187) Επιπλέον, η ομαδική δημοπράτηση οδηγεί σε οικονομίες κλίμακας, ιδίως στην έκδοση εισιτηρίων και την εμπορία και συμβάλλει στην ενοποίηση των μεταφορών, παρέχοντας στους πελάτες τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν κρατήσεις σε πολλαπλές διαδρομές με μία μόνο συναλλαγή. Αυτό ισχύει και για την προώθηση του τουρισμού.
- (188) Το επιχείρημα που μπορεί να προβληθεί είναι ότι, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί το κόστος, κάθε γραμμή πρέπει να ανατίθεται μέσω ξεχωριστού διαγωνισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο φόρτος και το διοικητικό κόστος τόσων μεμονωμένων διαγωνισμών (26 μεμονωμένοι διαγωνισμοί) θα ήταν πολύ υψηλό.
- (189) Θα μπορούσε επίσης να εξεταστεί μια ενδιάμεση λύση, όπως η ομαδική δημοπράτηση ορισμένων μόνο γραμμών, αλλά υποθέσεις θα μπορούσαν μόνο να γίνουν εάν το συνολικό κόστος αυτών των διαγωνισμών για το δημόσιο προϋπολογισμό θα ήταν υψηλότερο ή χαμηλότερο από το πραγματικό κόστος που προκύπτει από τον ομαδικό διαγωνισμό.
- (190) Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (παράγραφος 5.5.3) αναφέρει ότι «Τα κράτη μέλη συχνά επιθυμούν να ομαδοποιήσουν τα δρομολόγια παροχής δημόσιας υπηρεσίας προς και από τα νησιά για να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και να προσελκύσουν μεταφορείς. Αυτού του είδους οι ομαδικές δημοπρατήσεις δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία, εφόσον δεν οδηγούν σε διακρίσεις. Η απόφαση για το καταλληλότερο μέγεθος ομαδικής δημοπράτησης πρέπει να λαμβάνεται με βάση την καλύτερη συνέργια που μπορεί να προβλεφθεί, προκειμένου να ικανοποιηθούν βασικές μεταφορικές ανάγκες».
- (191) Με βάση το νομικό πλαίσιο που επιτρέπει ρητά την ομαδική δημοπράτηση των γραμμών και τα λογικά επιχειρήματα που προέβλεπαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ομαδική δημοπράτηση των γραμμών αποτελεί έναν αχρείαστο και άδικο όρο του δημόσιου διαγωνισμού ο οποίος αυξάνει αναπόφευκτα το κόστος που βαρύνει το κράτος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (192) Η απαίτηση από τον συμμετέχοντα που θα επιλεγεί να πρέπει να χρησιμοποιήσει τα στοιχεία ενεργητικού της CMAI αποτελεί λογικό όρο του διαγωνισμού, δεδομένου ότι σαφώς συνέφερε τις αρχές της Σκωτίας να κάνουν χρήση των ήδη διαθέσιμων σκαφών αντί να τα θέσουν σε αχρηστία ή να τα διαθέσουν με άλλο τρόπο. Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (παράγραφος 5.3.2.1) προβλέπει ότι «στην περίπτωση που οι αρχές των κρατών μελών είναι κάτοχοι πλοίων ή τα έχουν με κάποιον άλλο τρόπο στη διάθεσή τους, αυτά μπορούν να τεθούν στη διάθεση όλων των υποψηφίων για την εξυπηρέτηση της γραμμής με τους ίδιους όρους, χωρίς διακρίσεις». Επιπλέον, αποτελεί ουδέτερο όρο για τους υποψηφίους, δεδομένου ότι κάθε υποψήφιος θα κατέβαλε το ίδιο τίμημα για τη χρήση των ίδιων πλοίων. Αν και η απαίτηση αυτή είναι θεμιτή, μπορεί να επιφέρει αύξηση του κόστους των δρομολογίων. Πράγματι, δεν να ήταν χαμηλότερο το συνολικό καθαρό κόστος των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, εάν οι υποψήφιοι ήταν ελεύθεροι να προτείνουν εναλλακτικές λύσεις όσον αφορά τη χρήση πλοίων.
- (193) Επιπλέον, δεδομένων των ιδιοτεροτήτων των πλοίων που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση των γραμμών στα δυτικά νησιά της Σκωτίας, θα ήταν δύσκολο για έναν μόνο μεταφορέα να έχει καινούργιο στόλο με κατάλληλα πλοία για την εξυπηρέτηση όλων των γραμμών και να εκτελεί δρομολόγια προς τα απομακρυσμένα νησιά ήδη από την έναρξη της συμβατικής περιόδου.
- (194) Η CalMac είχε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον διαγωνισμό, επειδή εξυπηρετούσε ήδη τις γραμμές, αλλά θα ήταν λάθος να θεωρηθεί ότι εξαιτίας του πλεονεκτήματος αυτού ο διαγωνισμός ήταν κομμένος στα μέτρα της και ουσιαστικά απέκλειε τους άλλους υποψηφίους⁽³⁶⁾.
- (195) Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η διαδικασία του διαγωνισμού διεξήχθη κατά τον προσήκοντα τρόπο και ότι ήταν ανοιχτή, άνευ διακρίσεων και διαφανής.

⁽³⁶⁾ Στην πραγματικότητα συμμετείχε και άλλος υποψήφιος στη διαδικασία.

(196) Όπως προαναφέρθηκε, οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αποζημίωσης έπρεπε να αναθεωρούνται τουλάχιστον ετησίως. Η αναθεώρηση αυτή προκύπτει, σε ορισμένες περιπτώσεις, από μια διαδικασία διαιτησίας μεταξύ του ανάδοχου και των αρχών της Σκωτίας. Επομένως, υπάρχει κίνδυνος το κράτος να πρέπει να παρέχει στον ανάδοχο περισσότερα (ή λιγότερα) κεφάλαια από την αποζημίωση που προβλέπεται στην προσφορά του.

(197) Εάν ο διαγωνισμός απαιτούσε από τους υποψηφίους να δεσμευτούν ότι η αποζημίωση θα ήταν σταθερή καθ' όλη, την εξαετή, διάρκεια της σύμβασης, αναλαμβάνοντας οι ίδιοι όλους τους κινδύνους, το κράτος δεν θα διέτρεχε κανέναν κίνδυνο και θεωρητικά θα ελαχιστοποιούσε το κόστος. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλειστεί το γεγονός ότι, εάν οι υποψήφιοι έπρεπε να αναλάβουν όλους τους κινδύνους του εγχειρήματος, καμία επιχείρηση δεν θα ήταν πρόθυμη να υποβάλει προσφορά ή οι υποψήφιοι θα υπέβαλαν πολύ υψηλότερες προσφορές, ώστε να συμπεριλάβουν τον πρόσθετο κίνδυνο.

(198) Δεν μπορεί να συναχθεί, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, το συμπέρασμα ότι πληρούται η προϋπόθεση 4 της απόφασης Altmark.

Συμπέρασμα

(199) Δεδομένου ότι δεν μπορεί να συναχθεί, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, ότι πληρούνται τα κριτήρια 2 και 4 της απόφασης Altmark, η δημόσια σύμβαση με την CalMac θεωρείται ότι ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

5.1.2.2. NorthLink

α) NorthLink 1 (2002-2006)

Altmark 1 — σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

(200) Όπως αναφέρεται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 0, στον συγκεκριμένο αυτόν τομέα υπάρχει ένας κανονισμός που ορίζει ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνει ένας κατάλληλος ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η εκπλήρωση του κριτηρίου 1 της απόφασης Altmark θα πρέπει επομένως να εκτιμάται σε σχέση με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

(201) Είναι σαφές ότι ο διαγωνισμός πληρούσε το κριτήριο αυτό, καθορίζοντας λεπτομερώς όλες τις παραμέτρους που αναφέρονται στον κανονισμό περί θαλάσσιων ενδομεταφορών, δηλαδή τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, τους ναύλους και την επάνδρωση των πλοίων. Αυτό επιβεβαιώνεται από την έκθεση της Ελεγκτικής Αρχής της Σκωτίας για το Δεκέμβριο του 2005.

(202) Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές συνιστούσαν επίσης ότι η διάρκεια της δημόσιας σύμβασης θα έπρεπε να ήταν μικρότερη των έξι ετών.

Altmark 2 — εκ των προτέρων, αντικειμενικός και διαφανής καθορισμός των παραμέτρων αποζημίωσης

(203) Αφενός, πριν αρχίσουν να εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι παράμετροι όσον αφορά την αποζη-

μίωση είχαν καταστεί αρκετά σαφείς. Ισούνταν με το κόστος που προέβλεπαν οι προσφέροντες, το οποίο έπρεπε να εκτιμηθεί λεπτομερώς, συν ένα συμφωνημένο περιθώριο κέρδους μείον τα αναμενόμενα έσοδα από την εκτέλεση των δρομολογίων μεταφοράς με πορθμεία. Υπήρχε μια ρήτρα ανάκτησης κεφαλαίων που αναφέρει ότι, σε περίπτωση υπέρβασης του συμφωνηθέντος περιθωρίου κέρδους, ο προσφέρων θα μοιραζόταν τα επιπλέον κέρδη με την κυβέρνηση της Σκωτίας. Οι περισσότεροι από τους οικονομικούς κινδύνους θα βάρυναν τον επιλεγέντα υποψήφιο (κίνδυνος το κόστος να ξεπεράσει τις εκτιμήσεις, κίνδυνος πτώσης της ζήτησης, κίνδυνος πληθωρισμού, κ.ά.).

(204) Αφετέρου, ορισμένοι κίνδυνοι θα εξακολουθούσαν να βάρυναν την κυβέρνηση της Σκωτίας ή θα τους μοιραζόταν τα μέρη, όπως ο κίνδυνος αλλαγών σε πολιτικές (της ΕΕ ή εθνικές) και νομοθετικοί κίνδυνοι (για παράδειγμα, αλλαγές στη νομοθεσία φορολόγησης εταιρειών). Η σύμβαση προέβλεπε επίσης ότι η κυβέρνηση της Σκωτίας έπρεπε να καταβάλει πρόσθετες επιδοτήσεις στην NorthLink 1 σε περίπτωση που η απόδοση του κεφαλαίου ήταν χαμηλότερη από ένα ορισμένο ποσοστό ή εάν άλλοι παράγοντες εκτός του ελέγχου της επηρέαζαν τα έσοδα της (π.χ. αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά περισσότερο από 10 %). Λόγω των οικονομικών δυσκολιών της NorthLink 1 το 2003, καταβλήθηκαν επιπλέον ενισχύσεις και το 2004 υπεγράφη το Πρακτικό Τροποποίησης, το οποίο προέβλεπε μηνιαίες ενισχύσεις στην NorthLink 1 και τη δυνατότητα πρόσθετων ενισχύσεων, ανάλογα με την οικονομική επίδοση της NorthLink 1.

(205) Οι δυνατότητες επιπλέον χρηματοδότησης πέραν της αποζημίωσης που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση δεν καθορίζονταν με βάση προκαθορισμένες, αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους, όπως προκύπτει από την επακόλουθη ανάγκη για παροχή πρόσθετων πόρων εκτός του πεδίου εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση οι πρόσθετες δυνατότητες χρηματοδότησης στο πλαίσιο του Πρακτικού Τροποποίησης και οι πρόσθετες ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στη NorthLink 1 λόγω των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετώπιζε, δεν βασιζόνταν σε αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους.

(206) Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να διαπιστωθεί, πέραν πάσης αμφιβολίας, ότι πληρούται η προϋπόθεση 2 της απόφασης Altmark.

Altmark 3 — απουσία υπεραντισταθμισμού (συμπεριλαμβανομένου εύλογου κέρδους)

(207) Όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, οι παράμετροι αποζημίωσης γενικά ήταν σαφώς καθορισμένες, με εξαίρεση τα κριτήρια που εφαρμόστηκαν στη διαδικασία διαιτησίας που προβλέπεται σε ορισμένες περιπτώσεις. Παρά το γεγονός ότι ορισμένες παράμετροι της αποζημίωσης δεν είχαν προκαθοριστεί επακριβώς, η διαδικασία για την αναθεώρηση του ποσού της αποζημίωσης σε τέτοιες περιπτώσεις ήταν σκόπιμο να διασφαλίζει ότι δεν θα υπήρχε υπερβολική αποζημίωση. Επομένως, η δημόσια σύμβαση της NorthLink 1 πληρούσε τον όρο 3 της απόφασης Altmark.

Altmark 4 — δημόσιος διαγωνισμός — σε περίπτωση που δεν γίνεται διαγωνισμός το κόστος υπολογίζεται βάσει μιας τυπικής εταιρείας

- (208) Όπως και στην περίπτωση της CalMac που αναλύθηκε παραπάνω (ως άνω αιτιολογική σκέψη 178), η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την NorthLink 1 συνήφθη με δημόσιο διαγωνισμό.
- (209) Θα πρέπει επομένως να αξιολογηθεί κατά πόσο ο διαγωνισμός ήταν καλά σχεδιασμένος, δίκαιος, ανοιχτός και διαφανής. Σε αντίθετη περίπτωση, το κόστος για το κράτος μπορεί να είναι υψηλότερο από το ελάχιστο απαραίτητο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (210) Η διαδικασία του διαγωνισμού αφορούσε δύο γραμμές (26 γραμμές στην περίπτωση της CalMac που αναλύθηκε παραπάνω — βλέπε τις προαναφερόμενες αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 190). Το ζήτημα της ομαδικής δημοπράτησης είναι επομένως λιγότερο σημαντικό στην περίπτωση της NorthLink 1 και της NorthLink 2 από ό,τι στην περίπτωση της CalMac. Για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω όσον αφορά την CalMac, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η ομαδική δημοπράτηση των δύο γραμμών θέτει υπό αμφισβήτηση τον ανοιχτό, αμερόληπτο και διαφανή χαρακτήρα του διαγωνισμού.
- (211) Ωστόσο, οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 στο πλαίσιο του Πρακτικού Τροποποίησης, οι οποίες υπερέβησαν την αποζημίωση που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση, δεν προέκυψαν από δημόσιο διαγωνισμό και δεν καθορίστηκαν με βάση την ανάλυση των δαπανών μιας τυπικής εταιρείας. Στην πραγματικότητα, με την εισαγωγή ενός νέου συστήματος χρηματοδότησης του ελλείμματος κατά την εκτέλεση της σύμβασης, το Πρακτικό Τροποποίησης στην ουσία μετέβαλε τη φύση και την έκταση του αρχικού διαγωνισμού, επηρεάζοντας έτσι τη διαφάνειά του σε σχέση με τον τρόπο που είχε παρουσιαστεί στους πιθανούς διαγωνιζόμενους.
- (212) Επομένως, δεν μπορεί να συναχθεί, πέραν πάσης αμφιβολίας, το συμπέρασμα ότι πληρούται η προϋπόθεση 4 της απόφασης Altmark.

Συμπέρασμα

- (213) Δεδομένου ότι δεν μπορεί να συναχθεί, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, ότι πληρούνται τα κριτήρια 2 και 4 της απόφασης Altmark, η δημόσια σύμβαση με την NorthLink 1 θεωρείται ότι ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

β) NorthLink 2 (2006-2012)

Altmark 1 — σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

- (214) Όπως προαναφέρθηκε, στο συγκεκριμένο αυτόν τομέα υπάρχει ένας κανονισμός που ορίζει ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνει ένας κατάλληλος ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η εκπλήρωση του κριτηρίου 1 της απόφασης Altmark θα πρέπει επομένως να αξιολογείται σε σχέση με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.
- (215) Είναι σαφές ότι ο διαγωνισμός πληρούσε το κριτήριο αυτό, καθορίζοντας λεπτομερώς όλες τις παραμέτρους που αναφέρονται στον κανονισμό περί θαλάσσιων ενδομεταφορών, δηλαδή τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την

τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, τους ναύλους και την επάνδρωση των πλοίων.

- (216) Η δημόσια σύμβαση έχει εύλογη —εξαετή— διάρκεια, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Altmark 2 — εκ των προτέρων, αντικειμενικός και διαφανής καθορισμός των παραμέτρων αποζημίωσης

- (217) Αφενός, πριν αρχίσουν να εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι παράμετροι όσον αφορά την αποζημίωση είχαν καταστεί αρκετά σαφείς. Ισούταν με το κόστος που προέβλεπαν οι προσφέροντες, το οποίο έπρεπε να εκτιμηθεί λεπτομερώς, συν ένα συμφωνημένο περιθώριο κέρδους μείον τα αναμενόμενα έσοδα από την εκτέλεση των δρομολογίων μεταφοράς με πορθμεία. Υπάρχει μια ρήτρα ανάκτησης κεφαλαίων που αναφέρει ότι, σε περίπτωση υπέρβασης του συμφωνηθέντος περιθωρίου κέρδους, ο προσφέρων θα μοιραστεί τα επιπλέον κέρδη με την κυβέρνηση της Σκωτίας. Σε αυτή την δεύτερη σύμβαση με την NorthLink 2 οι περισσότεροι κίνδυνοι βαρύνουν την κυβέρνηση της Σκωτίας ή τους μοιράζονται εξίσου τα συμβαλλόμενα μέρη (κίνδυνος καιρικών συνθηκών, κίνδυνος πληθωρισμού, κίνδυνος πτώσης της ζήτησης, αλλαγή πολιτικής για τις μεταφορές, κ.λπ.).

- (218) Αφετέρου, όπως και με τη δημόσια σύμβαση του 2007 με την CalMac, τα ποσά της επιδότησης αναθεωρούνται ετησίως με βάση την πραγματική απόδοση κατά το προηγούμενο έτος. Ο φορέας θα υποβάλει ένα σχέδιο του προσωρινού αναθεωρημένου βασικού σεναρίου, το οποίο στη συνέχεια θα πρέπει να τύχει της έγκρισης των αρχών της Σκωτίας. Σε περίπτωση διαφωνίας θα καλείται κάποιος εμπειρογνώμονας ως διαιτητής. Παρόλο που η δημόσια σύμβαση παρέχει ορισμένες ενδείξεις για τον τρόπο προσαρμογής της αποζημίωσης σε ορισμένες απρόβλεπτες περιπτώσεις, οι ακριβείς παράμετροι των εν λόγω προσαρμογών δεν είναι γνωστές εκ των προτέρων. Το ποσό της αποζημίωσης θα προσαρμόζεται μάλλον μέσω μιας διαδικασίας διμερούς διατησίας μεταξύ των αρχών της Σκωτίας και της NorthLink 2, ενδεχομένως με την παρέμβαση εμπειρογνώμονα. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται σε αυτή τη διαδικασία διατησίας δεν καθορίζονται εκ των προτέρων αντικειμενικά για όλα τα πιθανά συμβάντα. Μια τέτοια διαδικασία οδηγεί σε έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά τον καθορισμό των παραμέτρων για την αποζημίωση. Ενέχει επίσης τον κίνδυνο διακύμανσης της αποζημίωσης που χορηγείται κάθε χρόνο η οποία δεν εξαρτάται από διαφανή, αντικειμενικά και προκαθορισμένα κριτήρια. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να διαπιστωθεί, πέραν πάσης αμφιβολίας, ότι πληρούται η προϋπόθεση 2 της απόφασης Altmark.

Altmark 3 — όχι υπερβολική αποζημίωση (συμπεριλαμβανομένου του εύλογου κέρδους)

- (219) Όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, οι παράμετροι αποζημίωσης γενικά είναι σαφώς καθορισμένες, με εξαίρεση τα κριτήρια που εφαρμόζονται στη διαδικασία διατησίας, η οποία προβλέπεται σε ορισμένες περιπτώσεις. Παρά το γεγονός ότι ορισμένες παράμετροι της αποζημίωσης δεν έχουν προκαθοριστεί επακριβώς, η διαδικασία για την αναθεώρηση του ποσού της αποζημίωσης σε τέτοιες περιπτώσεις είναι σκόπιμο να διασφαλίζει ότι δεν θα υπάρχει υπερβολική

αποζημίωση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η πιθανή πρόσθετη αποζημίωση θα πρέπει να βασίζεται στις πραγματικές δαπάνες. Επομένως πληρούται ο όρος 3 της απόφασης Altmark (βλέπε επίσης κατωτέρω αιτιολογική σκέψη 332).

Altmark 4 — δημόσιος διαγωνισμός — σε που δεν γίνεται διαγωνισμός το κόστος υπολογίζεται βάσει μιας τυπικής εταιρείας

- (220) Στην προκειμένη περίπτωση η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνήφθη μετά από δημόσιο διαγωνισμό.
- (221) Θα πρέπει πρώτα να εκτιμηθεί κατά πόσο ο διαγωνισμός ήταν σωστά σχεδιασμένος, δίκαιος, ανοιχτός και διαφανής. Σε αντίθετη περίπτωση, το κόστος για το κράτος μπορεί να είναι υψηλότερο από το ελάχιστο απαραίτητο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (222) Όπως και στην περίπτωση της NorthLink 1, η ομαδική δημοπράτηση των δύο γραμμών θέτει υπό αμφισβήτηση τον ανοιχτό, αμερόληπτο και διαφανή χαρακτήρα του διαγωνισμού.
- (223) Όπως και στην περίπτωση της CalMac, η απαίτηση ο συμμετέχων που θα επιλεγεί να πρέπει να χρησιμοποιήσει τα πλοία της NorthLink 1 αποτελεί λογικό όρο του διαγωνισμού, δεδομένου ότι σαφώς συνέφερε την κυβέρνηση της Σκωτίας να κάνει χρήση των ήδη διαθέσιμων πλοίων αντί να τα θέσει σε ακρηστία ή να τα διαθέσει με άλλο τρόπο. Επιπλέον, αποτελεί ουδέτερο όρο για τους υποψήφιους, δεδομένου ότι κάθε υποψήφιος θα κατέβαλε το ίδιο τίμημα για τη χρήση των ιδίων πλοίων. Αν και η απαίτηση αυτή είναι θεμιτή, μπορεί να επιφέρει αύξηση του κόστους των δρομολογίων. Πράγματι, δεν αποκλείεται να ήταν χαμηλότερο το συνολικό καθαρό κόστος των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, εάν οι υποψήφιοι ήταν ελεύθεροι να προτείνουν εναλλακτικές λύσεις όσον αφορά τη χρήση των πλοίων..
- (224) Για τους λόγους αυτούς και σύμφωνα με την ανωτέρω εκτίμηση όσον αφορά την CalMac⁽³⁷⁾, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, ότι πληρούνται το κριτήριο 4 της απόφασης Altmark.

Συμπέρασμα

- (225) Δεδομένου ότι δεν μπορεί να συναχθεί, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, ότι πληρούνται τα κριτήρια 2 και 4 της απόφασης Altmark, η δημόσια σύμβαση με την NorthLink 2 θεωρείται ότι ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

5.2. Η ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

5.2.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

- (226) Έχοντας διαπιστώσει ότι τα ποσά που καταβλήθηκαν στην CalMac, την NorthLink 1 και την NorthLink 2 συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο πρόκειται για υφιστάμενη για νέα ενίσχυση. Ως προς αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή δεν εξέτασε κατά πόσο η ενίσχυση έπρεπε να θεωρηθεί νέα ή υφιστάμενη.

- (227) Όπως προαναφέρθηκε⁽³⁸⁾, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, κατέστη ωστόσο σαφές ότι ένα τμήμα της ενίσχυσης θα μπορούσε να θεωρηθεί υφιστάμενο λόγω της ημερομηνίας έναρξης της ισχύος των νομικών διατάξεων που προέβλεπαν την ενίσχυση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε να κινηθεί, παράλληλα με την επίσημη διαδικασία έρευνας, τη διαδικασία συνεργασίας που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού διαδικασίας.

- (228) Στην περίπτωση που η κρατική ενίσχυση προϋπήρχε, η Επιτροπή οφείλει μόνο να ελέγξει την επί του παρόντος συμβατότητά της και να προτείνει πιθανές αλλαγές για το μέλλον. Αντίθετα, σε περίπτωση νέας ενίσχυσης, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά και κατά το παρελθόν.

- (229) Σύμφωνα με το άρθρο 1, στοιχείο β), εδάφιο ι) του κανονισμού διαδικασίας, όπως τροποποιήθηκε, υφιστάμενες ενισχύσεις είναι «με την επιφύλαξη των άρθρων 144 και 172 της πράξης προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, του παραρτήματος IV, σημείο 3 και του προσαρτήματος του εν λόγω παραρτήματος της πράξης προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας και του παραρτήματος V, σημείο 2 και σημείο 3 στοιχείο β) και του προσαρτήματος του εν λόγω παραρτήματος της πράξης προσχώρησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, όλες οι ενισχύσεις οι οποίες υφίσταντο πριν από την έναρξη ισχύος της συνθήκης στο οικείο κράτος μέλος, δηλαδή συστήματα ενισχύσεων και καθεστώτα ατομικών ενισχύσεων που είχαν τεθεί σε εφαρμογή πριν, και εφαρμόζονται ακόμη έπειτα, από την έναρξη ισχύος της συνθήκης».

- (230) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ⁽³⁹⁾ (στο εξής «κανονισμός εφαρμογής»), «νοείται ως μεταβολή υφιστάμενης ενίσχυσης κάθε αλλαγή, πλην των τροποποιήσεων καθαρά τυπικού ή διοικητικού χαρακτήρα, που δεν είναι ικανή να επηρεάσει την εκτίμηση του συμβιβασισμού του εκάστοτε μέτρου ενίσχυσης με την κοινή αγορά».

- (231) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία⁽⁴⁰⁾, δεν θα πρέπει κάθε μεταβολή υφιστάμενης ενίσχυσης να θεωρείται ότι μετατρέπεται την υφιστάμενη ενίσχυση σε νέα ενίσχυση. Στην περίπτωση αυτή το Πρωτοδικείο έκρινε ότι «μόνο στην περίπτωση που η τροποποίηση επηρεάζει την ίδια την ουσία του αρχικού καθεστώτος μεταβάλλεται το καθεστώς αυτό σε νέο καθεστώς ενισχύσεων. Όμως, δεν μπορεί να γίνει λόγος για τέτοια ουσιαστική τροποποίηση, όταν το νέο στοιχείο μπορεί σαφώς να αποσπαστεί από το αρχικό καθεστώς».

⁽³⁸⁾ Βλέπε ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 9.

⁽³⁹⁾ ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽⁴⁰⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 2002 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-195/01 και T-207/01 - Γιβραλτάρ κατά Επιτροπής-[2002] Συλλογή II-2309.

⁽³⁷⁾ Βλέπε ανωτέρω αιτιολογικές σκέψεις 178 έως 198.

- (232) Το Πρωτοδικείο διευκρίνισε επίσης ότι «(...) ο χαρακτηρισμός μιας ενισχύσεως ως νέας ή ως τροποποιήσεως γίνεται σε συνάρτηση με τις διατάξεις που την προβλέπουν»⁽⁴¹⁾. Όταν δεν έχουν αλλάξει οι σχετικές νομοθετικές διατάξεις όσον αφορά τη φύση του πλεονεκτήματος ή των δραστηριοτήτων των δικαιούχων, δεν υφίσταται νέα ενίσχυση.
- (233) Επομένως, θα πρέπει να αξιολογηθεί, με βάση το νομικό πλαίσιο και την εξέλιξη του καθεστώτος, εάν έχουν σημειωθεί ουσιώδεις αλλαγές από την έναρξη του Ηνωμένου Βασιλείου στην ΕΕ το 1973, από τις οποίες θα προέκυπτε ότι πρόκειται για νέες ενισχύσεις. Η νομολογία αναφέρεται σε αλλαγές στο χαρακτήρα του πλεονεκτήματος, τον επιδιωκόμενο σκοπό, το δικαιούχο ή την πηγή χρηματοδότησης.
- (234) Θα πρέπει επίσης να εκτιμηθεί κατά πόσο τυχόν οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις μπορούν να διαχωριστούν από το αρχικό μέτρο ή κατά πόσο οι μη διαχωρίσιμες αλλαγές επηρεάζουν την ίδια την ουσία του αρχικού νομοθετικού πλαισίου, δηλαδή τη φύση του πλεονεκτήματος ή την πηγή χρηματοδότησης, τον σκοπό ή τη νομική βάση της ενίσχυσης, τους δικαιούχους ή το πεδίο των δραστηριοτήτων των δικαιούχων, ώστε η τελευταία να μετατραπεί στο σύνολό της σε νέα ενίσχυση.
- #### 5.2.2. CALMAC
- (235) Η CalMac παρείχε υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με πορθμεία στα δυτικά νησιά της Σκωτίας πολύ πριν την προχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα το 1973.
- (236) Η αρχική νομική βάση των επιδοτήσεων ήταν το άρθρο 2 παράγραφος 1 του νόμου Highlands and Islands Shipping Services Act του 1960 που επέτρεπε στους Υπουργούς της Σκωτίας⁽⁴²⁾ να χορηγούν επιδοτήσεις/ δάνεια σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες δημόσιων θαλάσσιων μεταφορών. Το άρθρο 2 παράγραφος 3 και το άρθρο 2 παράγραφος 4 του εν λόγω νόμου προέβλεπαν ότι μια «δέσμευση» (η οποία αποκτούσε στην πράξη μορφή παράγωγου δικαιού) έπρεπε να χρησιμοποιείται όταν η επιδότηση ή το δάνειο υπερέβαινε τις 10 000 λίρες Αγγλίας και ότι οποιαδήποτε τέτοια δέσμευση έπρεπε να εγκριθεί από το Κοινοβούλιο της Σκωτίας⁽⁴³⁾.
- (237) Το άρθρο 45 παράγραφος 1 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2005, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 10 Οκτωβρίου 2005, καταργούσε τις εν λόγω διατάξεις του νόμου του 1960, αλλά το άρθρο 45 παράγραφος 2 προέβλεπε ότι εξακολουθούσε να ισχύει οποιαδήποτε δέσμευση, η οποία είχε αναληφθεί πριν τις 10 Οκτωβρίου 2005. Αυτό σημαίνει ότι η δέσμευση της 7ης Απριλίου 1995, με την οποία ανατέθηκε η εκπλήρωση της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην CalMac, συνέχισε να ισχύει και μετά από την έναρξη ισχύος του νόμου του 2005.
- (238) Από την 1η Οκτωβρίου 2006, όταν έλαβε χώρα η αναδιάρθρωση του ομίλου CalMac και δημιουργήθηκε μια νέα νομική οντότητα για την εξυπηρέτηση της γραμμής Gourock-Dunoon, η αποζημίωση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε αυτή τη γραμμή βασίζεται στο άρθρο 70 παράγραφος 1 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2001, όπως τροποποιήθηκε από το νόμο Transport Scotland Act του 2005.
- (239) Μέχρι την 1η Οκτωβρίου 1997, όταν τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση για τις πορθμειακές υπηρεσίες Clyde και Hebrides, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονταν στις ετήσιες επιστολές των Υπουργών της Σκωτίας προς την CalMac (τακτική εξυπηρέτηση, συχνότητα, μεταφορική ικανότητα, τιμές ειστηρίων και ποσό επιδότησης).
- (240) Από την 1η Οκτωβρίου 2007 οι διατάξεις σχετικά με τις δημόσιες υποχρεώσεις αποτελούν μέρος της δημόσιας σύμβασης η οποία συνήφθη κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού, με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon.
- (241) Όσον αφορά τη γραμμή Gourock-Dunoon, από την 1η Οκτωβρίου 2007, οι απαιτήσεις επιχορήγησης καθορίζονταν διοικητικά βάσει των εγκρίσεων των ετήσιων οικονομικών σχεδίων της εταιρείας από τους Υπουργούς της Σκωτίας και της παρακολούθησης σε ετήσια βάση από την κυβέρνηση της Σκωτίας των πραγματικών αναγκών όσον αφορά το έλλειμμα.
- (242) Με βάση τα ανωτέρω η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο σκοπός του καθεστώτος ενισχύσεων έχει σαφώς παραμείνει σταθερός από την έναρξη εφαρμογής του καθεστώτος. Ο σκοπός αυτός είναι η παροχή υπηρεσιών μεταφορών με πορθμεία μεταξύ των νησιών της Σκωτίας.
- (243) Η εξέλιξη της νομικής βάσης του συστήματος δεν άλλαξε ουσιαστικά τη φύση του πλεονεκτήματος που είχε παρασχεθεί στην CalMac από το 1973. Η CalMac ελάμβανε συνεχώς ενισχύσεις για την κάλυψη ελλειμμάτων, κεφαλαιακές ενισχύσεις και δάνεια (για προβλήτες και υποδομές λιμανιών και για πλοία). Δεν άλλαξε ούτε η πηγή της χρηματοδότησης αυτής, καθώς όλα τα κεφάλαια εξακολουθούν να προέρχονται από τον εθνικό προϋπολογισμό.
- (244) Υπήρξαν τακτικές αυξήσεις του ποσού της ετήσιας αποζημίωσης. Οι αυξήσεις αυτές δεν πρέπει, ωστόσο, να θεωρηθούν ως νέα ενίσχυση. Όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο⁽⁴⁴⁾ «(...) όταν η ενίσχυση προκύπτει από προγενέστερες νομοθετικές διατάξεις οι οποίες δεν τροποποιούνται, η εμφάνιση μιας νέας ενισχύσεως ή η τροποποίηση υφισταμένης ενισχύσεως δεν μπορεί να εκτιμηθεί με βάση τη σημασία της και ιδίως με βάση τα εμπλεκόμενα χρηματικά ποσά σε κάθε στιγμή της πορείας της επιχειρήσεως».

(41) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 9ης Αυγούστου 1994 στην υπόθεση C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit* [1994] Συλλογή I-3829.

(42) Πριν την αποκέντρωση του 1999 γραφείο για υποθέσεις της Σκωτίας, υπηρεσία της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου.

(43) Πριν την αποκέντρωση το Κοινοβούλιο του Ηνωμένου Βασιλείου.

(44) Βλέπε υποσημείωση 41.

(245) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση των ποσών ενίσχυσης οφείλεται στις αυξημένες οικονομικές ανάγκες του παρόχου δημόσιας υπηρεσίας για την εκτέλεση της εντολής παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι όροι χρηματοδότησης και οι τροποποιήσεις των νομοθετικών διατάξεων για την αποζημίωση δεν υπέστησαν σημαντικές αλλαγές.

(246) Ο δικαιούχος του μέτρου εξακολουθεί να είναι ο ίδιος από την αρχή του σχεδίου. Παρόλο που η CalMac υποβλήθηκε σε διαδικασία αναδιάρθρωσης το 2006, ήταν πάντα ο μόνος δικαιούχος της ενίσχυσης και μια εταιρία που ανήκε εξ ολοκλήρου στο δημόσιο. Το 2006, τα πλοία και ο εξοπλισμός ξηράς διαχωρίστηκαν από τις πορθμειακές δραστηριότητες της. Η αλλαγή αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τροποποίηση των δικαιούχων του καθεστώτος, καθώς οι δύο χωριστές νομικές οντότητες εξακολουθούν να είναι οι μόνιμοι συμμετέχοντες στο πρόγραμμα αποζημίωσης. Ο εν λόγω νομικός διαχωρισμός αποτελεί αλλαγή τεχνικής φύσης που δεν επιφέρει ουσιώδη μεταβολή του δικαιούχου της ενίσχυσης.

(247) Ομοίως, η ανάθεση της εξυπηρέτησης των γραμμών Clyde και Hebrides σε δύο χωριστές νομικές οντότητες (CalMac Ferries Ltd. και Cowal Ferries Ltd, δύο εξ ολοκλήρου θυγατρικές της David MacBrayne Ltd) πρέπει να θεωρηθεί ως μεταβολή τεχνικής φύσης που δεν επιφέρει ουσιώδη μεταβολή του δικαιούχου της ενίσχυσης.

(248) Υπήρξαν ορισμένες προσαρμογές στα δρομολόγια και τις γραμμές που εξυπηρετούσε η CalMac. Προστέθηκαν ορισμένα νέα δρομολόγια, ενώ ορισμένα άλλα διακόπηκαν. Μία από τις προσαρμογές αυτές, για παράδειγμα, προέκυψε από την κατασκευή μιας νέας γέφυρας που καθιστούσε περιττό το υπάρχον δρομολόγιο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτές οι τεχνικές αλλαγές που αποσκοπούν στην προσαρμογή της δημόσιας υπηρεσίας εξυπηρετούν τις ανάγκες του πληθυσμού. Οι εν λόγω προσαρμογές δεν άλλαξαν τον γενικό σκοπό του καθεστώτος. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ορίζονται ως σύνολο και κάποιες περιορισμένες τεχνικές προσαρμογές των εξυπηρετούμενων γραμμών δεν αλλάζουν σημαντικά την ουσία του καθεστώτος.

(249) Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, στο πλαίσιο της έρευνάς της, ότι οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην CalMac συνιστούν υφιστάμενες ενισχύσεις⁽⁴⁵⁾ και κίνησε τη διαδικασία συνεργασίας που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού διαδικασίας, παράλληλα με την επίσημη διαδικασία έρευνας. Ενημέρωσε μάλιστα το κράτος μέλος σχετικά με το εν λόγω συμπέρασμα και εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ορισμένες πτυχές του καθεστώτος δεν ήταν πλέον συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Οι αρχές του κράτους μέλους είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω προκαταρκτική άποψη.

⁽⁴⁵⁾ Παρεμφερής αιτιολόγηση στην απόφαση της Επιτροπής της 28ης Ιανουαρίου 2009 στην υπόθεση E 4/2007 - France - Différenciation des «redevances par passager» sur certains aéroports français, και ιδίως το σημείο 4 αυτής.

(250) Δεδομένου ότι το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων υπέρ της CalMac αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση, το συμβιβασίμο πρέπει επομένως να εξεταστεί αποκλειστικά σε σχέση με την παρούσα κατάσταση⁽⁴⁶⁾ και η Επιτροπή δεν οφείλει να εκτιμήσει τη συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην CalMac στο παρελθόν.

5.2.3. NORTHLINK

(251) Είναι σαφές ότι οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην NorthLink 1 δυνάμει της δημόσιας σύμβασης για την εξυπηρέτηση των γραμμών στις βόρειες νήσους κατά την περίοδο 2002-2006 και στο πλαίσιο του Πρακτικού Τροποποίησης συνιστούν νέα ενίσχυση, καθώς η NorthLink 1 δεν ασκούσε δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές αυτές πριν το 2002.

(252) Ομοίως, οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στη NorthLink 2 συνιστούν νέες ενισχύσεις, ανεξαρτήτως εάν η NorthLink 1 και η NorthLink 2 πρέπει να θεωρηθούν ως χωριστοί δικαιούχοι ή εάν η NorthLink 2 πρέπει να θεωρηθεί ως απλή συνέχιση της NorthLink 1.

(253) Επομένως, όλες οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν από το 2002 στην NorthLink 1 και την NorthLink 2 πρέπει να θεωρηθούν ως νέες ενισχύσεις.

(254) Πρέπει συνεπώς να αξιολογηθεί η συμβατότητα του καθεστώτος με την κοινή αγορά για την περίοδο από το 2002 και μετά.

5.3. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

5.3.1. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 86 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

(255) Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης αποτελεί τη νομική βάση για την εκτίμηση των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην CalMac, την NorthLink 1 και την NorthLink 2.

(256) Σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης θα πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσο:

— Οι πορθμειακές υπηρεσίες στη Σκωτία αποτελούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και ορίζονται σαφώς κατά τον ίδιο τρόπο από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου (ορισμός)⁽⁴⁷⁾.

— Η CalMac, η NorthLink 1 και η NorthLink 2 έχουν επιφορτιστεί ρητά από το κράτος μέλος με την παροχή της υπηρεσίας αυτής και υπόκεινται σε εποπτεία ως προς την εκπλήρωση των καθηκόντων τους (ανάθεση καθηκόντων και εποπτεία).

⁽⁴⁶⁾ Η κατάσταση από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας του 2007 με την CalMac, με εξαίρεση την περίπτωση της γραμμής Gourock-Dunoon, για την οποία η υφιστάμενη κατάσταση χρονολογείται από την έναρξη της υπηρεσίας.

⁽⁴⁷⁾ Επιπλέον, η δημόσια σύμβαση πρέπει να προβλέπει διακρίσεις σύμφωνα με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

— Η χρηματοδότηση είναι ανάλογη προς το καθαρό κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων επίσης υπόψη άλλων άμεσων ή έμμεσων εσόδων που προέρχονται από τη δημόσια υπηρεσία και δεν συνεπάγεται άσκοπες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές (αναλογικότητα).

5.3.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ ⁽⁴⁸⁾ / ΑΠΟΦΑΣΗ ΠΕΡΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ ⁽⁴⁹⁾

- (257) Από την έναρξη ισχύος της η απόφαση για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος απαλλάσσει από την υποχρέωση κοινοποίησης τις δημόσιες αντισταθμίσεις για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Το πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος καθορίζει τους όρους συμβατότητας των μέτρων που υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης από την έναρξη ισχύος του.
- (258) Το πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος στο σημείο 3 εξαιρεί ρητά τον τομέα των μεταφορών και συνεπώς δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση. Ωστόσο, οι αρχές ερμηνείας που διατυπώνονται σε αυτό μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση της συμβατότητας των υπό ανάλυση μέτρων, δεδομένου του γενικού πλαισίου εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ⁽⁵⁰⁾.
- (259) Η απόφαση για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν εξαιρούν τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Στην απόφαση έναρξης της επίσημης διαδικασίας έρευνας τέθηκε το ζήτημα της πιθανής εφαρμογής της απόφασης για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι δεν φαίνεται να είναι εφαρμόσιμη στην προκειμένη περίπτωση.
- (260) Υπάρχουν δύο εξαιρέσεις από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 2 της απόφασης για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος που ενδέχεται να αφορούν την προκειμένη περίπτωση:
- «α) αποζημιώσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε επιχειρήσεις με μέσο ετήσιο κύκλο εργασιών προ φόρων, για όλες τις δραστηριότητές τους, μικρότερο των 100 εκατομμυρίων ευρώ κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται της ανάθεσης της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, και εφόσον το ετήσιο ύψος της αποζημίωσης για την εν λόγω υπηρεσία παραμένει μικρότερο των 30 εκατομμυρίων ευρώ»
- «γ) αποζημιώσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας για αεροπορικές ή ακτοπλοϊκές συνδέσεις με νησιά όπου η μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται εκείνου της ανάθεσης της υπηρεσίας

⁽⁴⁸⁾ Κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αποζημίωσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4).

⁽⁴⁹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 119.

⁽⁵⁰⁾ Στο πλαίσιο αυτό οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ήδη αναφέρονται ειδικά στις αρχές του πλαισίου των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος [βλέπε παράγραφο 67 και υποσημείωση 2 της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2005 «Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες» (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1)].

γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες».

- (261) Το ερώτημα ποια οντότητα έπρεπε να ληφθεί υπόψη για την εφαρμογή του προαναφερόμενου όρου α) (η CalMac, η NorthLink 1 και η NorthLink 2 χωριστά ή από κοινού) τέθηκε στην απόφαση έναρξης της επίσημης διαδικασίας έρευνας.
- (262) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τόσο η CalMac όσο και η NorthLink 2 λαμβάνουν σήμερα περισσότερα από 30 εκατομμύρια ευρώ ετησίως ως αποζημίωση για την εξυπηρέτηση των αντίστοιχων θαλάσσιων γραμμών ⁽⁵¹⁾. Επομένως, δεν πληρούται ο όρος α).
- (263) Όσον αφορά την NorthLink 2, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, η κίνηση ανήλθε σε 301 000 κατά την περίοδο 2004/2005 στις δύο εξυπηρετούμενες γραμμές. Όσον αφορά την CalMac, τα νούμερα είναι πολύ υψηλότερα. Επομένως, δεν πληρούται ούτε ο όρος γ).
- (264) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή επιβεβαιώνει την προκαταρκτική της εκτίμηση ότι η απόφαση για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν είναι εφαρμόσιμη στην προκειμένη περίπτωση.

5.3.3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ CALMAC

5.3.3.1. Ορισμοί

α) Hebrides και Clyde (εκτός Gourock-Dunoon)

- (265) Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως (βλέπε ανωτέρω παράγραφο 222), για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων που χορηγούνται στην CalMac θα πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνο η τρέχουσα κατάσταση, δεδομένου ότι πρόκειται για υφιστάμενες ενισχύσεις. Επομένως, θα πρέπει να εκτιμηθούν μόνο οι διατάξεις της δημόσιας σύμβασης του 2007 για όλες τις γραμμές, με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon, η οποία δεν εμπίπτει στην παρούσα σύμβαση. Σύμφωνα με τη διαδικασία συνεργασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 1 της συνθήκης η Επιτροπή έλαβε από το Ηνωμένο Βασίλειο όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την αναθεώρηση του υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων.
- (266) Η ανωτέρω αξιολόγηση όσον αφορά την εκπλήρωση του κριτηρίου 1 της απόφασης Altmark ισχύει και σε αυτή την περίπτωση. Η δημόσια σύμβαση του 2007, η οποία συνήφθη κατόπιν ανοικτού και διαφανούς διαγωνισμού, είναι σύμφωνη με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στον οποίο καθορίζονται οι διατάξεις που θα πρέπει να περιλαμβάνει ο ορισμός, δηλαδή: λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, τακτική εξυπηρέτηση, συχνότητα, ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, ναύλοι και επάνδρωση των πλοίων.

⁽⁵¹⁾ Η αποζημίωση που καταβλήθηκε στην CalMac και την NorthLink 2 για τη λογιστική χρήση 2007/2008 ανήλθε σε 45,3 και 30 εκατομμύρια GBP αντίστοιχα (βλέπε ανωτέρω πίνακες 1 και 4).

(267) Η δημόσια σύμβαση προβλέπει ότι οι υποχρεώσεις που οφείλει να εκπληρώσει ο φορέας δεν του απαγορεύουν να κάνει χρήση των πλοίων για οποιουδήποτε άλλους σκοπούς, υπό την προϋπόθεση ότι η υποχρέωση να παρέχει τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος θα έχει εκπληρωθεί και θα συνεχίσει να εκπληρώνεται. Στην πράξη αυτό επιτρέπει στο φορέα, για παράδειγμα, να μεταφέρει επαγγελματικά οχήματα, η οποία είναι μια δραστηριότητα εκτός του πεδίου των καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας του. Ο όρος αυτός σε καμία περίπτωση δεν συνιστά πρόδηλη πλάνη στον ορισμό των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που ανατέθηκαν στην CalMac, δεδομένου ότι αφορά δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του ορισμού των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που δύναται να εκτελεί η CalMac με εμπορικούς όρους (χωρίς κρατική επιδότηση).

β) Gourock-Dunoon

(268) Καθώς η γραμμή Gourock-Dunoon εξαιρέθηκε από τη δημόσια σύμβαση του 2007, το νομικό πλαίσιο για την αποζημίωση που αφορά τη γραμμή αυτή εξακολουθεί να αποτελεί ο νόμος Highlands and Islands Shipping Services Act του 1960, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 70 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2001 και από το άρθρο 45 του νόμου Transport (Scotland) Act του 2005.

(269) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη γραμμή αυτή και οι αντίστοιχες αποζημιώσεις αφορούν μόνο τη μεταφορά επιβατών, με εξαίρεση τα επαγγελματικά οχήματα. Ωστόσο, η CalMac είναι ελεύθερη να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς για επαγγελματικά οχήματα σε καθαρά εμπορική βάση.

(270) Ο ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν είναι σύμφωνος με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Πράγματι, τα βασικά χαρακτηριστικά της δημόσιας υπηρεσίας, όπως οι λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, η τακτική εξυπηρέτηση, η συνέχεια, η συχνότητα, η ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, οι ναύλοι και η επάνδρωση των πλοίων, δεν ορίζονται επίσημα σε κάποια νομική πράξη.

(271) Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν ότι ο ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στη γραμμή Gourock-Dunoon συνιστά πρόδηλο σφάλμα σε σχέση με μια ανταγωνιστική υπηρεσία. Πράγματι, υπάρχει μια άλλη εταιρεία — η Western Ferries — η οποία παρέχει υπηρεσίες μεταφορών (επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων) σε μια παρόμοια γραμμή που εξυπηρετεί σε γενικές γραμμές τις ίδιες περιοχές, παρόλο που έχει διαφορετικά σημεία αφετηρίας και προορισμού. Η McGill's Buses (τοπική εταιρεία εκμετάλλευσης λεωφορείων) προσφέρει ένα νέο δρομολόγιο από το κέντρο της πόλης Dunoon για τη μεταφορά των πεζών επιβατών με λεωφορείο απευθείας στα πλοία της Western Ferries, το οποίο στη συνέχεια αφήνει τους επιβάτες στο κέντρο της Γλασκόβης μέσω του Gourock.

(272) Το Ηνωμένο Βασίλειο παρείχε αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την επάρκεια των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών στη γραμμή αυτή. Αν και αναγνωρίζει ότι η McGill's Buses και η Western Ferries παρέχουν όντως υπηρεσίες ολοκληρωμένης εξυπηρέτησης των πεζών επιβατών σε ένα πολύ περιορισμένο αριθμό δρομολογίων, από τα χαρακτηριστικά τους όσον αφορά τη συχνότητα, την ευκολία, τη διάρκεια του ταξιδιού, την ενοποίηση των μεταφορικών μέσων, την

αξιοπιστία και την πρόσβαση για τους επιβάτες, προκύπτει ότι δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τα δρομολόγια που παρέχει η CalMac. Επομένως, υπάρχει σοβαρή οικονομική και κοινωνική αιτιολόγηση της χορήγησης κρατικής ενίσχυσης για ένα δρομολόγιο από το κέντρο μιας πόλης στο κέντρο μιας άλλης.

(273) Η CalMac προσφέρει πιο τακτική εξυπηρέτηση με 18 δρομολόγια με επιστροφή τις εργάσιμες ημέρες, ενώ η McGill's προσφέρει 8 δρομολόγια με επιστροφή (κυρίως σε ώρες αιχμής) και δεν εκτελεί δρομολόγια τις Κυριακές. Η συνολική διάρκεια της διαδρομής είναι μικρότερη στα δρομολόγια της CalMac ιδίως σε ώρες εκτός αιχμής (μερικές φορές έως και 50 % μεγαλύτερη διάρκεια διαδρομής στα δρομολόγια της McGill's). Τα δρομολόγια της CalMac βρίσκονται επίσης σε άμεση σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο προς Γλασκόβη σε αντίθεση με τα ωράρια δρομολογίων της Western Ferries. Τα δρομολόγια της CalMac είναι επίσης λιγότερο επιρρεπή σε καθυστερήσεις και διακοπές από ό,τι τα ανταγωνιστικά δρομολόγια με λεωφορείο-πλοίο-λεωφορείο (π.χ. μηχανικές βλάβες λεωφορείων ή καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης ή οδικών έργων ενδεχομένως επηρεάζουν την αξιοπιστία και τη διάρκεια των ανταγωνιστικών δρομολογίων).

(274) Η ίδια η Western Ferries αναγνωρίζει ότι «το μέλλον οποιουδήποτε επιδοτούμενου δρομολογίου με προορισμό το Dunoon δεν μπορεί παρά να είναι η συνέχιση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας μόνο για επιβάτες που παρέχονται από επιβατηγά και μόνο πλοία». Η Western Ferries εκτελεί σήμερα το 68 % των μεταφορών επιβατών και το 86-88 % της εμπορικής κίνησης και της κίνησης αυτοκινήτων. Αυτό δείχνει ότι η CalMac διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επιβατική κίνηση, αλλά λιγότερο σημαντικό στην εμπορική κίνηση και την κίνηση αυτοκινήτων.

(275) Ο ρόλος της Επιτροπής, δυνάμει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, πρέπει να περιορίζεται στον έλεγχο για τυχόν πρόδηλο σφάλμα στον ορισμό των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Αν και υπάρχει ένα άλλο ανταγωνιστικό δρομολόγιο για τη μεταφορά επιβατών στην ίδια γραμμή, το δρομολόγιο αυτό δεν μπορεί να υποκαταστήσει το δρομολόγιο της CalMac και τα χαρακτηριστικά του δεν δικαιολογούν το συμπέρασμα ότι υπήρξε πρόδηλο σφάλμα στον ορισμό των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

(276) Ένα σχετικό ζήτημα που έθεσε η Western Ferries είναι ότι επιτρέπεται στην CalMac να χρησιμοποιεί πλοία που είναι και επιβατηγά και οχηματαγωγά στη γραμμή αυτή, ενώ οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας αφορούν μόνον την επιβατική κίνηση. Η Western Ferries ισχυρίζεται ότι το γεγονός αυτό οδηγεί σε διεπιδοτήσεις και αθέμιτο ανταγωνισμό και ότι επομένως οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να εκπληρώνονται μόνο με επιβατηγά πλοία.

(277) Δυνάμει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί πρόδηλο σφάλμα στον ορισμό των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Οι φορείς εκμετάλλευσης που είναι επιφορτισμένοι με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να ασκούν και μη επιδοτούμενες εμπορικές δραστηριότητες. Σε περίπτωση που ασκούν εμπορικές δραστηριότητες, πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως τήρηση ξεχωριστών λογαριασμών, επαρκής επιμερισμός των κοινών εξόδων και μη ύπαρξη διεπιδοτήσεων μεταξύ των δύο τύπων δραστηριοτήτων.

(278) Εφόσον οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει ότι οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος θα παρέχονται αποκλειστικά μέσω επιβατηγού πλοίου. Είναι αναμφισβήτητο ότι, στην προκειμένη περίπτωση, οι εμπορικές δραστηριότητες και οι δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας είναι πολύ στενά συνδεδεμένες, καθώς τα ίδια πλοία παρέχουν δημόσιες και εμπορικές υπηρεσίες ταυτόχρονα και επιμερίζονται το μεγαλύτερο μέρος των εξόδων. Για τον λόγο αυτό, είναι αναγκαίο να επιδεικνύεται ιδιαίτερη προσοχή όσον αφορά τον διαχωρισμό των λογαριασμών και το μηχανισμό επιμερισμού των εξόδων⁽⁵²⁾. Ωστόσο, το γεγονός αυτό δεν συνιστά πρόδηλο σφάλμα στον ορισμό της δημόσιας υπηρεσίας.

(279) Εν κατακλείδι, ο ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν είναι σύμφωνος με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Πράγματι, τα βασικά χαρακτηριστικά της δημόσιας υπηρεσίας, όπως οι λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, η τακτική εξυπηρέτηση, η συνέχεια, η συχνότητα, η ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, οι ναύλοι και η επάνδρωση των πλοίων, δεν ορίζονται επίσημα σε κάποια νομική πράξη. Ως εκ τούτου, ο τρέχων ορισμός των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος για τη λειτουργία της γραμμής Gourock-Dunoon συνιστά πρόδηλο σφάλμα.

(280) Ωστόσο, είναι καταρχήν δυνατό να οριστεί νόμιμα στο μέλλον μια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος για τη μεταφορά επιβατών στη γραμμή αυτή, παρέχοντας ταυτόχρονα στο φορέα τη δυνατότητα να ασκεί εμπορικές δραστηριότητες χρησιμοποιώντας ένα επιβατηγό και ταυτόχρονα οχηματαγωγό πλοίο. Κάτι τέτοιο δεν θα συνιστούσε αυτό καθαυτό πρόδηλο σφάλμα, εφόσον τα χαρακτηριστικά του ορίζονται με ακρίβεια σε κάποια νομική πράξη.

(281) Όπως προαναφέρθηκε, το Ηνωμένο Βασίλειο ενημέρωσε την Επιτροπή ότι θα προκηρύξει έναν νέο ανοικτό, διαφανή και άνευ διακρίσεων δημόσιο διαγωνισμό για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης για τη μεταφορά επιβατών και μόνο στη συγκεκριμένη γραμμή με σκοπό να εφαρμόσει ένα κατάλληλο μέτρο.

(282) Επομένως, εναπόκειται στο Ηνωμένο Βασίλειο να διασφαλίσει ότι ο εν λόγω δημόσιος διαγωνισμός θα περιλαμβάνει κατάλληλο ορισμό των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που θα είναι συμβιβάσιμος με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί κατά πόσο εφαρμόζεται σωστά το κατάλληλο μέτρο, το οποίο έγινε δεκτό από το Ηνωμένο Βασίλειο.

5.3.3.2. Ανάθεση

α) Hebrides και Clyde (εκτός Gourock-Dunoon)

(283) Είναι προφανές ότι η παροχή της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας έχει ανατεθεί ρητά στην CalMac. Η δημόσια σύμβαση του 2007 προβλέπει επακριβώς τις υπηρεσίες που οφείλει να προσφέρει η CalMac και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να αλλάξει το πεδίο εφαρμογής της δημόσιας υπηρεσίας.

(284) Η δημόσια σύμβαση περιλαμβάνει επίσης σαφείς διατάξεις για τον έλεγχο της εκτέλεσης της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, με την υποβολή τακτικών και λεπτομερών στοιχείων από την CalMac στο Executive σχετικά με τη λειτουργία των γραμμών. Για παράδειγμα, υπάρχουν δείκτες απόδοσης οι οποίοι αξιολογούνται τακτικά. Εάν δεν τηρούνται τα πρότυπα απόδοσης, τότε η επιχορήγηση μπορεί να μειωθεί ανάλογα.

β) Gourock-Dunoon

(285) Στην περίπτωση της γραμμής Gourock-Dunoon η Επιτροπή θεωρεί ότι η λειτουργία της γραμμής δεν έχει ανατεθεί κατά τον δέοντα τρόπο στην CalMac. Πράγματι, εκτός από το γεγονός ότι η υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν έχει επί του παρόντος οριστεί κατά τον δέοντα τρόπο, δεν υπάρχουν σαφείς νομικές διατάξεις για τον καθορισμό των όρων βάσει των οποίων η CalMac οφείλει να παρέχει την εν λόγω υπηρεσία. Για παράδειγμα, δεν υπάρχουν επίσης σαφείς διατάξεις για τον υπολογισμό της αποζημίωσης ή των δεικτών επίδοσης που θα επηρεάσουν την ετήσια επιχορήγηση. Επομένως, η διαδικασία ανάθεσης της εν λόγω γραμμής στην CalMac δεν είναι αρκετά σαφής και κατανοητή επί του παρόντος.

(286) Εναπόκειται στις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου να διασφαλίσουν ότι, στο πλαίσιο του νέου δημόσιου διαγωνισμού για μια δημόσια σύμβαση για τη μεταφορά μόνο επιβατών στη συγκεκριμένη γραμμή, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας θα ανατεθούν κατά τρόπο σαφή στον επιλεγέντα προσφέροντα.

5.3.3.3. Αναλογικότητα

α) Hebrides και Clyde (εκτός Gourock-Dunoon)

(287) Δεδομένου ότι οι κρατικές ενισχύσεις που έχουν χορηγηθεί στην CalMac μέχρι τώρα θεωρείται ότι συνιστούν υφιστάμενες ενισχύσεις, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να αξιολογήσει κατά πόσο υπήρξε υπερβολική αποζημίωση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της CalMac στο παρελθόν. Επομένως, η αξιολόγηση πρέπει να προσανατολίζεται στο μέλλον. Θα πρέπει αποκλειστικά να αξιολογηθεί εάν οι διατάξεις της δημόσιας σύμβασης του 2007 παρέχουν επαρκείς εγγυήσεις για την αποφυγή τυχόν υπερβολικής αποζημίωσης και συμπεριφοράς της CalMac που ενδέχεται να συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού.

(288) Όπως προαναφέρθηκε⁽⁵³⁾, ο δημόσιος διαγωνισμός πραγματοποιήθηκε κατά τρόπο ανοικτό και διαφανή.

(289) Οι διατάξεις της δημόσιας σύμβασης είναι σκόπιμο να αποτρέπουν την καταβολή υπερβολικής αποζημίωσης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η αποζημίωση περιορίζεται στα λειτουργικά έξοδα μείον τα λειτουργικά έσοδα (συμπεριλαμβανομένου του εύλογου κέρδους). Τα έξοδα που είναι επιλέξιμα για αποζημίωση ορίζονται επίσης με σαφήνεια στη δημόσια σύμβαση.

⁽⁵²⁾ Βλέπε επίσης για το θέμα αυτό τις αιτιολογικές σκέψεις 295 έως 298 της παρούσας απόφασης.

⁽⁵³⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 178 έως 198 στις οποίες εκτιμάται η συμμόρφωση με το κριτήριο 4 της απόφασης Altmark. Παρόλο που δεν πληροίται ο όρος αυτός, ο διαγωνισμός θεωρείται ανοικτός και διαφανής σε ικανοποιητικό βαθμό, σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στον κανονισμό περί θαλάσσιων ενδομεταφορών.

- (290) Υπάρχει ένας μηχανισμός ανάκτησης κεφαλαίων που προβλέπει ότι θα επιστρέφεται το μεγαλύτερο μέρος οποιασδήποτε πιθανής υπερβολικής αποζημίωσης στις αρχές της Σκωτίας. Μόνο μικρά ποσά δεν επιστρέφονται. Για παράδειγμα, αν η αποζημίωση ξεπερνά το 1 εκατομμύριο λίρες Αγγλίας, η CalMac θα κρατήσει μόνο τις 275 000 λίρες. Αν η αποζημίωση είναι 10 εκατομμύρια λίρες, η CalMac θα κρατήσει τις 725 000 λίρες. Ο σκοπός του συστήματος αυτού είναι να παρέχει κίνητρο στην CalMac να μειώσει τα έξοδα και να είναι πιο αποτελεσματική. Τα ποσά αυτά είναι πολύ περιορισμένα και σύμφωνα με τον ορισμό του «εύλογου κέρδους» που περιλαμβάνεται στο πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (σημείο 18) ⁽⁵⁴⁾. Παρόλο που το πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ενδεχόμενα ποσά υπερβολικής αποζημίωσης που μπορεί να κρατήσει η CalMac είναι πολύ περιορισμένα και ανάλογα με τα ποσά της αντιστάθμισης.
- (291) Επιπλέον, το περιθώριο κέρδους που προβλέπει η δημόσια σύμβαση προέκυψε από διαδικασία διαγωνισμού και επομένως διασφαλίζεται ότι έχει καθοριστεί σε λογικό επίπεδο.
- (292) Υπάρχει επίσης μια ρήτρα στη δημόσια σύμβαση που διασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που ο πάροχος της δημόσιας υπηρεσίας εισπράξει περαιτέρω κρατικές ενισχύσεις από άλλες πηγές, θα μειωθεί ανάλογα η επιδότηση σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.
- (293) Εν κατακλείδι, η δημόσια σύμβαση περιέχει επαρκείς διασφαλίσεις για την αποτροπή καταβολής υπερβολικής αποζημίωσης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (294) Εκτός από το ζήτημα της υπερβολικής αποζημίωσης, η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης, με αφορμή τις καταγγελίες που υποβλήθηκαν για το θέμα αυτό, κατά πόσο η δημόσια σύμβαση περιλαμβάνει επαρκείς εγγυήσεις για την αποτροπή συμπεριφοράς της CalMac, η οποία ενδέχεται να προκαλέσει αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Κάτι τέτοιο θα συνέβαινε, για παράδειγμα, εάν η CalMac ήταν σε θέση να προσφέρει συνεχώς χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών, απομακρύνοντας τους έτσι από την αγορά.
- (295) Επ'ευκαιρία θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι επί του παρόντος δεν υπάρχει καθόλου ανταγωνισμός στις γραμμές αυτές. Επίσης, η δημόσια σύμβαση προβλέπει αυστηρές προϋποθέσεις όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων. Περιλαμβάνει τον πίνακα τιμών για την περίοδο 2007/2008 και προβλέπει ότι πρέπει να ζητείται η γνώμη των αρχών της Σκωτίας σε περίπτωση που οι τιμές αναθεωρηθούν. Ειδικότερα, η CalMac θα παραβίαζε τις διατάξεις της δημόσιας σύμβασης στην περίπτωση που μείωνε τις τιμές μονομερώς και αδικαιολόγητα, προκειμένου να απομακρύνει τους υφιστάμενους ανταγωνιστές από την αγορά ή να αποκλείσει την είσοδο νέων ανταγωνιστών. Επιπλέον, η CalMac δεν δύναται να ζητήσει επιπλέον αποζημίωση για ενδεχόμενη μείωση των εσόδων της λόγω εκπτώσεων ή μειώσεων των τιμών που περιλαμβάνονται στο δημοσιευμένο πίνακα τιμών. Το μέτρο αυτό αποτρέπει συμπεριφορές που θα συνεπάγονταν στρέβλωση του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές.
- (296) Στρέβλωση της αγοράς θα υπήρχε, εάν ο πάροχος δημόσιας υπηρεσίας μπορούσε, ενεργώντας μεμονωμένα, να τροποποιήσει ή να αυξήσει την προσφορά δημόσιας υπηρεσίας του προσθέτοντας, για παράδειγμα, νέες γραμμές ή αυξάνοντας σημαντικά τα δρομολόγια. Εάν η CalMac δικαιούνταν αυτομάτως περαιτέρω αποζημίωση για τις πρόσθετες αυτές υπηρεσίες, το γεγονός αυτό θα προκαλούσε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού πέραν του εύλογου ανταλλάγματος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (297) Η δημόσια σύμβαση προβλέπει ρητά ότι πρέπει να ζητείται εκ των προτέρων η γνώμη και να λαμβάνεται η έγκριση των Υπουργών της Σκωτίας, πριν πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή στους δημοσιευμένους πίνακες τιμών ή δρομολογίων ή στις συμφωνηθείσες υπηρεσίες.
- (298) Υπάρχουν επίσης ειδικές διατάξεις στη δημόσια σύμβαση που απαγορεύουν στον πάροχο δημόσιας υπηρεσίας να λάβει διεισδοτήσεις για τις δημόσιες και μη υπηρεσίες του και απαιτεί όλες οι συναλλαγές μεταξύ της CalMac και των θυγατρικών της να διεξάγονται με βάση τους όρους της αγοράς.
- (299) Σχεδόν όλες οι δραστηριότητες της CalMac εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης. Ωστόσο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαφάνεια, πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί μεταξύ των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας και μη δημόσιας υπηρεσίας ή των εμπορικών δραστηριοτήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας για τη διαφάνεια ⁽⁵⁵⁾.
- (300) Σύμφωνα με τους όρους της δημόσιας σύμβασης η CalMac οφείλει να δηλώνει, σε ετήσια βάση, τις πραγματικές της δαπάνες σε σχέση με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω «Δήλωση Πραγματικών Αποτελεσμάτων» διαχωρίζει τις δαπάνες δημόσιας υπηρεσίας από τις υπόλοιπες δραστηριότητες της CalMac. Έτσι, διασφαλίζεται η σαφής διάκριση των δημοσίων πόρων που χορηγούνται στην CalMac και της χρήσης των πόρων αυτών από τις υπόλοιπες δραστηριότητες της CalMac. Η δημόσια σύμβαση προβλέπει ρητά την ανάγκη τήρησης σαφών, χωριστών και διαφανών λογιστικών συστημάτων για τη χρηματοδότηση και τη άσκηση των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας.

⁽⁵⁴⁾ Π.χ. εάν η υπερβολική αποζημίωση ήταν 10 εκατ. GBP (σενάριο πολύ απίθανο που δεν έχει συμβεί στο παρελθόν), οι 725 000 λίρες που θα κρατούσε η CalMac θα αντιπροσώπευαν μόνο το 1,7 % της ετήσιας αποζημίωσης που καταβλήθηκε στην CalMac το 2007/2008 και πολύ μικρότερο ποσοστό των συνολικών εσόδων.

⁽⁵⁵⁾ Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

- (301) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η σαφής διάκριση των εξόδων που προκύπτουν από τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας από τα έξοδα που προκύπτουν από άλλες δραστηριότητες, είναι επίσης αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο σύστημα για τον επιμερισμό των εξόδων που είναι κοινά στα δύο είδη δραστηριότητων.
- (302) Η δημόσια σύμβαση αναφέρει αναλυτικά όλα τα έξοδα που γίνονται δεκτά για αποζημίωση. Εκτός από τις ενισχύσεις για την κάλυψη ελλειμμάτων, οι οποίες προορίζονται για την κάλυψη όλων των λειτουργικών εξόδων που συνδέονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας (π.χ. έξοδα για τη μίσθωση των πλοίων της CMAI, έξοδα για το ναυτιλλόμενο προσωπικό, καύσιμα, έξοδα σταθμών επιβίβασης/αποβίβασης, έκδοση εισιτηρίων, ασφάλιστρα, κ.λπ.), προβλέπονται συμπληρωματικές ενισχύσεις για απρόσμενες αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων και για κεφαλαιουχικές δαπάνες (π.χ. αγορά περιουσιακών στοιχείων για την άσκηση των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας, λιμενικά έργα για τον ίδιο σκοπό, κ.λπ.). Όλα τα έξοδα που καλύπτονται από τις ενισχύσεις ελλειμμάτων ποσοτικοποιούνται επακριβώς στο βασικό σενάριο και οι όροι για την καταβολή και τον προσδιορισμό των πιθανών συμπληρωματικών ενισχύσεων για καύσιμα και κεφάλαιο καθορίζονται με ακρίβεια στη δημόσια σύμβαση.
- (303) Επομένως, η δημόσια σύμβαση είναι αρκετά σαφής όσον αφορά τον επιμερισμό των εξόδων μεταξύ δημόσιας και μη δημόσιας υπηρεσίας.
- (304) Σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική της σε σχέση με τα υφιστάμενα καθεστώτα ενισχύσεων η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις δραστηριότητες της CalMac και, ειδικότερα, τον ορθό επιμερισμό των εξόδων, την αποφυγή διεπιδοτήσεων και την πλήρη διαφάνεια όσον αφορά την τήρηση χωριστών λογαριασμών.
- (305) Η Επιτροπή επισημαίνει κατηγορηματικά στο πλαίσιο αυτό ότι οι βρετανικές αρχές σκοπεύουν να προβούν σε δημόσια διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη κάθε φορά που πραγματοποιούνται σημαντικές αλλαγές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της CalMac στις γραμμές Hebrides και Clyde. Θα ζητήσουν, επίσης, από την CalMac να καταρτίσει χωριστούς ελεγμένους λογαριασμούς αποτελεσμάτων για τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας και για τις εμπορικές δραστηριότητες από το οικονομικό έτος 2009-2010 και έπειτα και σκοπεύουν να συμπεριλαμβάνουν τις διατάξεις αυτές σε όλες τις μελλοντικές συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για πορθμειακές υπηρεσίες στη γραμμή Gourock-Dunoon.
- β) Gourock-Dunoon**
- (306) Η Western Ferries ισχυρίστηκε ότι ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με επιβατηγό πλοίο θα εξοικονομούσε χρήματα των φορολογουμένων, καθώς θα μειωνόταν το ποσό της ετήσιας επιχορήγησης της CalMac. Ωστόσο, το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν απαιτεί από το κράτος μέλος να επιλέξει τον πλέον φτηνό τρόπο παροχής της δημόσιας υπηρεσίας.
- (307) Στην περίπτωση της γραμμής Gourock-Dunoon δεν υπάρχουν σαφείς διατάξεις για την αποφυγή υπερβολικής αποζημίωσης, δεν υπάρχουν ρητές εγγυήσεις για την πρόληψη της στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή των διεπιδοτήσεων και δεν υπάρχει καμία επίσημη απαίτηση τήρησης χωριστών λογαριασμών ή διατάξεις για τον επιμερισμό των εξόδων.
- (308) Ως εκ τούτου, όσον αφορά τη γραμμή Gourock-Dunoon, δεν υπάρχουν επαρκείς εγγυήσεις ότι οι ενισχύσεις είναι ανάλογες προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της CalMac και ότι έτσι χρειάζεται να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για να είναι η ενίσχυση νόμιμη στο μέλλον.
- (309) Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δέχθηκαν, ως κατάλληλο μέτρο, να προκηρύξουν δημόσιο διαγωνισμό. Στο πλαίσιο του ισχύοντος καθεστώτος ενισχύσεων για τη γραμμή αυτή η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κατά τη διεξαγωγή της διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού, οι βρετανικές αρχές πρέπει να διασφαλίσουν ότι ο διαγωνισμός αυτός με στόχο την σύναψη δημόσιας σύμβασης για τη μεταφορά επιβατών στη γραμμή Gourock-Dunoon περιλαμβάνει σαφείς διατάξεις για την αποφυγή τυχόν υπερβολικής αποζημίωσης και σαφείς διασφαλίσεις κατά οποιασδήποτε στρέβλωσης του ανταγωνισμού και των διεπιδοτήσεων, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης δημόσιας διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη σε σχέση με σημαντικές αλλαγές που πραγματοποιούνται στη δημόσια υπηρεσία. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει επίσημη απαίτηση τήρησης χωριστών λογαριασμών και κατάλληλες διατάξεις για τον επιμερισμό των εξόδων.
- (310) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης κατηγορηματικά στο πλαίσιο αυτό ότι οι βρετανικές αρχές σκοπεύουν να προβούν σε δημόσια διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη κάθε φορά που πραγματοποιούνται σημαντικές αλλαγές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της CalMac στη γραμμή Gourock-Dunoon. Θα ζητήσουν, επίσης, από την CalMac να καταρτίσει χωριστούς ελεγμένους λογαριασμούς αποτελεσμάτων για τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας και για τις εμπορικές δραστηριότητες από το οικονομικό έτος 2009-2010 και έπειτα και σκοπεύουν να συμπεριλαμβάνουν τις διατάξεις αυτές σε όλες τις μελλοντικές συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για πορθμειακές υπηρεσίες στη γραμμή Gourock-Dunoon.
- 5.3.3.4. Συμπέρασμα όσον αφορά τις υφιστάμενες ενισχύσεις**
- α) Hebrides και Clyde (εκτός Gourock-Dunoon)**
- (311) Οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος για τη λειτουργία των γραμμών Clyde και Hebrides, με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon, ορίζονται σαφώς και έχουν ανατεθεί δεόντως στην CalMac. Υπάρχουν επαρκείς εγγυήσεις που εξασφαλίζουν ότι η αποζημίωση που χορηγήθηκε στην CalMac είναι ανάλογη προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac για τη λειτουργία αυτών των γραμμών είναι σύμφωνες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.
- β) Gourock-Dunoon**
- (312) Ο ορισμός της δημόσιας υπηρεσίας για τη λειτουργία της γραμμής Gourock-Dunoon δεν σαφής και η ανάθεσή της δεν έχει γίνει με επακριβή και διαφανή τρόπο. Υπάρχουν επαρκείς εγγυήσεις που εξασφαλίζουν ότι η αποζημίωση που χορηγήθηκε στην CalMac είναι ανάλογη προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac για τη λειτουργία της γραμμής Gourock-Dunoon δεν είναι σύμφωνες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

- (313) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, στο πλαίσιο της διαδικασίας συνεργασίας που προβλέπεται για καθεστώςτα υφιστάμενων ενισχύσεων, δέχθηκαν ως κατάλληλο μέτρο την προκήρυξη ενός νέου ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης για τη μεταφορά επιβατών και μόνο στη συγκεκριμένη γραμμή. Σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού διαδικασίας το κράτος μέλος δεσμεύεται με την αποδοχή του να εφαρμόσει τα κατάλληλα μέτρα.
- (314) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμβατότητα της δημόσιας υπηρεσίας για τη γραμμή αυτή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, η παροχή της πρέπει να ανατεθεί σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις: ο διαγωνισμός και η επακόλουθη δημόσια σύμβαση πρέπει να προκηρυχθούν εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, να περιλαμβάνουν σαφή και ακριβή ορισμό των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, να προβλέπουν την πλήρη και λεπτομερή ανάθεση των υποχρεώσεων στον πάροχο της δημόσιας υπηρεσίας, να περιλαμβάνουν κατάλληλες εγγυήσεις για την αποφυγή τυχόν υπερβολικής αποζημίωσης, διεπιδότησεων και αντι-ανταγωνιστικής συμπεριφοράς (συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης δημόσιας διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με σημαντικές αλλαγές στο πεδίο παροχής της δημόσιας υπηρεσίας) και να περιλαμβάνουν σαφείς διατάξεις σχετικά με τον επιμερισμό των εξόδων και την τήρηση χωριστών λογαριασμών.
- (315) Για τους προαναφερόμενους λόγους, προκύπτει, σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού διαδικασίας, ότι οι υφιστάμενες ενισχύσεις για τη γραμμή αυτή δεν είναι πλέον συμβατές με την κοινή αγορά. Σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού διαδικασίας τα κατάλληλα μέτρα που αναφέρονται παραπάνω και η ορθή εφαρμογή τους θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη μελλοντική συμβατότητα της ενίσχυσης με το κοινοτικό δίκαιο.
- (316) Με επιστολή τους στις 15 Μαΐου 2009 οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεσμεύθηκαν να κινηθούν τις διαδικασίες που απαιτούνται για την προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού για την εν λόγω γραμμή πριν τα τέλη του 2009, αποδεχόμενες έτσι τα προτεινόμενα κατάλληλα μέτρα. Η μετέπειτα δημόσια σύμβαση θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει πριν τα τέλη Ιουνίου 2011.
- (317) Η Επιτροπή επισημαίνει στο πλαίσιο αυτό ότι οι βρετανικές αρχές σκοπεύουν να προβαίνουν σε δημόσια διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη κάθε φορά που θα πραγματοποιούνται σημαντικές αλλαγές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της CalMac στη γραμμή Gourock-Dunoon. Θα ζητήσουν, επίσης, από την CalMac να καταρτίσει χωριστούς ελεγμένους λογαριασμούς αποτελεσμάτων για τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας και για τις εμπορικές δραστηριότητες από το οικονομικό έτος 2009-2010 και έπειτα και σκοπεύουν να συμπεριλάβουν τις διατάξεις αυτές σε όλες τις μελλοντικές συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για πορθμειακές υπηρεσίες στη γραμμή Gourock-Dunoon.
- (318) Με βάση τα ανωτέρω και σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού διαδικασίας η Επιτροπή επισημαίνει την αποδοχή των κατάλληλων μέτρων από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου και θεωρεί ότι, εάν εφαρμοσθούν σωστά τα προαναφερόμενα κατάλληλα μέτρα, το καθεστώς θα να είναι σύμφωνο με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Επομένως, η συμβατότητα του καθεστώτος με τη συνθήκη ΕΚ υπόκειται στην διαπίστωση από την Επιτροπή ότι τα κατάλληλα μέτρα, που έγιναν δεκτά από τις βρετανικές αρχές, θα έχουν εφαρμοστεί επακριβώς και δεόντως από το κράτος μέλος.
- (319) Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων που περιγράφονται ανωτέρω και ζητεί από τις βρετανικές αρχές να την ενημερώνουν τακτικά σχετικά με όλα τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διαδικασία της εφαρμογής.
- (320) Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να εκτιμά συνεχώς το υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και να προτείνει περαιτέρω κατάλληλα μέτρα που καθίστανται απαραίτητα από τη συνεχή ανάπτυξη ή τη λειτουργία της κοινής αγοράς.

5.3.4. NORTHLINK

5.3.4.1. Ορισμός

α) NorthLink 1 (2002-2006)

- (321) Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως (βλέπε τμήμα 5.2.3 ανωτέρω), οι ενισχύσεις που χορηγούνται στην NorthLink 1 και την NorthLink 2 συνιστούν νέες ενισχύσεις. Επομένως, εκτός από το να εκτιμήσει την τρέχουσα κατάσταση, η Επιτροπή οφείλει επίσης να εκτιμήσει τη συμβατότητα του μέτρου από τότε που υπεγράφη η πρώτη δημόσια σύμβαση με την NorthLink 1.
- (322) Οι σχετικές διατάξεις για την εκτίμηση της ορθότητας του ορισμού των καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 1 περιλαμβάνονται στο άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στο οποίο προβλέπονται οι διατάξεις που θα πρέπει να περιλαμβάνει ο ορισμός, δηλαδή: λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, τακτική εξυπηρέτηση, συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής των υπηρεσιών, ναύλοι και επάνδρωση των πλοίων.
- (323) Είναι αρκετά σαφές ότι η δημόσια σύμβαση για την περίοδο 2002-2006 πληροί το κριτήριο αυτό, δεδομένου ότι καθορίζει λεπτομερώς όλες αυτές τις παραμέτρους. Η προκήρυξη του διαγωνισμού καθόριζε, ειδικότερα, τα εξής: τη διαδρομή και τον ελάχιστο αριθμό δρομολογίων, την απαίτηση μεταφορικής ικανότητας για εμπορεύματα (παρόλο που δεν υπόκειται σε επιδότηση) και ζώα, τις απαιτήσεις ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας (τουλάχιστον ίσες με εκείνες που παρείχε ήδη η P&O Ferries) και τις αρχικές τιμές, οι οποίες δεν μπορούν να υπερβαίνουν σημαντικά τις τιμές της P&O Ferries.

(324) Η εν λόγω δημόσια σύμβαση είχε επίσης εύλογη διάρκεια, μικρότερη των έξι ετών, σύμφωνα με την ερμηνεία της Επιτροπής για τον Κανονισμό σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

(325) Το Πρακτικό Τροποποίησης, το οποίο υπεγράφη το 2004 μετά από τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπισε η NorthLink 1 το 2003, ουσιαστικά προέβλεπε επιπλέον ενίσχυση για την κάλυψη του ελλείμματος και δεν μετέβαλε σημαντικά τον υφιστάμενο ορισμό των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

β) NorthLink 2 (2006-2012)

(326) Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την έναρξη της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παροχή δημόσιας υπηρεσίας που ανατέθηκε στην Northlink 2 αφορά νόμιμη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(327) Όπως η προηγούμενη δημόσια σύμβαση με την NorthLink 1, είναι σαφές ότι και η δεύτερη δημόσια σύμβαση με την NorthLink 2 ορίζει επίσης με σαφήνεια όλες τις παραμέτρους για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Η προκήρυξη του διαγωνισμού καθόριζε, ειδικότερα, τα εξής: τη διαδρομή και τον ελάχιστο αριθμό δρομολογίων, την απαίτηση μεταφορικής ικανότητας με πλοία τύπου Ro-Ro για εμπορεύματα (παρόλο που δεν υπόκειται σε επιδότηση) και ζώα, τις απαιτήσεις ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας (τουλάχιστον ίσες με εκείνες που παρείχε ήδη η NorthLink 1 και τις αρχικές τιμές, οι οποίες δεν μπορούν να υπερβαίνουν σημαντικά τις τιμές της NorthLink 1.

(328) Όπως η προηγούμενη δημόσια σύμβαση με την NorthLink 1, έτσι αυτή η σύμβαση είχε εύλογη διάρκεια, εξαετή, σύμφωνα με την ερμηνεία της Επιτροπής όσον αφορά τον Κανονισμό σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

5.3.4.2. Ανάθεση

α) NorthLink 1 (2002-2006)

(329) Είναι προφανές ότι η παροχή της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο 2002-2006 είχε ανατεθεί ρητά στην NorthLink 1. Η δημόσια σύμβαση προέβλεπε επακριβώς τις υπηρεσίες που όφειλε να προσφέρει η NorthLink 1 και τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να αλλάξει το εύρος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(330) Η υπηρεσία μεταφορών της κυβέρνησης της Σκωτίας παρακολουθούσε την απόδοση της NorthLink 1 σε σχέση με τους όρους τόσο της αρχικής σύμβασης όσο και των αναθεωρημένων συμβάσεων. Η NorthLink 1 συνέτασσε τακτικές εκθέσεις επιδόσεων για την υπηρεσία αυτή.

β) NorthLink 2 (2006-2012)

(331) Όπως στην περίπτωση της NorthLink 1, είναι προφανές ότι η παροχή της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο 2006-2012 είχε ανατεθεί ρητά στην NorthLink 2. Η δημό-

σια σύμβαση προέβλεπε επακριβώς τις υπηρεσίες που όφειλε να προσφέρει η NorthLink 2 και τον τρόπο με τον οποίο μπορούσε να αλλάξει το εύρος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(332) Η δημόσια σύμβαση περιλαμβάνει επίσης σαφείς διατάξεις για τον έλεγχο παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, με την υποβολή τακτικών και λεπτομερών στοιχείων από την NorthLink 2 στις αρχές της Σκωτίας σχετικά με τη λειτουργία των γραμμών. Για παράδειγμα, υπάρχουν δείκτες επιδόσεων, οι οποίοι εκτιμώνται τακτικά. Εάν δεν τηρούνται οι δείκτες επιδόσεων, τότε η επιχορήγηση μπορεί να μειωθεί ανάλογα.

5.3.4.3. Αναλογικότητα

α) NorthLink 1 (2002-2006)

(333) Σε αντίθεση με τις επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac, οι οποίες συνιστούν υφιστάμενες ενισχύσεις (βλέπε ανωτέρω τμήμα 5.2.2), οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 και την NorthLink 2 συνιστούν νέες ενισχύσεις. Επομένως, δεν αρκεί η Επιτροπή να αξιολογήσει εάν οι διατάξεις της τρέχουσας δημόσιας σύμβασης (για την περίοδο 2006-2012) παρέχουν επαρκείς εγγυήσεις για την αποφυγή τυχόν υπερβολικής αποζημίωσης και πιθανής συμπεριφοράς που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού από τον πάροχο της δημόσιας υπηρεσίας. Είναι επίσης αναγκαίο να αξιολογηθεί εάν υπήρξε, ενδεχομένως, υπερβολική αποζημίωση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας προς την NorthLink από το 2002 και έπειτα, εάν ο πάροχος της δημόσιας υπηρεσίας επέδειξε συμπεριφορά που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού και κατά συνέπεια αύξηση του κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας του σε βαθμό που δεν είναι ανάλογος προς τον επιδιωκόμενο στόχο των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.

(334) Θα πρέπει ωστόσο να επισημανθεί ότι η εκτίμηση της συμβατότητας περιορίζεται στον έλεγχο για τυχόν υπερβολική αποζημίωση και πιθανή συμπεριφορά που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού και δεν ασχολείται με το ζήτημα της μείωσης ή της ελαχιστοποίησης του κόστους, σε αντίθεση με την εκτίμηση της ύπαρξης κρατικών ενισχύσεων βάσει του όρου 4 της απόφασης Altmark. Στο πλαίσιο της εκτίμησης της συμβατότητας με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης η Επιτροπή δεν ελέγχει εάν η δημόσια υπηρεσία θα μπορούσε να παρασχεθεί με μικρότερο κόστος.

(335) Όπως φαίνεται στον ανωτέρω πίνακα 3, οι δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 1 της απέφεραν κέρδη κάποια χρόνια (2003-2004 και 2005-2006) και προκάλεσαν ζημιές κάποια άλλα (2002-2003 και 2004-2005). Από τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας η NorthLink 1 κατά την περίοδο στην οποία εξυπηρετούσε τις γραμμές στις βόρειες νήσους (2002-2006) αποκόμισε κέρδος ύψους 0,9 εκατομμυρίων λιρών. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε επιπλέον μέση ετήσια δημόσια χρηματοδότηση ύψους 0,2 εκατομμυρίων λιρών.

- (336) Θα πρέπει πρώτα να σημειωθεί ότι τα στοιχεία που διέθεσαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου προκύπτουν από αναλυτική λογιστική καταχώριση με βάση τους εκ του νόμου προβλεπόμενους λογαριασμούς. Τα αποτελέσματα αυτά επικυρώθηκαν από ανεξάρτητο εξωτερικό ελεγκτή ως προς τη χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία, τα λογιστικά στοιχεία και το περιεχόμενο της λογιστικής κατάστασης. Δεν βρέθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των αναφερόμενων ποσών και των σχετικών βιβλίων και στοιχείων της NorthLink 1. Τα στοιχεία αυτά είναι επαρκώς τεκμηριωμένα και αξιόπιστα ⁽⁵⁶⁾.
- (337) Η επιπλέον μέση ετήσια δημόσια χρηματοδότηση ύψους 0,2 εκατομμυρίων λιρών είναι εξαιρετικά περιορισμένη σε σύγκριση με τη μέση ετήσια δημόσια αποζημίωση που χορηγήθηκε στην NorthLink 1 ύψους περίπου 23,2 εκατομμυρίων λιρών ⁽⁵⁷⁾, αντιπροσωπεύοντας μόλις περίπου το 0,9 % αυτού του ποσού.
- (338) Η Επιτροπή αποδέχεται την αρχή ότι η αποζημίωση που καταβάλλεται σε επιχειρήσεις στις οποίες έχουν ανατεθεί υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος «δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό που χρειάζεται για την κάλυψη των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών» ⁽⁵⁸⁾. Ως εύλογο κέρδος νοείται ένα «ποσοστό απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων που λαμβάνει υπόψη τον αναλαμβανόμενο από την επιχείρηση κίνδυνο, ή την έλλειψη κινδύνου, ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης (...)». Στην προκειμένη περίπτωση, το μέσο ετήσιο περιθώριο κέρδους που ανέρχεται στο 0,6 % των εσόδων από τη δημόσια υπηρεσία ⁽⁵⁹⁾ είναι πολύ περιορισμένο και μπορεί να γίνει δεκτό ως εύλογο λόγω των κινδύνων που διατρέχει η NorthLink 1 κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας της. Θα πρέπει να σημειωθεί ειδικότερα ότι αυτά τα πολύ περιορισμένα κέρδη της NorthLink 1 προέκυψαν μετά από διαδικασία διαγωνισμού για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης και, επομένως, έπρεπε να περιοριστούν στο ελάχιστο, σύμφωνα με τους όρους της αγοράς.
- (339) Επομένως, η NorthLink 1 δεν έχει λάβει αδικαιολόγητα μεγάλη αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο που εξυπηρετούσε τις γραμμές στα βόρεια νησιά.
- (340) Στην αρχική καταγγελία της Streamline Shipping τον Ιούλιο του 2004 περιλαμβάνεται ο ισχυρισμός ότι τουλάχιστον 2 εκατ. λίρες καταβλήθηκαν στην NorthLink 1 εκτός του πεδίου των επιστρεπτών δαπανών για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της όσον αφορά την απευθείας ναύλωση ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευμάτων. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το γεγονός αυτό δεν οδήγησε σε υπερβολική αμοιβή για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 1.
- (341) Όσον αφορά το ζήτημα μιας πιθανής συμπεριφοράς που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα στοιχεία για τις τιμές που υπέβαλε η Streamline Shipping ⁽⁶⁰⁾ δεν παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ NorthLink 1 και Streamline Shipping. Στη γραμμή για τα νησιά Shetland οι τιμές της NorthLink 1 όλα τα χρόνια ήταν υψηλότερες από τις τιμές της Streamline Shipping. Στη γραμμή για τα νησιά Orkney οι τιμές της NorthLink 1 όλα τα χρόνια ήταν χαμηλότερες από τις τιμές της Streamline Shipping (μεταξύ 5 % και 13 %), αλλά το γεγονός αυτό και μόνο δεν αποδεικνύει την ύπαρξη αντανταγωνιστικής συμπεριφοράς. Επιπλέον, η σύγκριση είναι πιθανώς παραπλανητική, καθώς οι τιμές εμπορευματικών μεταφορών με πλοία τύπου Ro-Ro και Lo-Lo δεν είναι άμεσα συγκρίσιμες, όπως αναφέρεται από τις βρετανικές αρχές.
- (342) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι εμπορικές δραστηριότητες της NorthLink 1 ήταν επικερδείς σε κάθε έτος λειτουργίας της. Αυτό σημαίνει ότι οι τιμές που χρέωνε η NorthLink 1 για τις εμπορικές της δραστηριότητες διαμορφώνονταν με βάση την αγορά και ήταν συμβατές με τις προοπτικές μεγιστοποίησης του κέρδους ενός ιδιώτη επενδυτή.
- (343) Επιπλέον, στην έκθεσή της που δημοσίευσε το Δεκέμβριο του 2005, η οποία αναλύει την επίδοση της NorthLink 1, η Audit Scotland δεν κάνει λόγο για συμπεριφορά που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού (π.χ. χαμηλότερες τιμές), ως αιτία για τις οικονομικές δυσκολίες της NorthLink 1. Αντίθετα, αυτές οι δυσκολίες αποδίδονται κυρίως στον αυξημένο και απροσδόκητο ανταγωνισμό άλλων επιχειρήσεων.
- (344) Εν κατακλείδι, η NorthLink 1 δεν έχει λάβει αδικαιολόγητα μεγάλη αποζημίωση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας της και δεν υπάρχουν στοιχεία ότι επέδειξε συμπεριφορά που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού στο διάστημα που εξυπηρετούσε τις γραμμές στις βόρειες νήσους. Το συμπέρασμα που συνάγεται είναι ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 ήταν ανάλογες προς τις δημόσιες υπηρεσίες που παρέσχε.

β) NorthLink 2 (2006-2012)

- (345) Όσον αφορά τη δημόσια σύμβαση της NorthLink 2, η Επιτροπή οφείλει αφενός να ελέγξει κατά πόσο υπήρξε υπερβολική αποζημίωση για τις παρασχεθείσες δημόσιες υπηρεσίες μέχρι σήμερα. Θα ελέγξει επίσης εάν επεδείχθη συμπεριφορά που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού, η οποία θα επέφερε αύξηση του κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε βαθμό δυσανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο της δημόσιας σύμβασης. Από την άλλη πλευρά, Επιτροπή πρέπει να ελέγξει εάν οι ισχύουσες διατάξεις της δημόσιας σύμβασης με την NorthLink 2 περιλαμβάνουν επαρκείς εγγυήσεις για να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα των ενισχύσεων.
- (346) Όπως φαίνεται στον πίνακα 5, από τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 2 αποκόμισε κέρδη τα πρώτα δύο χρόνια λειτουργίας (2006/07 και 2007/08). Από τις μέχρι τώρα δραστηριότητες της η NorthLink 2 έχει αποκομίσει κέρδη ύψους των 2,4 εκατομμυρίων λιρών. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε επιπλέον μέση ετήσια δημόσια χρηματοδότηση ύψους 1,2 εκατομμυρίων λιρών.

⁽⁵⁶⁾ Όσον αφορά το παραδεκτό της μεθόδου «αναδρομικού υπολογισμού», βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου, της 7ης Ιουνίου 2006, στην υπόθεση T-613/97 - UFEX κ.ά. κατά Επιτροπής (ιδίως τα σημεία 128-147).

⁽⁵⁷⁾ Συνολικά 92,6 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 κατά τη διάρκεια των τεσσάρων περίπου ετών λειτουργίας.

⁽⁵⁸⁾ Βλέπε παράγραφο 14 του πλαισίου των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

⁽⁵⁹⁾ Τα μέσα ετήσια έσοδα από τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 1 ανήλθαν σε 32,4 εκατομμύρια λίρες (βλέπε ανωτέρω πίνακα 3).

⁽⁶⁰⁾ Βλέπε πίνακα 6.

- (347) Όπως προαναφέρθηκε στην περίπτωση της NorthLink 1, θα πρέπει πρώτα να σημειωθεί ότι τα στοιχεία που διέδξαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου προκύπτουν από αναλυτική λογιστική καταχώριση, με βάση τους εκ του νόμου προβλεπόμενους λογαριασμούς. Τα αποτελέσματα αυτά επικυρώθηκαν από ανεξάρτητο εξωτερικό ελεγκτή ως προς τη χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία, τα λογιστικά στοιχεία και το περιεχόμενο της λογιστικής κατάστασης. Δεν βρέθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των αναφερόμενων ποσών και των σχετικών βιβλίων και στοιχείων της NorthLink 2. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία αυτά είναι επαρκώς τεκμηριωμένα και αξιόπιστα ⁽⁶¹⁾.
- (348) Η επιπλέον μέση ετήσια δημόσια χρηματοδότηση ύψους 1,2 εκατομμυρίων λιρών είναι μικρή σε σύγκριση με τη μέση ετήσια δημόσια αποζημίωση που χορηγήθηκε στην NorthLink 2, ύψους 26,6 εκατομμυρίων λιρών ⁽⁶²⁾, καθώς ανέρχεται μόλις στο 4,5 % περίπου αυτού του ποσού.
- (349) Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή έχει αποδεχθεί την αρχή του εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Στην προκειμένη περίπτωση το μέσο ετήσιο περιθώριο κέρδους που ανέρχεται στο 2,4 % των εσόδων από τη δημόσια υπηρεσία ⁽⁶³⁾ είναι μικρό και μπορεί να γίνει δεκτό ως εύλογο λόγω των κινδύνων που διατρέχει η NorthLink 2 κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θα πρέπει να σημειωθεί ειδικότερα ότι αυτό το περιθώριο κέρδους της NorthLink 2 προέκυψε μετά από διαδικασία διαγωνισμού για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης και, επομένως, έπρεπε να περιοριστεί στο ελάχιστο, σύμφωνα με τους όρους της αγοράς.
- (350) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η NorthLink 2 δεν έχει λάβει αδικαιολόγητα μεγάλη αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο που εξυπηρετούσε τις γραμμές στις βόρειες νήσους.
- (351) Όσον αφορά το ενδεχόμενο συμπεριφοράς από την NorthLink 2 που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Streamline Shipping ισχυρίστηκε ότι οι μειώσεις στις τιμές των εμπορευματικών μεταφορών κατά 25 % στα νησιά Shetland και 19 % στα νησιά Orkney που ανακοινώθηκαν στην αρχή της τρίτης δημόσιας σύμβασης τον Ιούλιο του 2006 προκάλεσαν αδικαιολόγητη ζημία στην Streamline Shipping, που οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην αυξημένη επιδότηση της NorthLink 2 σε σύγκριση με την NorthLink 1.
- (352) Όπως αναφέρεται παραπάνω, η NorthLink 2 δεν ασκεί δραστηριότητες εκτός του πεδίου ισχύος της δημόσιας σύμβασης. Ειδικότερα, σε αντίθεση με τη δημόσια σύμβαση με την NorthLink 1, η σύμβαση μεταξύ των αρχών της Σκωτίας και της NorthLink 2 αφορούσε τις εμπορευματικές μεταφορές ως δραστηριότητες που υπόκεινται στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω μείωση των τιμών των εμπορευματικών μεταφορών επιβλήθηκε από τις αρχές της Σκωτίας ως όρος του διαγωνισμού. Επομένως, η πληροφορία αυτή ήταν γνωστή και οι συμμετέχοντες έπρεπε να τη λάβουν υπόψη κατά τη διατύπωση των προσφορών τους.
- (353) Η NorthLink 2 δεν έχει μέχρι στιγμής λάβει υπερβολική αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, όπως φαίνεται στον ανωτέρω πίνακα 5, οι εμπορευματικές μεταφορές ήταν επικερδείς κατά τα δύο έτη λειτουργίας της NorthLink 2. Αυτό σημαίνει ότι οι τιμές που χρέωνε η NorthLink 2 στις εμπορικές της δραστηριότητες διαμορφωνόταν με βάση την αγορά και ήταν συμβιβάσιμες με τη συμπεριφορά επενδυτή αγοράς που επιδιώκει μεγιστοποίηση του κέρδους.
- (354) Επιπλέον, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι τιμές εμπορευματικών μεταφορών με πλοία τύπου Ro-Ro και Lo-Lo δεν είναι άμεσα συγκρίσιμες για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 99.
- (355) Επιπλέον, σε αντίθεση με την NorthLink 2, η Pentland Ferries δεν δημοσιεύει τις τιμές των εμπορευματικών μεταφορών, αλλά καλεί τους υποψήφιους πελάτες να επικοινωνήσουν με τα γραφεία κρατήσεων για να ενημερωθούν για τις τιμές και να κάνουν κράτηση. Επομένως, θα ήταν δύσκολο για την NorthLink 2 να προσφέρει σκόπιμα και συνεχώς τιμές χαμηλότερες από αυτές της Pentland Ferries.
- (356) Όσον αφορά και πάλι το ενδεχόμενο επίδειξης συμπεριφοράς εκ μέρους της Pentland Ferries που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Pentland Ferries ισχυρίστηκε ότι η NorthLink 2 εφαρμόζει ένα σύστημα εκπτώσεων για τους κατοίκους των νησιών Orkney με την ονομασία «friends and family» (φίλοι και συγγενείς), το οποίο έχει πολύ αρνητικές συνέπειες για τα ανταγωνιστικά δρομολόγια της Pentland Ferries ⁽⁶⁴⁾.
- (357) Όπως φαίνεται στον πίνακα 7 παραπάνω, όλες οι βασικές τιμές που χρεώνει η NorthLink 2 για επιβάτες και οχήματα είναι υψηλότερες από εκείνες που χρεώνει η Pentland Ferries. Δεν υπάρχουν δημοσιευμένα στοιχεία για πιθανές εκπτώσεις που προσφέρει η Pentland Ferries, αλλά ακόμη και αν υποτειθεί ότι δεν προσφέρει εκπτώσεις, οι τιμές που χρεώνει η NorthLink 2, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εκπτώσεων «friends and family», δεν είναι σημαντικά ή συνεχώς χαμηλότερες από τις τιμές που χρεώνει η Pentland Ferries. Επιπλέον, οι εκπτώσεις δεν προσφέρονται κατά την υψηλή περίοδο (Ιούλιο και Αύγουστο). Όπως αναφέρουν επίσης οι βρετανικές αρχές, το σύστημα εκπτώσεων αφορά πολύ μικρό ποσοστό των μεταφορών που πραγματοποιεί η NorthLink 2 (1,6 %) και ακόμη μικρότερο ποσοστό των εσόδων της NorthLink 2 (0,5 %). Τα διαφυγόντα έσοδα της NorthLink 2 από τις πωλήσεις εισιτηρίων είναι πολύ περιορισμένα λόγω των εκπτώσεων (μη λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή πρόσθετη ζήτηση που δημιουργείται από τις εκπτώσεις) ⁽⁶⁵⁾. Τέλος, η Pentland Ferries δεν ήταν σε θέση να αποδείξει με συγκεκριμένα στοιχεία ότι είχε ζημιωθεί από το εν λόγω σύστημα εκπτώσεων. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να προβληθεί βασισμός ο ισχυρισμός ότι NorthLink 2 επέδειξε συμπεριφορά που συνεπάγεται στρέβλωση του ανταγωνισμού ή ότι υπήρξε οποιαδήποτε σοβαρή επίπτωση για τον ανταγωνισμό εξαιτίας του εν λόγω συστήματος εκπτώσεων.

⁽⁶¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 56.

⁽⁶²⁾ Βλέπε πίνακα 4.

⁽⁶³⁾ Τα μέσα ετήσια έσοδα από τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 2 ανήλθαν σε 50,5 εκατομμύρια λίρες (βλέπε ανωτέρω πίνακα 5).

⁽⁶⁴⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 107 έως 109 ανωτέρω.

⁽⁶⁵⁾ Με βάση την εκτίμηση των βρετανικών αρχών για τα συνολικά έσοδα από το σύστημα αυτό (για όλους τους επιλέξιμους επιβάτες και τα αυτοκίνητα) το 2008, τα οποία ανήλθαν περίπου σε 95 000 λίρες, η έκπτωση του 30 % θα αντιπροσώπευε περίπου 40 700 λίρες.

- (358) Υποστηρίχθηκε επίσης από ένα ενδιαφερόμενο μέρος ότι η NorthLink 2 προσφέρει κατάλυμα με πρωινό στο πλοίο στα νησιά Orkney (όταν το πλοίο διανυκτερεύει σε λιμάνι) σε τιμές οι οποίες είναι κάτω του κόστους και ότι αυτό επηρεάζει τα ξενοδοχεία που προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες ⁽⁶⁶⁾. Παρόλο που το ζήτημα αυτό δεν αναφέρεται στην απόφαση έναρξης της επίσημης διαδικασίας έρευνας, δεν παρασχεθήκαν συγκεκριμένα στοιχεία που να δείχνουν ότι οι τιμές που χρεώνει η NorthLink 2 για την υπηρεσία αυτή είναι κάτω του κόστους ή ότι η υπηρεσία αυτή επηρεάζει αρνητικά τα έσοδα ανταγωνιστικών μεταφορών που προσφέρουν κατάλυμα με πρωινό σε ξενοδοχεία. Επιπλέον, το κόστος διανυκτέρευσης στο πλοίο δεν μπορεί να συγκριθεί άμεσα με το κόστος διαμονής σε ξενοδοχεία. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να προβληθεί βεβαίως ο ισχυρισμός ότι επιδειχθηκε συμπεριφορά από την NorthLink 2 που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού ή ότι υπήρξε οποιαδήποτε σοβαρή στρέβλωση του ανταγωνισμού εξαιτίας της εν λόγω υπηρεσίας. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, τυχόν στρέβλωση του ανταγωνισμού δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι λαμβάνει χώρα εξ ολοκλήρου εντός των νησιών Orkney.
- (359) Εκτός από την εκτίμηση της αναλογικότητας των ενισχύσεων κατά το παρελθόν, η Επιτροπή πρέπει επίσης να ελέγξει εάν οι διατάξεις της δημόσιας σύμβασης παρέχουν επαρκείς εγγυήσεις ότι δεν θα υπάρξει υπερβολική αποζημίωση ή συμπεριφορά που συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού στο μέλλον.
- (360) Όπως προαναφέρθηκε ⁽⁶⁷⁾, ο δημόσιος διαγωνισμός πραγματοποιήθηκε κατά τρόπο ανοικτό και διαφανή.
- (361) Κατά την άποψη της Επιτροπής οι διατάξεις της δημόσιας σύμβασης είναι σκόπιμο να αποτρέπουν την καταβολή υπερβολικής αποζημίωσης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η αντιστάθμιση περιορίζεται στα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανομένου του εύλογου κέρδους) μείον τα λειτουργικά έσοδα. Τα έξοδα που είναι επιλέξιμα για αποζημίωση ορίζονται επίσης με σαφήνεια στη δημόσια σύμβαση.
- (362) Υπάρχει ένας μηχανισμός ανάκτησης κεφαλαίων που προβλέπει ότι θα επιστρέφεται το μεγαλύτερο μέρος οποιασδήποτε υπερβολικής αποζημίωσης στις αρχές της Σκωτίας. Μόνο μικρά ποσά δεν επιστρέφονται. Για παράδειγμα, αν η υπερβολική αποζημίωση είναι 1 εκατομμύριο λίρες Αγγλίας, η NorthLink 2 θα κρατήσει μόνο τις 275 000 λίρες. Αν είναι 10 εκατομμύρια λίρες, η NorthLink 2 θα κρατήσει τις 725 000 λίρες. Ο σκοπός του συστήματος αυτού είναι να δώσει κίνητρο στην NorthLink 2 να μειώσει τα έξοδα και να είναι πιο αποτελεσματική. Τα ποσά αυτά είναι πολύ μικρά και σύμφωνα με τον ορισμό του «εύλογου κέρδους» που περιλαμβάνεται στο πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (σημείο 18) ⁽⁶⁸⁾. Παρόλο που το πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ενδεχόμενα ποσά υπερβολικής αποζημίωσης που μπορεί να κρατήσει η NorthLink 2 είναι πολύ μικρά και ανάλογα με τα ποσά της αποζημίωσης.
- (363) Επιπλέον, το περιθώριο κέρδους που προβλέπεται στο πλαίσιο της δημόσιας σύμβασης προέκυψε από διαδικασία διαγωνισμού και επομένως διασφαλίζεται ότι έχει καθοριστεί σε λογικό επίπεδο.
- (364) Υπάρχει επίσης μια ρήτρα στη δημόσια σύμβαση που διασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που ο πάροχος της δημόσιας υπηρεσίας εισπράξει κρατικές ενισχύσεις και από άλλες πηγές, θα μειωθεί ανάλογα η επιδότηση.
- (365) Εν κατακλείδι, η δημόσια σύμβαση περιέχει επαρκείς διασφαλίσεις για την αποτροπή καταβολής υπερβολικής αποζημίωσης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (366) Εκτός από το ζήτημα της υπερβολικής αποζημίωσης, θα πρέπει επίσης να αξιολογηθεί κατά πόσο η δημόσια σύμβαση περιλαμβάνει επαρκείς εγγυήσεις για την αποτροπή του ενδεχόμενου επίδειξης αντανταγωνιστικής συμπεριφοράς εκ μέρους της NorthLink 2, η οποία ενδέχεται να προκαλέσει αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Κάτι τέτοιο θα συνέβαινε, για παράδειγμα, εάν η NorthLink 2 ήταν σε θέση να προσφέρει συνεχώς χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών, απομακρύνοντάς τους έτσι από την αγορά.
- (367) Η δημόσια σύμβαση προβλέπει αυστηρούς όρους όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων. Ορίζει ότι πρέπει να ζητείται η γνώμη των αρχών της Σκωτίας σε περίπτωση που οι τιμές αναθεωρηθούν. Ειδικότερα, η NorthLink 2 θα παραβίαζε τις διατάξεις της δημόσιας σύμβασης στην περίπτωση που μείωνε τις τιμές μονομερώς και αδικαιολόγητα, προκειμένου να απομακρύνει τους υφιστάμενους ανταγωνιστές από την αγορά ή να αποκλείσει την είσοδο νέων ανταγωνιστών. Επιπλέον, η NorthLink 2 δεν δύναται να ζητήσει επιπλέον αποζημίωση για ενδεχόμενη μείωση των εσόδων της λόγω εκπτώσεων ή μειώσεων των τιμών που καθορίζονται στο δημοσιευμένο πίνακα τιμών. Το μέτρο αυτό εμποδίζει την αντανταγωνιστική συμπεριφορά όσον αφορά τις τιμές.
- (368) Στρέβλωση της αγοράς θα μπορούσε επίσης να προκύψει, εάν ο πάροχος δημόσιας υπηρεσίας μπορούσε, ενεργώντας αυτόβουλα, να τροποποιήσει ή να αυξήσει την προσφορά δημόσιας υπηρεσίας του προσδέτοντας, για παράδειγμα, νέες γραμμές ή αυξάνοντας σημαντικά τα δρομολόγια. Εάν η NorthLink 2 δικαιούνταν αυτομάτως πρόσθετη αποζημίωση για τις πρόσθετες αυτές υπηρεσίες, το γεγονός αυτό θα προκαλούσε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού πέραν του εύλογου ανταλλάγματος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

⁽⁶⁶⁾ Βλέπε ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 111.

⁽⁶⁷⁾ Βλέπε ενότητα όπου εκτιμάται η συμμόρφωση με το κριτήριο 4 της απόφασης Altmark (αιτιολογικές σκέψεις 220 έως 224).

⁽⁶⁸⁾ Π.χ., εάν η υπερβολική αποζημίωση ήταν συνολικά 10 εκατ. λίρες (σενάριο πολύ απίθανο και που δεν έχει συμβεί στο παρελθόν), οι 725 000 λίρες που θα κρατούσε η NorthLink 2 θα αντιπροσώπευαν μόνο περίπου το 2,5 % της ετήσιας αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην NorthLink 2 το 2007-2008 και πολύ μικρότερο ποσοστό των συνολικών εσόδων.

- (369) Η δημόσια σύμβαση προβλέπει ρητά ότι πρέπει να ζητείται εκ των προτέρων η γνώμη και να λαμβάνεται η έγκριση των Υπουργών της Σκωτίας, πριν πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή στους δημοσιευμένους πίνακες τιμών ή δρομολογίων ή στις συμφωνηθείσες υπηρεσίες.
- (360) Υπάρχουν επίσης ειδικές διατάξεις στη δημόσια σύμβαση που απαγορεύουν στον πάροχο δημόσιας υπηρεσίας να λάβει διεισδοτήσεις για τις δημόσιες και μη υπηρεσίες του και απαιτεί όλες οι συναλλαγές μεταξύ της NorthLink 2 και των θυγατρικών της να διεξάγονται με βάση τους όρους της αγοράς.
- (371) Σχεδόν όλες οι δραστηριότητες της NorthLink 2 εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της δημόσιας σύμβασης. Ωστόσο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαφάνεια, πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί μεταξύ των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας και των ενδεχόμενων δραστηριοτήτων μη δημόσιας υπηρεσίας ή εμπορικών δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας για τη διαφάνεια.
- (372) Σύμφωνα με τους όρους της δημόσιας σύμβασης η NorthLink 2 οφείλει να γνωστοποιεί, σε ετήσια βάση, τα πραγματικά έξοδα που υφίσταται σε σχέση με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω «Δήλωση Πραγματικών Αποτελεσμάτων» διαχωρίζει τις δαπάνες παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τις υπόλοιπες δραστηριότητες της NorthLink 2. Έτσι, διασφαλίζεται η σαφής διάκριση των δημοσίων πόρων που χορηγούνται στην NorthLink 2 και της χρήσης των πόρων αυτών από τις υπόλοιπες δραστηριότητες της NorthLink 2. Η δημόσια σύμβαση προβλέπει ρητά την ανάγκη τήρησης σαφών, χωριστών και διαφανών λογιστικών συστημάτων για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας.
- (373) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η σαφής διάκριση των εξόδων που προκύπτουν από τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας από τα έξοδα που προκύπτουν από άλλες δραστηριότητες, είναι επίσης αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο σύστημα για τον επιμερισμό των εξόδων που είναι κοινά στα δύο είδη δραστηριοτήτων.
- (374) Η δημόσια σύμβαση αναφέρει αναλυτικά όλα τα έξοδα που γίνονται δεκτά για αποζημίωση. Εκτός από τις ενισχύσεις για την κάλυψη ελλειμμάτων, οι οποίες προορίζονται για την κάλυψη όλων των λειτουργικών εξόδων που συνδέονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας (π.χ. έξοδα για το ναυτιλλόμενο προσωπικό, καύσιμα, έξοδα σταθμών επιβίβασης/αποβίβασης, έκδοση εισιτηρίων, ασφάλιστρα, κ.λπ.), προβλέπονται συμπληρωματικές ενισχύσεις για απρόσμενες αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων και για κεφαλαιουχικές δαπάνες που συνδέονται με την αγορά στοιχείων ενεργητικού για την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών. Όλα τα έξοδα που καλύπτονται από τις ενισχύσεις ελλειμμάτων ποσοτικοποιούνται επακριβώς στο βασικό σενάριο και οι όροι για την καταβολή και τον προσδιορισμό των πιθανών συμπληρωματικών ενισχύσεων για καύσιμα και κεφάλαιο καθορίζονται με ακρίβεια στη δημόσια σύμβαση.
- (375) Επομένως, η δημόσια σύμβαση είναι αρκετά σαφής όσον αφορά τον επιμερισμό των εξόδων μεταξύ δημόσιας και μη δημόσιας υπηρεσίας.
- (376) Η Επιτροπή επισημαίνει κατηγορηματικά στο πλαίσιο αυτό ότι οι βρετανικές αρχές σκοπεύουν να προβούν σε δημόσια διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη κάθε φορά που πραγματοποιούνται σημαντικές αλλαγές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της NorthLink 2 για τις γραμμές στις βόρειες νήσους. Θα ζητήσουν, επίσης, από την NorthLink 2 να καταρτίσει χωριστούς ελεγμένους λογαριασμούς αποτελεσμάτων για τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας και για τις εμπορικές δραστηριότητες από το οικονομικό έτος 2009-2010 και έπειτα και σκοπεύουν να συμπεριλαμβάνουν τις απαιτήσεις αυτές σε όλες τις μελλοντικές συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για πορθμειακές υπηρεσίες στα βόρεια νησιά.

5.3.4.4. Συμπέρασμα

α) NorthLink 1 (2002-2006)

- (377) Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στην NorthLink 1 έχουν καθοριστεί ορθώς και έχουν ανατεθεί κατά τον δέοντα τρόπο. Οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 κατά την περίοδο 2002-2006 δεν αποτελούν υπερβολική αποζημίωση για την παροχή αυτής της δημόσιας υπηρεσίας από την εν λόγω εταιρεία. Επίσης, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία περί συμπεριφοράς που θα επέφερε τεχνητή αύξηση του κόστους της δημόσιας υπηρεσίας και θα προκαλούσε έτσι αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

- (378) Επομένως, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 κατά την περίοδο 2002-2006 είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

β) NorthLink 2 (2006-2012)

- (379) Οι κρατικές ενισχύσεις που έχουν χορηγηθεί στην NorthLink 2 μέχρι στιγμής δεν συνιστούν υπερβολική αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που ανατέθηκε στην εταιρεία. Επίσης, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία περί συμπεριφοράς που θα επέφερε τεχνητή αύξηση του κόστους της δημόσιας υπηρεσίας και θα προκαλούσε έτσι αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

- (380) Οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος για τη λειτουργία των γραμμών στα βόρεια νησιά έχουν οριστεί σαφώς και έχουν ανατεθεί κατά τον δέοντα τρόπο στην NorthLink 2. Υπάρχουν επαρκείς εγγυήσεις που διασφαλίζουν ότι η αποζημίωση η οποία χορηγείται στην NorthLink 2 είναι ανάλογη προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 2 για τη λειτουργία αυτών των γραμμών είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (381) Βάσει των ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac για τη λειτουργία των γραμμών σε όλα τα δυτικά νησιά, με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon, αποτελούν υφιστάμενες ενισχύσεις που είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

- (382) Όσον αφορά τη γραμμή Gourock-Dunoon, σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού διαδικασίας, η Επιτροπή επισημαίνει την αποδοχή από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου των κατάλληλων μέτρων που πρότείνει σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού διαδικασίας και θεωρεί ότι, εάν εφαρμοσθούν σωστά τα κατάλληλα μέτρα που περιγράφονται παραπάνω, το καθεστώς των υφιστάμενων ενισχύσεων θα να είναι επίσης σύμφωνο με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Το Ηνωμένο Βασίλειο υποχρεούται να κινήσει τις διαδικασίες που απαιτούνται για την προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού για την εν λόγω γραμμή πριν τα τέλη του 2009. Η επακόλουθη δημόσια σύμβαση πρόκειται να τεθεί σε ισχύ από τα τέλη Ιουνίου 2011. Η εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων που περιγράφονται ανωτέρω θα παρακολουθείται στενά από την Επιτροπή και το Ηνωμένο Βασίλειο οφείλει να την ενημερώνει τακτικά σχετικά με όλα τα μέτρα που θα ληφθούν κατά τη διαδικασία εφαρμογής.
- (383) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην NorthLink 1 και την NorthLink 2 για τη λειτουργία των γραμμών στα βόρεια νησιά κατά την περίοδο 2002-2006 και 2007-2009 αντίστοιχα είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι υφιστάμενες κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην CalMac Ferries Ltd. στο πλαίσιο της δημόσιας σύμβασης για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών με πορθμεία στα δυτικά νησιά της Σκωτίας (με εξαίρεση τη γραμμή Gourock-Dunoon) είναι συμβατές με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 2

Οι υφιστάμενες κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Cowal Ferries Ltd. σε σχέση με τη λειτουργία της γραμμής Gourock-Dunoon είναι συμβατές με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συν-

θήκης, υπό τον όρο ότι το Ηνωμένο Βασίλειο θα εφαρμόσει τα κατάλληλα μέτρα, σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

Ειδικότερα, το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να κινήσει τις διαδικασίες που απαιτούνται για την προκήρυξη ενός δημόσιου διαγωνισμού για τη γραμμή Gourock-Dunoon πριν τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Η επακόλουθη δημόσια σύμβαση πρέπει να αρχίσει να ισχύει πριν τις 30 Ιουνίου 2011.

Άρθρο 3

Το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να ενημερώσει αμέσως την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θα λάβει για την υλοποίηση των δεσμεύσεων του όσον αφορά τη χρηματοδότηση της γραμμής Gourock-Dunoon.

Άρθρο 4

Οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις NorthLink Orkney και Shetland Ferries Ltd. και στην NorthLink Ferries Ltd. στο πλαίσιο των αντίστοιχων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών με πορθμεία στις βόρειες νήσους της Σκωτίας είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας.

Βρυξέλλες, 28 Οκτωβρίου 2009.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας* (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της *Επίσημης Εφημερίδας*. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

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

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

