

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 45



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

54. évfolyam

2011. február 18.

Tartalom

IV Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok

2011/97/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2005. szeptember 14.) – az Olympic Airways – szerkezetátalakításához és privatizációjához nyújtott C 11/04 (korábbi NN 4/03) – számú állami támogatásról (az értesítés a C(2005) 2706. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1

2011/98/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2009. október 28.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága által nyújtott C 16/08 (ex NN 105/05 és NN 35/07) állami támogatásról – Támogatás a CalMac és a NorthLink vállalatok Skóciában nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásaihoz (az értesítés a C(2009) 8117. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 33

Ár: 4 EUR

(¹) EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

IV

(Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok)

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. szeptember 14.)

az Olympic Airways – szerkezetátalakításához és privatizációjához nyújtott C 11/04 (korábbi NN 4/03) – számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2005) 2706. számú dokumentummal történt)

(Csak a görög nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/97/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽¹⁾,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) A görög hatóságok 2003. március 3-án kelt levelükben (TREN A/26534, 2003. július 25.) hangsúlyozták elkötelezettségüket az állami tulajdonban lévő Olympic Airways légitársaság privatizációjával, illetve felhívták a figyelmet az ügyben megtett eddigi lépésekre.

(2) A Bizottság hivatalos értesítés hiányában 2003. szeptember 8-án kötelező információnyújtásról szóló határozatot fogadott el (C(2003) 3266), amelyről 2003. szeptember 9-én tájékoztatták a görög hatóságokat; a Bizottság azt kérte, hogy bocsássák rendelkezésére az összes szükséges információt ahhoz, hogy megvizsgálhassa, mennyiben összeegyeztethetők az Olympic Airways szerkezetátalakítására és privatizációjára irányuló intézkedések a Szerződés 87. cikkével.

(3) A Bizottság ugyanezen a napon levélben (TREN D/15287) hívta fel ismételtén a görög hatóságok figyelmét arra, hogy hivatalosan értesítsék a Bizottságot az Olympic Airways privatizációjáról szóló, 2003. szeptember 9-én elfogadott törvényről. A görög hatóságok

2003. szeptember 17-én kelt levelükben (TREN A/30881) kifejtették, hogy a kellő időben be kívánják nyújtani a szóban forgó információkat.

(4) 2003. szeptember 25-én egy versenytárstól, az Aegean Airlines-tól hivatalos panasz (TREN A/30589) érkezett a Bizottsághoz az Olympic Airways privatizációjával kapcsolatban.

(5) A privatizációs törvényt, valamint az információnyújtási kötelezettségről szóló határozatra vonatkozó választ a 2003. szeptember 29-én kelt levélben (TREN A/30866) küldték meg a Bizottságnak. Bizonyos adatok továbbra is hiányoztak, s erről a Bizottság 2003. október 31-én kelt levelében (TREN D/17821) tájékoztatta a görög hatóságokat; a levelet 2003. december 4-én a görög állandó képviselő részére is elfaxolták.

(6) 2003. december 12-én Olympic Airlines néven új társaságot hoztak létre azt megelőzően, hogy a Bizottság befejezte volna annak vizsgálatát, hogy az Olympic Airways szerkezetátalakítása és privatizációjára irányuló intézkedések összeegyeztethetők-e a Szerződés 87. cikkével. A Bizottság által elfogadott információnyújtási rendelkezéssel kapcsolatos eljárást az Állami Támogatások Hivatala ennek megfelelően 2003. szeptember 8-án NN 4/03. számon nyilvántartásba vette.

(7) A Bizottság 2003. december 15-én (TREN D/22742) megismételte a privatizációval kapcsolatos adatközlésre vonatkozó felszólítását, a görög hatóságok pedig 2003. december 18-i és 19-i (TREN A/38288, illetve TREN A/38258) levelükben rendelkezésre bocsátották a kért információkat.

(8) A Bizottság 2004. január 15-én további információkat kért a görög hatóságoktól (TREN D/160), amelyre a hatóságok 2004. január 16-án kelt két levélben (TREN A/11076, illetve A/11077) válaszoltak.

⁽¹⁾ HL C 192., 2004.7.2., 2. o.

- (9) A Bizottság 2004. január 16-án levelet írt a görög hatóságoknak az athéni nemzetközi repülőtérrel (Spata) és annak az Olympic Airways/Airlines társaságokkal fennálló kapcsolatát illetően. A görög hatóságok 2004. február 23-án kelt levelükben válaszoltak. A Bizottság 2004. június 15-én a tárgyban további adatokat kért Görögországtól; levelére a válasz 2004. augusztus 4-én érkezett meg.
- (10) A Bizottság 2004. március 16-án elfogadott határozatával – amelyről a Görög Köztársaságot 2004. március 16-án kelt levélben (SG (2002) D/228848) értesítették – elindította a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást. Az ügyet C 11/04 számon vették nyilvántartásba.
- (11) A hivatalos vizsgálati eljárás indításáról szóló bizottsági határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* is kihirdették⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a tárggyal kapcsolatos észrevételeik megtételére. A Görög Köztársaság 2004. június 11-én kelt levelében juttatta el észrevételeit a Bizottsághoz.
- (12) A Bizottsághoz az eljárás indításáról szóló határozatban meghatározott határidő lejártáig az érdekelt felektől két észrevétel érkezett. Az észrevételeket továbbították a görög hatóságok felé, hogy ők is tegyék meg észrevételeiket azokkal kapcsolatban; a Görög Köztársaság észrevételei 2004. november 3-án érkeztek meg a Bizottsághoz.
- (13) A Bizottság 2004. október 11-én újabb levelet küldött, amelyben hivatalosan értesítette Görögországot arról a szándékáról, hogy felfüggesztő rendelkezést hoz abban az esetben, ha a levél kézhezvételétől számított tíz napon belül nem kap kielégítő információt, amely bizonyítja, hogy Görögország felfüggesztette a támogatások kifizetését a kedvezményezettek számára. Görögországot felkérték továbbá, hogy tegye meg a tárggyal kapcsolatos észrevételeit. A görög hatóságok 2004. október 28-án válaszoltak a hivatalos értesítésre. A Görög Köztársaság álláspontja szerint a felfüggesztő rendelkezés ebben a szakaszban súlyosan veszélyeztetné a Görög Köztársaság által a megoldás érdekében tett intenzív erőfeszítéseket, továbbá aránytalan és indokolatlan volna.
- (14) A görög hatóságok képviselői észrevételeik benyújtását követően rendszeres időközönként (a 2004. december 17-i, 2004. december 19-i, 2005. február 3-i, 2005. február 7-i és 2005. április 28-i üléseken, illetve 2005. február 22-én és 2005. április 19-én kelt leveleikben) tájékoztatták a Bizottság szolgálatait a fejleményekről, illetve az Olympic Airlines és az Olympic Airways Services folyamatban lévő szerkezetátalakításáról és privatizációjáról.
- (15) Tájékoztatást kaptak továbbá a Bizottság szolgálatai az alábbiakról:
- Az Olympic Airways számára a hitelezők által indított végrehajtási eljárással kapcsolatban átmeneti mentességet biztosító 3259/2004 sz. törvény (e-mailben 2004. december 22-én),
 - A 3282/2004 sz. törvény, amelyben az állam átválalta az Olympic Airways pénzügyi intézetekkel szembeni kötelezettségeit az Olympic Airlines Airbus A340-300 repülőgépeinek finanszírozási és használati megállapodásával kapcsolatban (e-mailben 2004. december 22-én és 2005. április 4-én).
- Amennyiben ezek a kiegészítő magyarázatok a Bizottság által az eljárás indításakor felvetett kérdésekkel kapcsolatosak és segítenek azok jobb megértésében, a Bizottság azokat jelen határozatának meghozatalakor figyelembe veszi.

2. TÉNYÁLLÁS

2.1 AZ OLYMPIC AIRWAYS-ZEL ÉS LEÁNYVÁLLALATAIVAL KAPCSOLATOS KORÁBBI BIZOTTSÁGI HATÁROZATOK

1994-es határozat

- (16) A Bizottság 1994. október 7-én fogadta el a 94/696/EK határozatot⁽³⁾ (a továbbiakban: „az 1994-es határozat”), amelynek értelmében a Görögország által az Olympic Airways számára nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek minősült a közös piaccal, amennyiben Görögország betartja a határozatban foglalt kötelezettségeket.

1998-as határozat

- (17) Mivel az 1994-es határozathoz mellékelte több feltételt nem sikerült betartani, a Bizottság 1996. április 30-án határozatot⁽⁴⁾ fogadott el a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás újbóli megindításáról, valamint az időközben a Bizottság tudomására jutott új támogatással kapcsolatos eljárás indításáról, amelyről a Bizottságot hivatalosan nem tájékoztatták.
- (18) A Bizottság 1998. augusztus 14-én fogadta el az 1999/332/EK határozatot⁽⁵⁾ (a továbbiakban: „az 1998-as határozat”), amelynek értelmében a Görögország által az Olympic Airways számára nyújtott bizonyos támogatások az 1998–2002-es időszakra vonatkozó szerkezetátalakítási terv összeegyeztethetőnek minősültek a közös piaccal. A támogatás engedélyezésekor a Bizottság több feltételt kötött ki.

⁽³⁾ HL L 273., 1994.10.25., 22. o.

⁽⁴⁾ HL C 176., 1996.6.19., 5. o.

⁽⁵⁾ HL L 128., 1999.5.21., 1. o.

⁽²⁾ L. 1. lábjegyzet.

2000-es határozat

- (19) A Görög Köztársaság 2000. júliusában tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy a fennmaradó engedélyezett támogatást új repülőgépek vásárlásához, illetve az Olympic Airways a Spata-i Athéni Nemzetközi Repülőtérre (a továbbiakban: ANR) történő átköltöztetéséhez szükséges beruházáshoz szükséges hitelgaranciák kiadásához kívánja felhasználni, és az erről szóló szerződést még 2000-ben kívánja megkötöni. A Bizottság 2000. november 10-i levelében (SG(2000) D/108307) tájékoztatta a görög hatóságokat 1998-as határozata részbeni módosításáról szóló határozatról a hitelgaranciákkal kapcsolatos támogató intézkedést illetően.

2002-es határozat

- (20) A Bizottság 2002. március 6-án határozott a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról. Aggodalmát fejezte ki az 1994-es és 1998-as bizottsági határozatokban engedélyezett támogatás nem megfelelő felhasználását, a társaság szerkezetátalakítási terve végrehajtásának elmaradását, valamint a jogellenes új állami támogatást illetően.
- (21) A Bizottság 2002. augusztus 9-én a korábban kért információk rendelkezésre bocsátására vonatkozó újabb rendelkezést küldött a görög hatóságok részére; ebben különösen az állam által kifizetett működési költségekkel kapcsolatos elszámolásokat és adatokat kért a Bizottság; a Görög Köztársaság által megküldött válaszok nem voltak kielégítőek.
- (22) A Bizottság 2002. december 11-én fogadta el a 2003/372/EK ⁽⁶⁾ végleges elítélő határozatot (a továbbiakban: a „2002-es határozat”) a Görög Köztársaság által az Olympic Airways részére nyújtott támogatást illetően. A Bizottság határozata értelmében az állam által a korábbiakban nyújtott és a Bizottság által engedélyezett támogatás a Szerződéssel összeegyeztethetetlen, mivel nem tartották be az azzal kapcsolatos feltételeket, nevezetesen nem megfelelően hajtották végre a szerkezetátalakítási tervet. A Bizottság úgy ítélte meg továbbá, hogy az Olympic olyan új támogatásban részesült, amely jogellenes és a közös piaccal összeegyeztethetetlen, mivel a görög állam eltúrte, hogy bizonyos társadalombiztosítási járulékokat, az üzemanyagokat és alkatrészeket terhelő forgalmi adót, repülőtéri bérleti és egyéb díjakat, továbbá a görög repülőtereket elhagyó utasok által fizetendő ún. „szpatoszímó” illetéket nem fizették be, illetve azok befizetését határidejét meghosszabbították.
- (23) Görögországnak a szóban forgó határozat értelmében az alkalmazandó nemzeti jogszabályoknak megfelelően haldéktalanul meg kellett tennie az összes ahhoz szükséges intézkedést – feltéve, hogy a nemzeti jogszabályok lehetővé teszik a határozat azonnali és hatékony végrehajtását

–, hogy a kedvezményezett visszafizesse a határozat 1. cikkében említett 14 milliárd GRD (41 millió EUR) összegű állami támogatást, valamint a határozat 2. cikkében említett új támogatást. A visszafizetendő támogatásnak (a kamatokat is beleértve) a visszafizetés napjáig tartalmaznia kell a felgyűlt kamatokat attól a naptól kezdve, hogy a támogatás összege a kedvezményezett rendelkezésére állt.

- (24) Görögországot utasították továbbá, hogy a határozatról való értesítést követő két hónapon belül tájékoztassa a Bizottságot az ahhoz szükséges intézkedéseiről, hogy a határozatnak érvényt szerezzen. A Bizottság 2002. december 13-i levelében (SG(02) D/233148) értesítette a határozatról a Görög Köztársaságot; a határozatot 2003. május 28-án hirdették ki az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (25) A görög kormány a 2002-es határozatnak megfelelően 2003. február 11-én tájékoztatta a Bizottságot, hogy az általa megkérdezett független szakértők szerint az Olympic Airways elbírálása nem minősíthető kedvezményesnek, és ezért a kormány nem hajtja végre a határozat a Bizottság által összeegyeztethetetlennek minősített összegek visszafizetetésére szolgáló előírásait.

A 2002-es határozatot követő események

- (26) Az Olympic Airways 2003. február 24-én fellebbezést nyújtott be a bizottsági határozat ellen az Elsőfokú Bírósághoz (T-68/03 sz. ügy). A Görög Köztársaság ehhez a fellebbezéshez nem csatlakozott, és a görög hatóságok nem fellebbeztek a bizottsági határozat ellen az Európai Bírósághoz.
- (27) A Bizottság 2003. március 6-án értesítette a görög kormányt, hogy eleget kell tennie a 2002-es határozatban foglaltaknak. A görög kormány 2003. június 26-i válaszában jelezte, hogy vizsgálja a 2002-es határozat, illetve a Bizottság által a határozat elfogadásakor követett eljárás jogi következményeit. Biztosította a Bizottságot, hogy szándékában áll a támogatás visszafizetetését végrehajtani. Erre azonban nem került sor, sőt a visszafizetés tervezett ütemtervét sem juttatta el a Bizottsághoz. A Bizottság ennek megfelelően a végrehajtás elmulasztása miatt kénytelen volt keresetet indítani az Európai Bíróságnál 2003. október 3-án (C-415/03 sz. ügy).
- (28) Az Európai Bíróság 2005. május 12-én hozta meg az ítéletet az ügyben ⁽⁷⁾, amelyben a Bizottság javára döntött. A Bíróság (második tanács) határozata szerint azzal, hogy – a társadalombiztosítási járulékokkal kapcsolatos összegek kivételével – az előírt határidőig nem tette meg a törvénytelennek és a közös piaccal összeegyeztethetetlennek minősített támogatás visszafizetetését szolgáló valamennyi szükséges intézkedést, a Görög Köztársaság nem tett eleget kötelezettségeinek.

⁽⁶⁾ HL L 132., 2003.5.28., 1. o.

⁽⁷⁾ Az EBHT-ban még nem tették közzé a határozatot.

- (29) Az Európai Bizottság 2005. május 23-án levelet küldött a görög hatóságoknak azzal kapcsolatban, hogy milyen intézkedéseket kellene megtennie a Görög Köztársaságnak, hogy érvényt szerezzen az Európai Bíróság az ügyben hozott határozatának.
- (30) A Görög Köztársaság 2005. június 2-i válaszában ismételtén kifejezte, hogy az ügyben teljes mértékben együtt kíván működni a Bizottsággal. A válasz az eljárás megindításának indoklásában felsorolt kérdésekkel kapcsolatos részét az alábbiakban összefoglaljuk.
- (31) A Bizottság 2002-es határozatában összeegyeztethetlennel minősített támogatás visszafizetésére mindeddig nem került sor. Az EK-Szerződés 228. cikke értelmében a Bizottság keresetet indíthat az ítélet végrehajtásának elmulasztása miatt.
- (32) A jelen határozat mindazonáltal kizárólag azokkal a határozatokkal és intézkedésekkel foglalkozik, amelyeket a görög hatóságok a 2002-es határozat elfogadását követően hoztak meg, illetve vezettek be az Olympic Airways és jogutódai javára.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSA

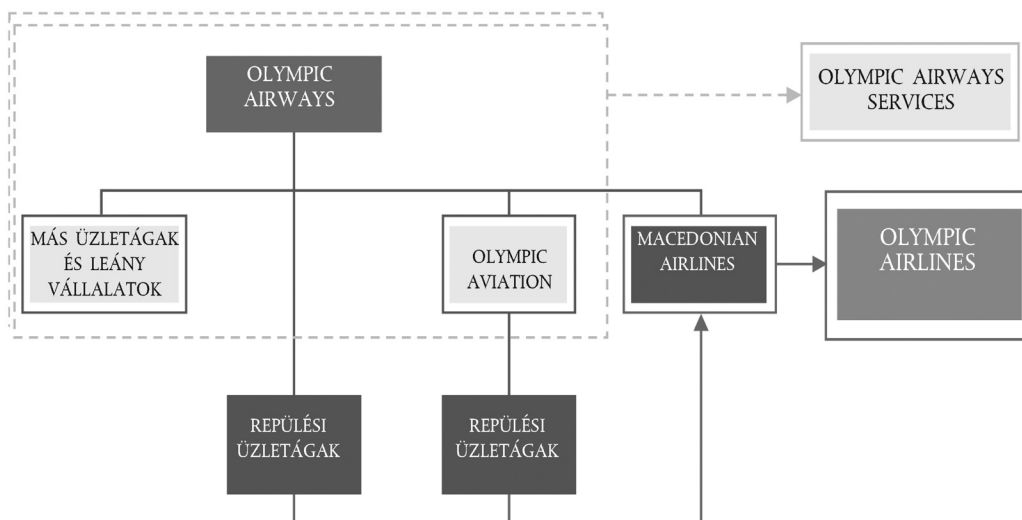
A Bizottság a 88. cikk (2) bekezdésében megjelölt eljárás megindítására irányuló határozatát több tény indokolta.

3.1. A TÁRSASÁG TOVÁBBRA SEM FIZETI BE ADÓ ÉS TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI KÖTELEZETTSÉGEIT.

- (33) Az Olympic Airways (a továbbiakban: „OA”) eredménye 2002 óta folyamatosan negatív; a társaság nyereségességi mutatója évről évre negatív; a társaság alaptevékenysége jövedelemtermelés helyett folyamatosan csökkenti a vállalat értékét, és ebben a helyzetben nehéz, sőt lehetetlen elhinni, hogy tevékenységét nem kizárólag úgy tudja folytatni, hogy nem tesz eleget az állammal szemben fennálló fizetési kötelezettségeinek, amelyről a 2002-es határozat megállapította, hogy az jogellenes állami támogatásnak felel meg.
- (34) Mindebből az a következtetés vonható le, hogy *de facto* – ha *de jure* nem is – az OA legnagyobb hitelezője az állam, és a folyamatos állami beavatkozás hiányában a társaság már rég megszűntette volna tevékenységét.

3.2. A TÁRSASÁG ÁTSZERVEZÉSE

- (35) A Bizottság az eljárás megindításakor tudomással bírt a 3185/2003 sz. törvényről, amely az Olympic Airways Group-on (a továbbiakban: „OAG”) belül működő különböző vállalatok, azaz az OA, Olympic Aviation (a továbbiakban: „OAv”) és a Macedonian Airlines (a továbbiakban: „MA”) repülési üzletágainak leválasztásáról és azok egyetlen vállalatba (a korábbi MA-ba) történő átcsoportosításáról rendelkezett; a korábbi MA új neve Olympic Airlines (a továbbiakban: „NOA”) lett. A nem repüléssel foglalkozó üzletágak továbbra is az OA-n belül maradtak, amelynek új neve Olympic Air Services SA (a továbbiakban: „OAS”); annak ellenére, hogy a 3185/2003 sz. törvény úgy rendelkezett, hogy ugyanilyen eljárást lehet lefolytatni a földi kiszolgáló, karbantartó és műszaki üzletágakon belül is, mindegyik az eddigiekben még nem került sor.



- (36) A Bizottság az eljárás megindításakor arra a következtetésre jutott, hogy a Görög Köztársaság az OAG egészben történő privatizációja helyett úgy döntött, hogy kisebb egységekre osztja fel a csoportot annak érdekében, hogy ezeket az egységeket vonzóbbá tegye a lehetséges befektetők számára, és hogy leválassza azokat az OA kötelezettségeiről.

- (37) Az OAG szerkezetátalakítását követő helyzetben a 2003. december 6-án valamennyi repülési tevékenységet gyakorlatilag a NOA végzi, míg az összes többi tevékenység – elsősorban a földi kiszolgálás, karbantartás és műszaki tevékenységek – az OAS nevet viselő maradék vállalatnál maradtak. Az OAS többségi tulajdonos maradt több más légi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységet – pl. étel- és italszállítást, informatikai és üzemanyaggal kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtó – görögországi vállalatban is.
- (38) A privatizációs törvény előírja, hogy az eszközök, az egyéb átruházott jogok és kötelezettségek az új társaság részére történő átruházása mentes mindenfajta adó, illeték és jog alól az állammal, közjogi intézményekkel és szervezetekkel szemben, továbbá az a szerkezetátalakításról szóló értékelésben kifejezetten említett kötelezettségek kivételével mentes harmadik fél természetes vagy jogi személyek felé fennálló mindenfajta költség, kötelezettség és követelés alól. A 3185/2003 sz. törvény 27. cikke előírja továbbá, hogy a létrejövő új társaság mentesül a Polgári Törvénykönyv 479. és 939. ⁽⁸⁾, valamint a Kereskedelmi Törvénykönyv 537. és azt követő cikkeinek alkalmazása alól az OA repülési üzletágának „leválasztását” megelőzően keletkezett tartozásai vonatkozásában. A fentiekből következően a hitelezők az intézkedést követően kizárólag az NOA részére átruházott tartozásokat illetően indíthatnak keresetet, és nem támadhatják meg az új társaságot az OA-nál maradt kintlévőségeiket illetően. A görög állam ezt követően (2004. október 15-én) iktatta törvénybe a 3259/2004 sz. törvényt, amely átmeneti mentességet biztosított az OA részére a hitelezők által indított végrehajtási eljárással szemben.
- (39) A görög állam a 3185/2003 sz. törvényt alkalmazva tanácsadót (Deloitte & Touche) bízott meg az OAG „repülési” üzletági értékének meghatározására. A tanácsadó céget megbízták továbbá, hogy készítse el az átszervezési tervet és állítson össze jelentést az OA és az OAv állapotáról abból a célból, hogy meghatározzák az NOA-hoz áthelyezésre kerülő alkalmazottak létszámát és kategóriáját. A Deloitte & Touche jelezte, hogy nem végeztek könyvvizsgálatot, és hogy kizárólag az OA és az OAv vezetősége által rendelkezésre bocsátott információk alapján dolgoztak. A Deloitte & Touche értékelése nem tartalmazta továbbá az OA és az OAv tulajdonában lévő repülőgépeket, amelyek értéke egy másik külső tanácsadó (Airclaims Ltd.) számítása szerint piaci áron elérte a 120 millió EUR-t.
- (40) A közszolgálati kötelezettségeket nyílt pályázat kizárásával ruházták át az OAv-ról az NOA-ra. A jelek szerint továbbá az OAv az AIA repülőtér felé fennálló kötelezettségeit 10 millió EUR összegben a szóban forgó közszolgálati kötelezettségekből származó bevételeiből fedezte, és ez a hitel az OAv-nál maradt annak ellenére, hogy ezeket a közszolgálati kötelezettségeket az NOA-nak kellett ellátnia.
- (41) A 98/50/EK tanácsi irányelvnek ⁽⁹⁾ a görög jogba történő átültetését szolgáló 178/2002. sz. elnöki rendelet arról rendelkezik, hogy átruházás esetén, függetlenül attól, hogy a társaság a másik társasághoz képest milyen tevékenységet végez, a szóban forgó tevékenységgel összefüggésben dolgozó alkalmazottakat a korábbival megegyező státuszban és jogokkal helyezik át az új társasághoz. Ebben az esetben mindazonáltal módosítani kívánták az alkalmazottak státuszát. Ennek megvalósításához azonban a 178/2002 sz. elnöki rendeletben megjelölt tárgyalásra volt szükség.
- (42) A leváláskor csaknem 300 jogszabály, kollektív szerződés, illetve egyéb rendelkezés vonatkozott az OA állományának egészére. A görög hatóságok ezért fontosnak tartották a jogi keretek módosítását és a kollektív szerződések újratárgyalását, különösen, mivel 2003 júniusában 6 171 személy állt a csoport alkalmazásában (köribelül 1 850 alkalmazottat helyeztek át az NOA-hoz), és a személyi költségek a teljes bevétel 38 %-át tették ki, szemben a 22–26 %-os ágazati átlaggal. A 3185/2003 sz. törvény 27. cikke ezért több módosítást is tartalmazott. Az állami szektorban működő vállalatok közigazgatási felvételi eljárásáról szóló 2190/1994 sz. törvény az NOA-ra nem lesz alkalmazandó. Azoknak az alkalmazottaknak a jogait, akik a vonatkozó kollektív szerződések értelmében 2003 vagy 2004 folyamán mehetnek nyugdíjba, mindazonáltal tiszteletben tartják.
- (43) Az OA-val ellentétben, amely társaság kizárólag adósságból finanszírozta tevékenységét, úgy tervezték, hogy az NOA a működését saját tőkéjéből finanszírozza. Az NOA csekély vagy nulla adóssággal kezdte működését, ami nem kis részben az új társaság részére történő átruházásnak volt tulajdonítható. Az NOA működésének megkezdésekor fennálló kötelezettségeit illetően az új társaság nem örökölt pénzügyi tartozást az anyavállalattól, amelynek adóssága ebben a szakaszban elérte a 207 millió EUR-t.

⁽⁸⁾ Mindkét törvénycikk vagyonátruházás esetén a hitelezők védelemhez való jogáról szól.

⁽⁹⁾ HL L 201., 1998.7.17., 88. o.

(44) A görög csődtörvény (2190/1920 sz. törvény) alkalmazandó rendelkezései értelmében amikor egy üzletágot, szektort vagy részleget leválasztanak és egy működő vállalatba olvasztanak, ennek a működő vállalatnak a tulajdonrészei az eredeti vállalat tulajdonában maradnak. Ez ebben az esetben azt jelenti, hogy az NOA tulajdonrészeinek az OA tulajdonában kell maradniuk. A 3185/2003 sz. törvény 27. cikke ugyanakkor előírja, hogy a privatizációs eljárás keretében az OA üzletágainak leválasztásakor keletkező részesedések a görög államra szállnak át. A szóban forgó üzletágak későbbi értékesítése során keletkező összegeket ráadásul az OA tartozásainak és kötelezettségeinek kifizetésére fogják felhasználni. A görög állam előírta, hogy ezzel az eljárással a pénzügyi eszközöket az államra ruházzák át, és azok értékét nem lehet megkérdőjelezni, amennyiben az értékelést könyvvizsgálók végezték. A görög állam álláspontja szerint továbbá az eszközöket az állam így magasabb áron tudja majd értékesíteni, mint akkor, ha a tulajdonrész átruházására nem került volna sor.

3.3. 130 312 450 EUR „ELŐRE TÖRTÉNT KIFIZETÉSE” AZ OA RÉSZÉRE

(45) A görög állam a 2003. december 22-i 2/71992/A0024 sz. miniszteri rendelettel és a 3185/2003 sz. törvény 27. cikke értelmében elkülönített számlát nyitott a görög jegybanknál „Görög állam – Olympic Airways csoport privatizációs számla” néven. Ezen a számlán írják jóvá a privatizációs eljárás során az OAG-hoz tartozó, a görög állam tulajdonába átruházott társaságok (elsőként az NOA) értékesítéséből származó bevételeket. A csoporton belüli társaságok privatizációjáig felmerülő kiadások fedezésére ugyanakkor az állam „előlegként” vagy „előre kifizetett összegként” megjelölt összeget utalt át a számlára. Az „előleg” összege megegyezik az NOA névleges alaptőkéjének értékével (130 312 450 EUR).

(46) Az OA azon kötelezettségeit, amelyeket nem ruháztak át az újonnan létrejövő NOA társaságra, különösen az egyes alkalmazottak korengedményes nyugdíjazásával összefüggő kiadásokat az elkülönített számláról, valamint az NOA és más harmadik felek számára végzett szolgáltatások bevételeiből finanszírozzák.

3.4. SZPATOSZÍMÓ ÉS KIFIZETÉSEK AZ AIA FELÉ

(47) Egy panaszos (Aegean Airlines) 2004. január 19-én kelt levelében továbbította a Bizottsághoz a Görög Polgári Repülési Hivatal az Állami Számvevőszék elnökének címzett és az „Athens International Airport Company”-nak elküldött levelének másolatát (a 2003. július 22-i DII/A/28751/11626/ sz. dok.). A levélből kiderült, hogy a légitársaságok által kivetett és az államnak befizetett „a repülőterek modernizációját és fejlesztését

szolgáló illeték”, más néven „szpatoszímó” vonatkozásában az OA-nak 26 001 473,33 EUR tartozása állt fenn.

(48) A levélből az is kiderült, hogy a Görög Polgári Légi Közlekedési Hivatal (HCAA) a 26 millió EUR tartozás megtérítését kérte. Úgy tűnt tehát, hogy az OA, a görög repülőterek legnagyobb használója nem fizette meg a „szpatoszímót”, s emiatt az államnak eszközöket kellett találnia az újonnan létrehozott és a szpatoszímótól függő AIA támogatására. Annak ellenére, hogy az OA-nak a továbbiakban nem kellett fizetni ezeket az összegeket, a Bizottság gyanúja szerint az addig eltelt idő alatt az állam felmentette a társaságot fizetési kötelezettsége alól azzal, hogy nem csak, hogy nem büntette a késedelmes fizetés miatt, de olyan mechanizmusokat is létrehozott, amelyek alapján a többi görög repülőternek kellett finanszíroznia az OA kifizetetlen „szpatoszímó” tartozásai következtében keletkező veszteségeket.

4. AZ ELJÁRÁS SORÁN BEÉRKEZETT ÉSZREVÉTELEK

4.1. A GÖRÖG HATÓSÁGOK KIINDULÓ ÉSZREVÉTELEI

(49) Görögország 2004. június 11-én nyújtotta be az eljárás megindítására adott válaszát. Először is kifejtette, hogy álláspontja szerint az OA számára a csoport üzletágainak és tevékenységeinek privatizációja a legmegfelelőbb megoldás. A privatizációt a lehető leggyorsabban, a görög és a közösségi jog alkalmazandó előírásainak és követelményeinek teljes betartása mellett kívánják lefolytatni; a Bizottságot a fejleményekről folyamatosan tájékoztatni fogják. Görögország kifejtette, hogy a hatóságok számára a privatizáció a gazdaságilag legelőnyösebb megoldás, mivel a privatizáció révén az állam több pénzhez jut, mint a társaság esetleges felszámolása során. A görög hatóságok elismerték, hogy a privatizációnak szociális és egyéb, nem gazdasági jellegű előnyei is lennének, ugyanakkor hangsúlyozták, hogy a legmegfelelőbb stratégiát kizárólag gazdasági elemzés alapján választották ki.

(50) Görögország a privatizációs folyamatban elért addigi eredményekre hivatkozott, amelyekről a Bizottságot már korábban tájékoztatták. Görögország megerősítette, hogy az OA és az OAv repülési üzletágainak leválasztásakor bizonyos immateriális javakat – idősávok, kétoldalú megállapodásokból eredő jogok, az OA márkanév, embléma, illetve üzleti és cégérték – is átvittek a már működő MA társaságba. Az MA névváltoztatása révén jött létre az NOA. Az NOA részesedéseinek tulajdonjogát (a repülési üzletág apportja révén létrejövő tőkeemelés követően) közvetlenül a görög államra ruházták, kivéve az NOA-t az OAG csoportból. Az új társaság az összes szükséges engedély birtokában 2003. december 12-én kezdte meg működését.

- (51) Kifejtették továbbá, hogy az NOA stratégiai modellje az volt, hogy életképes, menetrend szerinti légitársasági vállalatot hozzanak létre, amely az ágazatban átlagosnak számító bérköltséggel működik, és amely képes kihasználni bizonyos tényezőket, többek között az OA márkanév ismertségét, a világ 15 legkedveltebb idegenforgalmi célországa közé tartozó Görögország kedvező helyzetét, valamint a 2004-es athéni olimpiát. Az NOA élére új vezetőséget neveztek ki, és a társaság üzleti tervének átfogó felülvizsgálata is folyamatban volt.
- (52) Miután az NOA megkezdte működését, az OA nem működött tovább, mint az EU által engedélyezett légitársasági vállalat, a nevét pedig OAS-ra változtatták. Az új társaságra átruházandó korlátozott általános légitársasági és helikopter-szolgáltatások kivételével az OAv is beszüntette repülési tevékenységét.
- (53) A nem repülési tevékenységeket (földi kiszolgálás, karbantartás, műszaki szolgáltatások és repülő-oktatás) az OAS Greece társaságba szervezték át, ami arra utalt, hogy ezeket a tevékenységeket is privatizálni kívánják. Minderről szintén a 3185/2003 sz. törvény rendelkezik. A más vállalatokban, pl. az Olympic Catering és a Galileo Hellas társaságokban meglévő részesedéseiket is értékesíteni kívánták. Az OA érdekeltséggel rendelkezett az athéni nemzetközi repülőtérhez kapcsolódó három üzemanyag-társaságban is (Athens Airport Pipeline, Olympic Fuel és Olympic IntoPlane), és a tervek szerint ezeket a részesedéseket is megfelelő időzítéssel és összehangoltan kívánták eladni. Ez utóbbi társaságok értékesítése viszonylag könnyűnek ígérkezett, mivel a mérlegük „tisztá” volt, és magántulajdonosaik elővételi joggal rendelkeztek azok megvásárlására.
- (54) A görög hatóságok a szerkezetátalakítással kapcsolatos és az eljárás megindításakor felvetett több kérdést is tisztázni kívántak.
- (55) Az OA és az NOA közötti megállapodásokkal kapcsolatban Görögország azt állította, hogy valamennyi szolgáltatást piaci árakon, az OA szokásos kereskedelmi politikájának megfelelően nyújtanak. A görög hatóságok vállalták, hogy ezeket a megállapodásokat megküldik a Bizottságnak.
- (56) A repülőgép-bérleti szerződéseket illetően Görögország hangsúlyozta, hogy kizárólag az OA száz százalékos tulajdonában lévő repülőgépeket ruházták át az Olympic Airlines-ra. Az OA által bérelt repülőgépeket az NOA piaci áron bérelte tovább, mivel a bérlet idő előtti felmondása miatt az OA-nak a bérbe adók a lízingszerződések felmondása miatti veszteségét is meg kellett volna térítenie. Az operatív lízingszerződéseket közvetlenül ruházzák át az NOA-ra, így az OA-t a szerződések a továbbiakban nem érintik.
- (57) 4 db Airbus A340/300 repülőgép részben (a finanszírozott érték 45 %-ig) az állam által garantált lízingszerződésért nem ruházzák át az új társaságra. Az NOA ezeket a repülőgépeket piaci áron lízingeli tovább az OA-tól. A görög hatóságok szerint az NOA ily módon nem részesül állami segítségekben.
- (58) A szóban forgó repülőgépek bérletére nyújtott állami garanciával kapcsolatban Görögország azt az álláspontot képviselte, hogy annak ellenére, hogy a 2002-es határozat kimondta, hogy az OA szerkezetátalakításához többféle formában (többek között állami garanciák formájában) nyújtott támogatás összeegyeztethetetlen, a Bizottság csupán az OA átszervezéséhez nyújtott támogatás utolsó (41 millió EUR) részletének (valamint a jogosulatlan új támogatásnak) a visszafizetését rendelte el, mivel helyt adott a bizalomvédelem elve alkalmazásának. Görögország azt állítja, hogy mivel a 2002-es határozat nem rendelkezett kifejezetten az állami garanciák visszafizetéséről (vagy felmondásáról), ezért azok folytatásos alkalmazását rendelte el.
- (59) A közszolgálati kötelezettségek átruházását illetően Görögország azzal érvelt, hogy az törvényesen zajlott, hiszen ezeknek a járatoknak a működtetése az OAv repülési tevékenységeinek szerves részét képezi, és ezeket a járatokat ugyanazokkal a gépekkel és ugyanazzal a személyzettel üzemeltetik, mint a hálózat többi járatát.
- (60) Az OA-nak nyújtott állítólagos új támogatással kapcsolatban a görög hatóságok bizonyos zavart árultak el az „adófizetési kötelezettség” kifejezés jelentését illetően. A görög hatóságok szerint a Bizottság nem kifogásolta, hogy a görög hatóságok bizonyos (nem csak adó-) kötelezettségek nem teljesítésének eltűrése révén „segítették” az OA-t. Azt állították továbbá, hogy a kérdést illetően a Bizottságot terheli a bizonyítási kötelezettség, amelynek a Bizottság nem tett eleget. Görögország ismételt kijelentette, hogy az OA-ra e tekintetben az általában alkalmazandó görög jogot és a görög vállalkozásokra általában hatályos eljárásokat alkalmazzák.

- (61) A „szpatoszímó” megfizetésének állítólagos elmulasztását illetően a görög kormány előadta, hogy különbséget kell tenni a szpatoszímó beszédését, majd annak a Görög Polgári Repülési Hivatalnak (HCAA) történő átutalását végző légitársaságok közötti kapcsolat, valamint a HCAA és az átmenő utaslétszám alapján a szpatoszímóból részesülő görögországi repülőterek (köztük az AIA) közötti kapcsolat között. A beszédés úgy működik, hogy azt a légitársaságok fizetik meg utasaikkal, majd az összeget átutalják az államnak. A beszédett, de az államnak be nem fizetett szpatoszímó az állammal szemben fennálló tartozást jelent, és mint ilyen, az állammal szembeni adósságok beszédésére vonatkozó kódex (KEDE) általános rendelkezéseinek hatálya alá tartozik. Ugyanez érvényes arra a 26 001 473,33 EUR összegre is, amelyet az OA nem fizetett meg időre, de amelynek késedelmi kamattal és bírsággal megnövelt összegét a későbbiekben részletekben kifizette.
- (62) A beszédés mechanizmusa elkülönül a kifizetési mechanizmustól, amelynek keretében a görög állam (a HCAA-n keresztül) a repülőtereknek kifizeti a megfelelő összegeket. Annak ellenére, hogy a két mechanizmus elvileg egymásra épül (az egyikből finanszírozzák a másikat), a görög hatóságok azzal érveltek, hogy a görög állam a repülőterek felé fennálló fizetési kötelezettsége független attól, hogy be tudja-e szedni a légitársaságoktól az esedékes összegeket. Ebből következően előfordult, hogy az államnak olyan összegeket is ki kellett fizetnie, amelyeket még be sem szedett. A hatóságok azzal érveltek továbbá, hogy bár ez a helyzet az állam szempontjából nem kielégítő, ez nem minősül állami támogatásnak, mivel a mechanizmus nem mentesíti a légitársaságokat fizetési kötelezettségük alól (a késedelmi kamatok és bírságok fizetését is beleértve). Az eljárás megindításakor felhozott konkrét ügyben a görög állam likviditási problémák miatt kényszerült módosítani a „szpatoszímó” a repülőterek közötti megosztásának arányait, többet juttatva ezáltal az AIA-nak (s ennek következtében rövid távon csökkentve a többi repülőternek kifizetett összegeket). Ennek szükségességét azzal indokolták, hogy az AIA pénzügyi helyzetét az Európai Befektetési Bank és kereskedelmi hitelezők ellenőrzik, illetve hogy mindez lényegtelen abból a szempontból, hogy az OA eleget tett-e fizetési kötelezettségének.
- (63) A görög állam azt állította, hogy a „szpatoszímó” fizetésének elmulasztása volt a Bizottság által felhozott egyetlen bizonyíték annak alátámasztására, hogy az OA nem tett eleget az állammal szemben fennálló fizetési kötelezettségének.
- (64) A 3185/2003 sz. törvényben meghatározott elkülönített számlát illetően a görög hatóságok előadták, hogy a 130 312 450 EUR összegű előleg az OA részére történt kifizetése átmeneti jellegű intézkedés volt, amelyet minden körülmények között piaci befektető is végrehajtott volna. Az NOA eladásakor minden ilyen előleget visszafizetnek az elkülönített számlára. Görögország előadta továbbá, hogy az NOA részesedései már nem az OAG, hanem a görög állam tulajdonában vannak. Hozzáadték ugyanakkor, hogy tekintve, hogy az OA-tól elvették repülési üzletágának értékét, bizonyos, az „elveszített” vagyon értékét meg nem haladó összegű előleg kifizetése a szerkezetátalakítás és a privatizáció érdekében meghozott arányos mértékű és megfelelő intézkedés volt.
- (65) Arra az esetre, ha az NOA értékesítéséből származó bevétel nem fedezi a 130 312 450 EUR előleget, a görög kormány előadta, hogy a hiányzó összeget a nem repülési üzletágak értékesítéséből pótolják. A 3185/2003 sz. törvény rendelkezik arról, hogy a szoban forgó üzletágak értékesítéséből származó bevételt be kell fizetni az elkülönített számlára. Ha az OA pénzügyi kötelezettségei meghaladják az értékesítendő vállalatok alapítókéjének névleges értékét, a görög csódtörvény rendelkezéseit kell alkalmazni, és a hitelezők ennek megfelelően érvényesíthetik követelésüket.
- (66) Az eladásból származó, az értékesített társaságok névleges alapítókéjét meghaladó bevétel az állam tulajdonában marad, és azt az OA nem használhatja fel. Az OA kizárólag a végkielégítéssel és nyugdíjjal kapcsolatos kötelezettségeinek, illetve az átszervezési és felszámolási eljárás során az OA és az OAv pénzügyi kötelezettségeinek kielégítése céljából férhet hozzá a számlához.
- (67) A görög hatóságok azt állítják, hogy a 3185/2003 sz. törvénnyel a részvényesi értéket próbálták meg maximalizálni (az állami támogatás) maximális visszatérülése és a befektetés megtérülése érdekében. A hitelezők védelme csőd esetén sem volna megfelelőbben biztosítva.
- (68) Ezzel szemben ha a Bizottság úgy dönt, hogy az „előre fizetés” nem összegegyeztethető azzal, amit egy (magán) piaci befektető tenne a visszatérülés és a befektetés megtérülésének maximalizálása érdekében, a görög hatóságok arra kérnék a Bizottságot, hogy az előlegfizetést a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás, mint a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében összegegyeztethető megmentési célú támogatás alapján bírálja el. A görög hatóságok ebben az esetben úgy érvelnének, hogy 2003 decemberétől kezdve fennálltak a megmentési célú támogatás nyújtásának feltételei, amelyet az üzleti tervek stb. is alátámasztanak.
- (69) A bármely Olympic társaság jövőbeni megvásárlói részére nyújtott esetleges támogatás kérdését illetően a görög hatóságok biztosítani kívánták a Bizottságot arról, hogy az NOA-t és bármely másik tevékenységet/üzletágot piaci áron kívánják értékesíteni az alkalmazandó görög és közösségi jognak megfelelően.

(70) A görög hatóságok nem értettek egyet a következtetéssel, hogy a görög állam az NOA-t a 2002-es végrehajtástól kívánta megvédeni, mivel megtilja az OA hitelezőinek, hogy az NOA-val szemben eljárjanak. Azzal érvelnek, hogy a szándék ezzel szemben az volt, hogy a befektetés lehető legnagyobb megtérülését biztosítsák. Kifejtették, hogy az elkülönített számla úgy működik, hogy biztosítsa, hogy a hitelezők megfelelő védelmének biztosítása érdekében az NOA részvénytulajdonának névleges értékét elérő összeg álljon az OA és hitelezői rendelkezésére. Görögország hangsúlyozta, hogy jogában áll dönteni a szerkezetátalakítás és a privatizáció legalkalmasabb eszközéről, továbbá, hogy Görögország részéről jogos lépés volt, hogy garanciát vezetett be annak érdekében, hogy az OA hitelezői legalább olyan mértékű védelmet élvezzenek, mint egyéb esetben. A hitelezők szóban forgó védelme nem összetévesztendő a 2002-es határozatot követő visszafizetési kötelezettséggel.

(71) Görögország nem értett egyet továbbá a Bizottságnak azzal a következtetésével, hogy az NOA létrehozása nem megoldás, mivel annak életképessége nem garantált; Görögország kifejtette, hogy biztos az NOA üzleti sikerességében.

(72) Az átfogó szerkezetátalakítási és privatizációs folyamat tervezett hosszú végrehajtási időszakát illetően Görögország kifejtette, hogy tudomásul veszi a bizottsági aggályokat, és lehetőség szerint megpróbálja felgyorsítani a folyamatot. Görögország új ütemtervet kíván benyújtani a Bizottságnak a szerkezetátalakítási/privatizációs terv végrehajtására és az OA ezt követő felszámolására vonatkozóan.

(73) Az OA számára különleges mentességeket vagy védettségeket biztosító egyéb jogszabályok kérdéséről Görögország megismételte, hogy (a tranzakciókat terhelő adók fizetése, a bélyeg- és forgalmi illetékek megfizetése alóli mentesség és az állami garanciák területén) az OA számára különleges előjogokat biztosító 96/1975 sz. törvény rendelkezéseit hatályon kívül helyezték, továbbá, hogy az OA az általában alkalmazandó valamennyi adó és illeték hatálya alá tartozik és a szabad piacgazdaság keretei között működik.

4.2 HARMADIK FELEKTŐL ÉRKEZETT ÉSZREVÉTELEK

(74) A görög hatóságoknak szóló levél az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történt közzétételét követően két érdekelt féltől érkeztek észrevételek az előírt határidő alatt.

4.2.1 AEGEAN AIRLINES

(75) Az első észrevétel az Aegean Airlines (a továbbiakban: „Aegean”) nevű görög légitársaságtól érkezett. Az Aegean a következő észrevételeket nyújtotta be.

Kedvezményes fizetési feltételek az OA és az AIA között

(76) Az Aegean állítása szerint működése első évében az OA az AIA-val szembeni kötelezettségeinek kevesebb, mint 30 %-át fizette meg, az AIA és OA (az AIA legnagyobb ügyfele – 35 %) állítólag megállapodtak egymással, és két kedvezményes jelzalogot jegyeztek be az AIA javára három OA repülőgépre a kamatokkal és költségekkel megnövelt több mint 29 millió EUR összeg kifizetésének fedezetéül. Az Aegean becslése szerint az OA az AIA-val szemben fennálló késedelmes kötelezettsége eléri a 70–80 millió EUR nagyságrendet. Az Aegean állítása szerint az OA-nak és az NOA-nak megengedték, hogy jelentős kötelezettségeket halmozzanak fel az 55 %-ban állami ellenőrzés alatt álló AIA-val szemben, amely lehetőség más légitársaságoknak nem állt volt elérhető. Az Aegean becslése szerint, ha az Aegeannak is biztosították volna ugyanezt a lehetőséget, az 40-50 millió EUR működő tőkének felelt volna meg.

Az Olympic Airways csoporton belüli társaságok pénzügyi teljesítménye

(77) Az OAv-val kapcsolatban az Aegean kifejtette, hogy a szóban forgó társaság 32,2 millió EUR veszteséget ért el (83 millió EUR árbevételének 39 %-a) annak ellenére, hogy 8,2 millió EUR összegű kompenzációt kapott a görög államtól tevékenységének a Hellinikon repülőtérrel az AIA-ra történő „korai átköltöztetése” miatt. Felhívták továbbá a figyelmet arra, hogy az OAv az OA-val szemben fennálló adóssága 2000 és 2002 vége között 68 millió EUR-ról 127 millió EUR-ra nőtt. Az OA sem 2001-ben, sem 2002-ben nem konszolidálta az OAv számviteli nyilvántartását, aminek az Aegean szerint az volt az oka, hogy az anyavállalat pénzügyi eredményét javítsák.

(78) Az Aegean az OA 2003. évi nyereségességére utaló adatokat is beterveztett. A nyilvánosan hozzáférhető forgalmi adatok szerint az OA forgalma 2003-ban 8 %-kal, járatainak kihasználtsága pedig 5 %-kal esett vissza. A visszaesés leginkább az európai hálózatot érintette, ahol a csökkenés 14,4 %-os volt, miközben az üzleti utasforgalom 26 %-kal esett vissza. Az Aegean véleménye szerint az utasszám visszaesése a nehezedő piaci viszonyokkal (az üzemanyagárak emelkedése, a fapados légitársaságok által gerjesztett növekvő verseny) párosulva azt jelenti, hogy az OAG pénzügyi helyzete 2003-ban romlott.

Az NOA lehetséges állami támogatása az OAS-szal szembeni kifizetetlen tartozások formájában

(79) Az Aegean annak a gyanújának adott hangot, hogy az új társaság nem fizet (vagy nem fizet eleget) az OAS-tól kapott szolgáltatásokért.

- (80) Az Aegean szerint az elkülönített számlán elhelyezett 130 312 450 milliós előleget 8 hónap alatt felélték.
- (81) Egy új törvényt (3259/2004 sz. törvény) fogadtak el, hogy megvédjék az OAS-t és az OAv-t az ellenük indított végrehajtási eljárásoktól. A törvény értelmében 2005. február 28-ig sem Görögország területén, sem azon kívül nem indítható végrehajtási vagy átmeneti kártérítési eljárás az OAS, illetve az OAv (ingó és ingatlan) eszközeit illetően. Úgy tűnik, hogy a törvényt azért fogadták el, mert bizonyos hitelezők lefoglaltak egy Airbus 300-600 repülőgépet, és adósságuk fejében annak értékesítését helyezték kilátásba.
- (82) Az Aegean panasza szerint a görög állam nyílt pályázat nélkül, automatikusan közszolgálati járatokat biztosított az OAv számára. Az OA a nem EGT-államokba irányuló valamennyi járatának jogát ráadásul az új társaság vette át anélkül, hogy a kijelölés kritériumait felülvizsgálták volna, annak ellenére, hogy a kijelölés iránt más légitársaságok, köztük az Aegean is kifejezte érdeklődését.
- (83) Az Aegean úgy véli, hogy előfordulhat, hogy a Szerződéssel és a görög alkotmánnyal is összeegyeztethetetlen az, hogy az eszközöket a hozzájuk tartozó kötelezettségek nélkül ruházták át az NOA-ra.
- (84) A sajtóban megjelent egy cikk szerint az MA az NOA-ba történő átszervezését megelőzően 3,5 milliárd GRD adófizetési kötelezettséget halmozott fel, és az Aegean állítása szerint Görögország az összeget illetően nem támasztott követelést az NOA-val szemben.

4.2.2. RYANAIR

- (85) Az ír fapados légitársaságtól, a Ryanairtól is érkeztek észrevételek. A Ryanair több általános észrevételt is tett az EK az állami támogatásra vonatkozó szabályainak alkalmazásáról más tagállamokban (nem Görögországban), illetve más légitársaságokkal (nem az Olympic-kal) kapcsolatban. A szóban forgó esettel kapcsolatban a Ryanair először is megjegyezte, hogy erre vonatkozóan nem tudnak nyilatkozni, mivel a vonatkozó dokumentumok nincsenek meg angol fordításban.
- (86) Az Olympic-kal kapcsolatban a Ryanair megjegyezte, hogy „az OA-val szembeni eredeti vizsgálatban az OA által kapott állami támogatás összege meghaladta az egymilliárd EUR-t, és ennek ellenére csak 200 millió

EUR-t kellett visszafizetniük a görög kormány felé”. A Ryanair szerint a veszteséges nemzeti légitársaságot más légitársaságoknak kell finanszírozniuk a magasabb repülőtéri díjakból, mivel az OA ezek alól a díjak alól „szabadságot” kapott. Véleményük szerint a veszteséges nemzeti légitársaság folytatódó jogellenes támogatása súlyosan alássa hatékonyabb új gazdasági szereplők piacra lépésének lehetőségét. Az adósságoktól megszabadított új légitársaság létrehozását elfogadhatatlannak minősítették, és tudni szeretnék volna, hogy a szóban forgó eljárásokat a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ 4. cikkének megfelelően folytatták-e le az új üzemben tartási engedély kérésekor az újonnan létrejött társaság számára. A Ryanair arra a következtetésre jutott, hogy nem volna szabad megengedni, hogy Görögország ismételten kijátssza a szabályokat és folytassa veszteséges nemzeti légitársaságának támogatását.

4.3. GÖRÖGORSZÁG VÁLASZA A HARMADIK FELEKTŐL ÉRKEZETT ÉSZREVÉTELEKRE

- (87) Görögország véleménye szerint a harmadik felek által benyújtott észrevételekben található információk pontatlanok, és semmivel sem járultak hozzá az új vizsgálathoz. A görög hatóságok felhívták a Bizottság figyelmét, hogy a légitársaság korábbi privatizációs eljárása 2004. október 6-án zárult le, és hogy új tanácsadói csoportot neveztek ki az NOA és a többi üzletág/részleg privatizációjára is. Az új tanácsadói csoport már meg is kezdte működését, haladást értek el a „javaslattételi szakaszt” illetően, továbbá a privatizáció nem végleges ütemtervét is meghatározta.
- (88) A harmadik felek által előterjesztett konkrét észrevételeket illetően Görögország az alábbiakat válaszolta

4.3.1. AZ AEGEAN AIRLINES ÉSZREVÉTELEI

- (89) Az OA az AIA által történő állítólagos kedvezményes elbírálását illetően a kérdést a folyamatban lévő állami támogatással kapcsolatban az EB-n lefolytatott vizsgálat (C-415/03 sz. ügy) és más állami támogatással kapcsolatos vizsgálatok (NN27/1996 Az athéni nemzetközi repülőtér építése és hasznosítása) keretében korábban már tárgyalták. Bár az AIA 55 %-os állami tulajdonban van, napi működésében a kormány ellenőrzésétől független magánvállalkozás. Mint ilyen, az AIA-nak kizárólagosan felel a repülőtéri díjak beszedéséért és a késedelmes fizetésekkel kapcsolatos elszámolásokért. Az AIA kilenc igazgatója közül négyet a kormány nevez ki, négyet a fejlesztők, egyikük pedig független kinevezett. Görögország megismételte, hogy korábban már tisztázta a szpatoszimó késedelmes fizetésével kapcsolatos kérdéseket.

⁽¹⁰⁾ HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

- (90) Görögország állítása szerint az OAS által az NOA-nak nyújtott valamennyi szolgáltatást piaci árakon és piaci feltételek mellett nyújtják. A görög hatóságok bizonyos dokumentumokat is benyújtottak annak igazolására, hogy az NOA milyen összegeket fizetett ki az OA részére.
- (91) Általánosabban szólva Görögország dokumentumokat bocsátott rendelkezésre annak alátámasztására, hogy az NOA-nak nincs kifizetetlen tartozása semmilyen állami szervvel vagy vállalattal szemben sem. Bizonyítékokat nyújtottak be arra vonatkozóan, hogy nincs tartozása az adóhatósággal szemben a fizetett alkalmazottak utáni adó (FMY), az ÁFA, a repülőtéri (köztük az AIA-n fizetendő) illetékek, a szpatoszmó és a társadalombiztosítási járulékok (IKA) vonatkozásában.
- (92) Az elkülönített számlát illetően Görögország azt állította, hogy a számlán lévő összegeket a 3185/2003 sz. törvényben meghatározottaknak megfelelően használták fel. A számlára történő előlegfizetést olyan átmeneti intézkedésként jellemezték, amelyet az adott körülmények között bármely körülményre piaci befektető megtett volna. Az előleget elsősorban az OA és az OAv bérkifizetései, a repülőgépek lízingköltségére, valamint az OA és az OAv alkalmazottainak korengedményes nyugdíja költségére használták fel.
- (93) A görög állam jelezte továbbá, hogy az NOA sem közvetlenül, sem közvetve nem kapott semmiféle összeget az elkülönített számláról. Hevesen tagadták azt a vádat is, hogy az NOA alapításakor ne részesült volna a kötelezettségekből.
- (94) A 130 312 450 EUR összeget 2003. december 24. és 2004. május 13. között (kevesebb, mint fél év alatt) részletekben fizették ki. A kifizetésre azért így került sor, mert ha a Bizottság úgy határoz, hogy a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősíti az összeget, fennállt volna a megmentési célú támogatás összes feltétele. Annak az állításnak az alátámasztására, hogy a készpénz-előleg megmentési célú támogatásnak minősülhet, Görögország felhívta a figyelmet a következőkre:
- az Olympic Airways a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült,
 - az Olympic Airways-nek kifizetett előleg a likviditási gondok megoldását szolgálta,
 - a likviditási támogatás keretében nyújtott előleget az utolsó részlet az OA részére történő kifizetését követően legfeljebb 12 hónapon belül vissza kellett fizetni; az utolsó részletet 2004 májusában fizették ki, a visszafizetésre pedig a tervek szerint az NOA privatizációját követően 2005 májusában került volna sor,
 - a megmentési célú támogatás súlyos társadalmi nehézségek elkerülését szolgálta Görögországban,
 - mivel az OA már nem légi fuvarozó, és kizárólag repülésen kívüli szolgáltatásokat működtet, a más tagállamokba irányuló tovagyűrző hatás korlátozott,
 - az előlegre azért volt szükség, hogy a társaság a támogatás nyújtásának korlátozott időtartama alatt működőképes maradjon; az összeg arányos és összehasonlítható az ugyanezen a területen működő hasonló méretű vállalkozások részére a Bizottság által korábban jóváhagyott megmentési célú támogatásokkal.
- (95) Az OAS és az OAv az ellenük indítható végrehajtási eljárásokkal szembeni védelmét szolgáló új törvényt (3259/2004 sz. törvény) illetően Görögország azt állította, hogy véleménye szerint a szóban forgó intézkedésre a privatizációs folyamat zavartalansága érdekében volt szükség. Az ideiglenes intézkedés nem fosztotta meg a hitelezőket jogaiktól, csupán korlátozott időre felfüggesztette a végrehajtási eljárásokat. A hitelezőkkel szembeni átmeneti védelem nem a görög államra vagy más állami szervekre vonatkozik; kizárólag az OA-ra és az OAV-re alkalmazandó. Az ideiglenes intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel nem járt állami források átruházásával. (A 3185/2003 sz. törvény értelmében a hitelezők a szétválasztást követően az NOA-val szemben kizárólag az NOA-ra átruházott tartozásokat illetően indíthatnak keresetet).
- Közszolgálati kötelezettségek és a kétoldalú megállapodások alapján történt kijelölések**
- (96) Görögország véleménye szerint a közszolgálati kötelezettségek és a kétoldalú kijelölések az NOA-ra való átruházására a görög vállalati jognak megfelelően a jogutódot megillető jogok alkalmazásával került sor. Az érintett járatokat az OA vagy az OAv működtette, és ezeknek a társaságoknak a repülési üzletágai az NOA-hoz kerültek.
- (97) Az MA utáni állítólagos 3,5 milliárd GRD összegű kifizetetlen adótartozással kapcsolatban Görögország kifejtette, hogy az 1993–1997-es időszakra vonatkozó adótartozás per tárgyát képezi egy görögországi bíróságon. A kérdéses összeg (a bírósági költségeket és bírságokat is beleértve) 9 106 481,75 EUR, és az ügy jelenleg is folyamatban van. A társaság az eljárás eredményétől függően a könyvelésében megfelelő céltartalékot képzett erre a kötelezettségre.

4.3.2. A RYANAIR ÉSZREVÉTELEI

- (98) Görögország teljes mértékben visszautasítja a Ryanair észrevételeit, megjegyezve, hogy a Ryanair a görög piacon nem működik, nem versenytársa az Olympic Airlines-nak, és az eljárást a Bizottsággal szembeni saját folyamatban lévő vitájával kapcsolatos érvek előterjesztésére használja fel.

4.4. GÖRÖGORSZÁG A FELFÜGGESZTÉSI RENDELKEZÉSRE VONATKOZÓ HIVATALOS ÉRTESÍTÉS KÉZHEZVÉTELÉT KÖVETŐEN ELŐTERJESZTETT ÉSZREVÉTELEI

- (99) A Bizottság 2004. október 11-én hivatalos levélben értesítette Görögországot, hogy határozatot kíván elfogadni, amelyben Görögországot a törvénytelen támogatások felfüggesztésére kötelezi mindaddig, amíg az összeegyeztethetőséget határozatlan meg nem lehet állapítani. A levélben tájékoztatták Görögországot, hogy ha a Bizottság elfogadja a felfüggesztő rendelkezést abban az esetben, ha a levél kézhezvételét követő tíz napon belül nem kap kielégítő igazolást arról, hogy Görögország abbahagyta a támogatási összegek folyósítását az OA részére. Görögországot felkérték továbbá, hogy nyújtsa be a tárggyal kapcsolatos észrevételeit.
- (100) A görög hatóságok 2004. október 28-án válaszoltak a hivatalos értesítésre. Görögország álláspontja szerint a felfüggesztő rendelkezés meghozatala ebben a szakaszban aránytalan és indokolatlan volna, és súlyosan veszélyeztetné a Görögország által az érintett vállalatok problémájának megoldása érdekében tett intenzív erőfeszítéseket. A Bizottság hivatalos értesítést tartalmazó levelében említett lényeges kérdéseket illetően a „szpatoszimó” kifizetésekkel kapcsolatban kifejtették, hogy mivel az OA már nem légi fuvarozó, a szóban forgó illetéket sem szedi, az „elkülönített számlával” és a 130 312 450 EUR összegnek az elkülönített számláról az NOA részére történt kifizetésével kapcsolatban pedig azt, hogy ezzel megfontolt befektetőként jártak el, illetve a kifizetés esetlegesen megmentési célú támogatásnak minősülhetett. A görög hatóságok előadták, hogy a felfüggesztő rendelkezést nem érzik indokoltnak a vizsgálati eljárásnak ebben a szakaszában, továbbá, hogy nem észlelték, hogy a körülmények az eljárás megindítása óta lényegesen megváltoztak volna, vagy hogy olyan jelentős és jövőhatetetlen kár történt volna, ami indokolná a felfüggesztő végzés alkalmazását.

4.5. A C-415/03 SZ. ÜGYBEN HOZOTT ÍTÉLETET KÖVETŐEN ELŐTERJESZTETT GÖRÖG ÉSZREVÉTELEK

- (101) Ahogyan azt már korábban említettük, az EB 2005. május 23-án a C-414/03 sz. ügyben hozott ítéletét követően a Bizottság levélben kért információt a görög hatóságoktól a Görögország által az ítélet foganatosítása érdekében meghozni szándékozott intézkedésekről.
- (102) A görög hatóságok 2005. június 2-i levelükben válaszoltak a megkeresésre, bár a levél első sorban a 2002-es határozatot követő visszafizetetés kérdésével foglalkozik, amennyiben a szerkezetátalakítással és a tervezett

privatizációval kapcsolatos kérdéseket tárgyal, amelyek a folyamatban lévő vizsgálati eljárás tárgyát képezik, és amelyet a jelenlegi eljárás keretében fognak megvizsgálni.

- (103) A görög hatóságok elsőként a támogatásoknak az OA-val való visszafizetésével kapcsolatos bizonyos kérdéseket kívántak felvetni. Görögország fel kívánta hívni a figyelmet arra, hogy bár az EB ítélete a 33. pontban kimondja, hogy „a szóban forgó művelettel az Olympic Airways társaság valamennyi eszközt átruházták [...] az újonnan létrejött Olympic Airlines társaságra”, a megfogalmazás nem pontos, és hogy több fontos eszköz az OA tulajdonában maradt, amely több piacon tovább folytatja működését.
- (104) Görögország felhívta a figyelmet arra, hogy az OAG-hoz tartozó vállalatok privatizáció alatt állnak, és hogy a privatizációra vonatkozó részletes információkat már megküldték a Bizottság szolgálatainak. A görög hatóságoknak szándékában állt a visszafizetési kötelezettségnek teljes mértékben eleget tenni, és az NOA eszközeinek értékesítését követően az értékesítésből származó teljes bevétel közvetlenül a görög államot illeti majd meg. Ha ez az összeg nem bizonyulna elegendőnek a visszafizetési kötelezettség kielégítésére, felhasználják az OA eladásából származó és az elkülönített számlán a kormány nevére elhelyezett bevételt. Amint a felsorolt lehetőségeket kimerítették, a görög hatóságok fel kívánják számolni az OA-t.
- (105) Görögország továbbá kötelezte magát, hogy abban az esetben, ha az NOA eladásából származó bevétel nem elégíti ki teljes mértékben a visszafizetési kötelezettséget, garantálja, hogy a görög törvények semmilyen általános vagy különleges rendelkezése sem fogja megvédeni a „jogutód társaságokat” (kifejezetten beleértve az NOA-t is) a támogatások visszafizetését illetően a 2002. decemberi bizottsági határozatban meghatározott kötelezettség alól. Konkrétabban az NOA számára a hitelezőkkel szemben a szerkezetátalakítást megelőzően az OA tartozásait illetően védelmet biztosító 3185/2003 sz. törvény különleges rendelkezésére vonatkozóan a levél megjegyzi, hogy „még a görög állam sem kötelezheti az Olympic Airlines-t az Olympic Airways tartozásainak megtérítésére”, továbbá, hogy a közösségi jog elsőbrendűsége azt jelenti, hogy a visszafizetést illetően ez a rendelkezés nem hatálytalaníthatja a bizottsági határozatot és az állami támogatásra vonatkozó közösségi szabályokat.
- (106) A görög hatóságok tisztázták, hogy a rendelkezés célja az volt, hogy a szerkezetátalakítás ideje alatt védelmet biztosítsanak az NOA számára, nem pedig az, hogy megvédjék a társaságot attól, hogy a 2002. decemberi határozatnak megfelelően vissza kelljen fizetnie a kapott támogatást. Görögország véleménye szerint abban az esetben, ha a visszafizetést nem hajtják végre teljes mértékben az OAG szintjén, az NOA részéről a jövőbeni esetleges visszafizetésre nem lesz mód, ha a jogutód társaságot méltányos piaci áron adják el a privatizációs eljárásokra vonatkozó bizottsági irányelvek keretén belül.

5. A BIZOTTSÁG ÁLTAL KÉRT SZAKÉRTŐI VIZSGÁLAT EREDMÉNYEI

- (107) Mielőtt a Bizottság hozzáfoghatna az eljárás megindításakor felvetett kérdések, valamint a görög hatóságok és harmadik felek által rendelkezésre bocsátott információk elbírálásához, meg kellett vizsgálni az OA (OAS) és az NOA jelenlegi gazdasági és pénzügyi helyzetét és a szerkezetátalakítás és privatizáció terén elért eredményeket.
- (108) A Bizottság ennek érdekében független szakértő céget (Moore Stephens) kért fel az Olympic társaságok eddigi szerkezetátalakításának, működésének és privatizációjának vizsgálatára és annak megállapítására, hogy mi történt az átszervezés óta.
- (109) A Moore Stephens (a továbbiakban: „szakértők”) 2005. május 9. és 26. között végezték el a vizsgálatot. A vizsgálat elvégzését a görög hatóságok és tanácsadók segítték, illetve az is megkönnyítette a munkát, hogy a hatóságok és privatizációs tanácsadók már korábban előkészítették az adatszobát a privatizációs folyamatban érintett potenciális vásárlók részére.
- ### 5.1. A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSRA VONATKOZÓ SZAKÉRTŐI KÖVETKEZTETÉSEK
- (110) A bizottsági szakértők megvizsgálták a szerkezetátalakítási tevékenységet és az NOA-ra átruházandó, illetve az OA tulajdonában maradó eszközök és kötelezettségek értékelésének módját, és úgy találták, hogy bizonyos tételek nem felelnek meg sem a görög, sem a nemzetközileg általánosan elfogadott számviteli elveknek (GAAP). Jelezték, hogy a szerkezetátalakítást megelőzően üzleti és cégérték címén 30 millió EUR összeget számoltak el az OA mérlegében. Ez az összeg az Olympic márkanév, az Olympic embléma, az NOA védjegy, illetve az időszávok és kétoldalú megállapodások a vezetőség által megállapított értékét képviselte. Felhívták a figyelmet arra, hogy sem a görög, sem a nemzetközi GAAP nem ad lehetőséget az immateriális javak vagy az üzleti és cégérték házon belül megállapított értékének a mérlegben történő elszámolására.
- (111) A másik aggályos kérdést a repülőgépek értékelése képezte. A szétváláskor az OA és az OAv tulajdonában lévő repülőgépeket és repülőgép-motorokat az aktuális piaci értéken újraértékeltek. Ez az Airclaims Ltd. nevű nemzetközi légitforgalmi szakértő cég által 2003. október 1-jén elvégzett művelet kb. 43,2 millió EUR-val növelte meg a korábbi eszközértéket.
- (112) A szakértők felhívják a figyelmet arra, hogy az NOA nyitó mérlegében nem képeztek céltartalékot behajthatatlan vevőkövetelésekre. Bár az NOA vezetősége bízik benne, hogy az összes átruházott egyenleget sikerül beszedni, a szakértők véleménye szerint nem reális nulla összegű behajthatatlan követelést feltételezni. További 825 020 EUR összeget számoltak el „kétes követeléseként” az MA az átalakuláskor készített mérlegében. A szakértők véleménye szerint nem tekinthető gondos becslésnek ennek a tételnek a szerepeltetése az eszközök között.
- (113) Felhívták a figyelmet a szakértők arra is, hogy az NOA nyitó mérlegében 7,9 millió EUR értékű olyan eszközt tüntettek fel vezetői becslés alapján, amely korábban az MA kintlévősége volt. Az ezzel kapcsolatos kötelezettséget nem ruházták át az NOA-ra, mivel a 3185/2003 sz. törvény lehetővé tette, hogy a kötelezettségek az OA-nál maradjanak.
- (114) A szakértők jelezték, hogy 24,4 millió EUR összegű különféle követelés szerepelt a nyitó mérlegben az OA tulajdonában lévő és továbbra is az OA mérlegében szereplő és az NOA-nak bérbe adott két A300-600 repülőgép értékesítéséből származó tervezett nettó bevétel tekintetében az OA részéről fennálló tartozáshoz kapcsolódóan. Nincs összhangban sem a görög, sem a nemzetközi GAAP szabályaival, hogy olyan követelést számoljanak el előre, amely a nem a társaság tulajdonában lévő valamely befektetett eszköz még meg sem történt értékesítésével kapcsolatos. Mivel úgy tűnik, hogy az NOA viselte a szóban forgó repülőgépek birtoklásával járó költségeket és előnyöket, lehetséges, hogy a repülőgépeket 19,2 millió EUR könyv szerinti értéken a többi tulajdonolt repülőgéppel együtt átruházták az NOA-ra.
- (115) A szakértők azt is megerősítették, hogy az NOA mérlegében nem szerepel az OA és az OAv repülési üzletágának legtöbb kötelezettsége. A szakértők felhívták a figyelmet arra, hogy a görög társasági törvény alapján a szerkezetátalakítás alatt álló társaságból leválasztott tevékenységekhez kapcsolódó valamennyi eszközt és kötelezettséget át kell ruházni. Annak ellenére, hogy az ilyen jellegű értékelésben óhatatlanul benne rejlik bizonyos mértékű szubjektivitás, a jog nem teszi lehetővé a vezetőség számára, hogy az átruházott eszközök és kötelezettségek között válogasson. A 3185/2003 sz. törvény mindazonáltal olyan rendelkezéseket is tartalmaz, amelyek lehetővé tették az OAG vezetői számára, hogy a szokásos jogszabályokat figyelmen kívül hagyva saját belátásuk szerint zárjanak ki kötelezettségeket az anyavállalatból kivált társaság mérlegéből. A vezetőség a 3185/2003 sz. törvény adta lehetőségeket kihasználva úgy döntött, hogy a kivált társaság mérlegéből kizárnak minden egy hónapnál régebbi kötelezettséget.

- (116) A szakértők összevetették az átruházott és az anyavállalatnál maradó kötelezettségeket, azaz összehasonlították az NOA 2003. december 11-i nyitó mérlegét az és az OAv 2003. december 31-i év végi mérlegével (az OA és az OAv 2003. december 11-én nem készített mérleget).

MÉRLEGKIVONATOK	Olympic Airlines 2003. december 11	Olympic Airways 2003. december 31	Olympic Aviation 2003. december 31	
Megszűnési céltartalék				
Céltartalék nyugdíjellátásokra	33 922 469	82 035 663	10 534 535	1. megjegyzés
Egyéb	7 616	89 230 530	709 865	1. megjegyzés
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Hosszú lejáratú hitelek				
Bankkölcsönök	—	148 036 005	—	2. megjegyzés/ 1. megjegyzés
Egyéb hosszú lejáratú hitelek	—	1 018 427	—	1. megjegyzés
	—	149 054 432	—	
Rövid lejáratú kötelezettségek				
Szállítók	31 019 022	89 067 738	148 671 366	1. megjegyzés
Rövid lejáratú banki kötelezettségek	—	14 504 809	—	3. megjegyzés/ 1. megjegyzés
Vevőktől kapott előlegek	824 482	—	392 413	1. megjegyzés
Fizetendő adók és illetékek (repülőtéri illetékek is)	4 045 699	373 549 262	719 901	1. megjegyzés
Fizetendő társadalombiztosítási hozzájárulás	2 495 142	147 554 360	—	1. megjegyzés
Hosszú lejáratú hitelek tárgyévi része	—	22 986 786	—	2. megjegyzés/ 1. megjegyzés
Fizetendő osztalék	514 739	—	—	
Kötelezettségek kapcsolt vállalkozások felé	—	4 745 844	—	1. megjegyzés
Egyéb kötelezettségek	7 009 156	65 838 943	617 392	1. megjegyzés
Előre kifizetett repülőjegyek	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Passzív időbeli elhatárolások				
Költségek passzív időbeli elhatárolása	—	49 642 845	751 674	1. megjegyzés
Különféle passzív időbeli elhatárolások	—	57 328 943	17 664 167	1. megjegyzés
	—	106 971 788	18 415 841	
ÖSSZES KÖTELEZETTSÉG	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

1. megjegyzés A 3185/2003 sz. törvény értelmében megmaradó kötelezettségek

2. megjegyzés ABN Amro hitel

3. megjegyzés Az Emporiki Bank a 130M EUR bevételből 2004. februárban rendezett hitele

- (117) A szakértők ezzel bizonyították, hogy a hosszú lejáratú kötelezettségeket egyáltalán nem, a rövid lejáratú kötelezettségeknek pedig kevesebb, mint 10 %-át ruházták át az NOA-ra. Az NOA-ra ruházott összes kötelezettség (145 millió EUR) a három társaság összes kötelezettségének (1 471 millió EUR) mindössze 9,9 %-a. Az NOA-ra átruházott rövid lejáratú kötelezettségek (az összes rövid lejáratú kötelezettség 10 %-a) az egy hónapnál nem régebbi kötelezettségeket tartalmazták.
- (118) Az OAG-nál hagyott legjelentősebb kötelezettségek az állam felé fennálló 521 millió EUR adó- és társadalombiztosítási kötelezettségek. A szakértői jelentés szerint az NOA vezetőségének nem titkolt szándéka azzal, hogy a kötelezettségek nagy részét az OAG-nál hagyják, az volt, hogy a légitársaság most már NOA néven tovább kereskedhessen és végre lehessen hajtani annak privatizációját. Megállapították tehát, hogy abban az esetben, ha az OAG vezetői a repülési üzletágak összes kötelezettségét átruházták volna az NOA-ra, az újonnan létrejött társaságnak ugyanolyan likviditási válsággal kellett volna szembenéznie, mint korábban az OAG-nak, ami csaknem teljes bizonyossággal fizetéseképtelenséghez és a légitársaság felszámolásához vezetett volna. Az egész szerkezetátalakításnak nem lett volna tehát értelme akkor, ha az OAG repülési üzletágainak összes kötelezettségét az eszközökkel együtt átruházták volna.
- (119) Az MA-t illetően egy az 1992–1997-es időszakra vonatkozó adóellenőrzés megállapításaival kapcsolatos 9,1 millió EUR összegű adótartalékot nem tüntettek fel a mérlegben. Az MA-nál nem képeztek adótartalékot az 1998–2003-as időszakra. Az adóhatóság nem végzett adóellenőrzést. A vezetőség nem képzett adótartalékot, mivel véleményük szerint a szóban forgó időszakra a társaságnak nem lesz nyereségadó-kötelezettsége. Az MA 2001-ben, 2002-ben és 2003-ban nyereséges volt.
- (120) A szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy az NOA-ra átruházott eszközöket felülértékelték. A szakértők elvégezték az átruházott eszközök újraértékelését és arra a megállapításra jutottak, hogy az OAG vezetősége által elvégzett és független könyvvizsgáló által nem hitelesített értékelés (130 312 459 EUR) során jelentősen, véleményük szerint több mint 90 millió EUR-val túlértékelték az eszközöket. A bizottsági szakértők a görög és nemzetközi GAAP szerint is elfogadott számviteli módszerekkel felülvizsgálták az NOA mérlegét, hogy abban a fenti tételek is számszerűsíthetően megjelenjenek, és számításaik alapján az NOA-ra átruházott nettó eszközérték 130 millió EUR-ról 38 millió EUR-ra csökkent. Ebben a vonatkozásban megállapítják, hogy még az értékelés bizonyos mértékű szubjektivitásával számolva is nehéz magyarázatot találni a két összeg közötti különbségre, és arra a következtetésre jutottak, hogy az NOA-t felülértékelték ⁽¹¹⁾.

Tétel	Nyitó mérleg (EUR)	Korrekción (EUR)	Korrigált mérleg (EUR)	Indoklás
1. Üzleti és cégérték	30 000 000	(30 000 000)	—	A vezetőség által megállapított üzleti és cégérték kiküszöbölése
2. Saját tulajdonú repülőgépek	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	A repülőgépek könyv szerinti értéken történő értékelése
3. Követelések áruszállításból és szolgáltatásokból	51 336 137	Vezetői becslés	Vezetői becslés	Kétes követelések kiküszöbölése
4. Az OA felé fennálló követelés	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Az OA felé fennálló követelések tényleges értéken történő újraértékelése
5. Követelések (MA)	825 020	(825 020)	—	Kétes követelések kiküszöbölése (MA)
6a. Különböző követelések	24 674 196	(24 674 196)	—	A jövőbeni repülőgép-eladással kapcsolatos követelések kiküszöbölése
6b. Saját tulajdonú repülőgépek	—	19 175 961	19 175 961	Az értékesítendő repülőgépek könyv szerinti értéken történő szerepeltetése
7. Kötelezettségek > 1 hónap	—	Vezetői becslés	Vezetői becslés	1 hónapnál régebbi kötelezettségek szerepeltetése
8. Adótartalék 92–97	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Az (MA) 1992–1997-es felvétele
9. Adótartalék 1998–2003	—	Vezetői becslés	Vezetői becslés	Az (MA) 1998–2003-es felvétele
Összesen		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ A szakértők megjegyzik, hogy nem végezték el a nyitó mérleg felülvizsgálatát, és az elvégzett korrekciók nem tartalmazzák szükségszerűen a tényleges könyvvizsgálathoz szükséges összes módosítást.

- (121) A szakértői jelentés szerint az NOA nyitó mérlegét és összetevő átalakulási mérlegeit a társaság könyvelését végző Deloitte and Touche állította össze a vezetőség által rendelkezésre bocsátott információk alapján, ám azok könyvvizsgálatát vagy független értékelését nem végezték el. A görög társasági törvénynek megfelelően független könyvvizsgálói véleményre lett volna szükség, amely kimondja, hogy az átalakulási mérlegekben szereplő adatokat a társaság könyvelési bizonylatai alapján megfelelően állították össze. A 3185/2003 sz. törvény mindazonáltal lehetővé tette, hogy az NOA ne tegyen eleget ennek a kötelezettségnek, és mindössze annyit írt elő, hogy a könyvvizsgálók elkészítsék a mérleget anélkül, hogy azt véleményezniük kellene.
- (122) A szakértők nem tudják megállapítani, hogy mérleget ténylegesen a Deloitte and Touche vagy maga a vezetőség állította-e össze. A Deloitte and Touche a saját munkájáról szóló jelentése a mérlegek összeállításának módját írja le, kiemelve, hogy „társaságunk nem végzett könyvvizsgálatot vagy egyéb független vizsgálatot”, illetve, hogy az átalakulási mérlegek összeállításáért a vezetőséget „teljes körű, korlátlan és kizárólagos felelősség” terheli.
- (123) A szakértők tehát arra a következtetésre jutottak, hogy a megfelelő számviteli módszerek alkalmazásával kapcsolatban az előző megállapításban leírtakon kívül a tevékenységgel kapcsolatos könyvvizsgálat vagy egyéb független ellenőrzés hiánya miatt a nyitó mérlegekben szereplő adatok is teljesen bizonytalanok. A szakértők a fenti következtetés alátámasztására hivatkoznak az NOA a 2003. december 31-én, két és fél héttel a nyitó mérleg napját követően véget ért pénzügyi évhez tartozó pénzügyi kimutatásaira vonatkozó könyvvizsgálói jelentésre is, amelyben a könyvvizsgáló fenntartásait fejezte ki a társaság nyitó mérlegeivel kapcsolatban. A könyvvizsgálók megállapítják, hogy az üzleti és cégérték, a befektetett eszközök értékelése, valamint a leányvállalatoktól az NOA-ra átruházott követelések és kötelezettségek tekintetében nincsenek abban a helyzetben, hogy a szóban forgó tételek értékét megerősíthessék, ennek megfelelően tehát ezekről nem nyilvánítanak véleményt.
- (124) A 3185/2003 sz. törvény a görög állam által fizetendő készpénz-előlegről rendelkezik, hogy az átalakítási és felszámolási folyamat során ebből fedezzék az OA és az OAv pénzügyi kötelezettségeit; az összeget az NOA alaptőkéjének névértéke alapján határozták meg. A szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy az OAG [...] (*) érdekében állt az NOA induló alaptőkéjének maximalizálása azáltal, hogy maximalizálták az átruházott eszközök és minimalizálták az átruházott források értékét. Az átruházott nettó eszközérték, vagyis az NOA névleges alaptőkéje 130 millió EUR volt. A 3185/2003 sz. törvénynek megfelelően a görög kormány kifizette ezt az összeget az OA-nak.
- (125) A szakértő arra a következtetésre jutott, hogy az általánosan elfogadott számviteli módszerek alkalmazása esetén a görög kormány a 3185/2003 sz. törvény értelmében jóval alacsonyabb összeggel tudott volna hozzájárulni az OA vagyonához. Az OA és az NOA a szerkezetátalakításkor fennálló készpénzállományának ismeretében a kormánytól származó likvid források ilyen mértékű csökkenése jelentős következményekkel járt volna abban a vonatkozásban, hogy képes lett volna-e az OA és az NOA üzleti tevékenységét folytatni.
- (126) A szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy a leválasztás, a privatizáció és az eszközértékesítés végső eredménye az, hogy az OAG-nál nem maradnak kereskedelmi tevékenységek, minimális marad az eszközállománya, és több száz millió EUR tartozása áll fenn. A görög jog fizetéseképtelenségre vonatkozó szabályait valószínűleg alkalmazni fogják az OA-ra és az OAv-ra, és ennek megfelelően ezeket a társaságokat felszámolják. A költségeket a hitelezők, elsősorban a görög állam viselik.

5.2. SZAKVÉLEMÉNY AZ OA-T (OAS-T) ILLETŐEN A SZERKEZETÁTALAKÍTÁST KÖVETŐEN

- (127) A szakértők megvizsgálták az OA (OAS) a 2003. december 11-i határozatot követően kialakult helyzetét. A társaság továbbra is veszteséges maradt, és ezek a veszteségek kikezdték a társaság saját tőkéjét, és súlyosan veszélyeztették hitelfelvételi lehetőségeit.

5.2.1. AZ OA (OAS) HELYZETE ADÓZÁSI ÉS TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI SZEMPONTBÓL

- (128) A szakértők szerint az OA mérlege jelentős adó és társadalombiztosítási kötelezettségeket tartalmaz. Ezek a kötelezettségek évről évre növekednek, mivel a kifizetett adók folyamatosan alatta maradnak az éves kötelezettségnek. Az adófizetési kötelezettség több évre visszamenően elsősorban a munkáltatói járulékokból ered, de ide tartoznak a repülőterei illetékek, ÁFA és nyereségadó-kötelezettségek is. A repülési üzletágak az NOA-ra történő átruházása során az újonnan létrehozott társasághoz kizárólag az egy hónapnál nem régebbi adó- és járulékfizetési kötelezettségeket vitték át. A társadalombiztosítási kötelezettség elsősorban a társaság legfontosabb nyugdíjalapjához kapcsolódik. 2003 és 2004 folyamán a kötelezettség összesen 137 millió EUR-val nőtt. A társaság a fenti időszakban 7,7 millió EUR összeget fizetett ki a 2003-at megelőző évekkal kapcsolatos Elszámolási megállapodás keretében.

(*) Szakmai titoktartási kötelezettség alá tartozik.

	(millió EUR)		
	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Adók	219	374	431
Járulékok	54	148	196
Összesen	273	522	627

(*) Auditált pénzügyi jelentésekből származó adatok (fenntartások).

(**) Az OA számviteli nyilvántartásaiból származó nem auditált adatok
Megjegyzés: A 2005-ös adatok nem állnak rendelkezésre, mivel az OA számviteli nyilvántartását csak 2004. december 31-ig vezették.

(129) A szakértők rámutattak, hogy az OA 2003 évi könyvvizsgálói jelentése megállapítja, hogy „a társaság könyvelése és nyilvántartásai nagymértékben eltérnek az adóügyi jogszabályokban előírtaktól”. A jelentés megállapítja továbbá, hogy „az 1998-ra és 1999-re vonatkozó adóellenőrzés rámutatott, hogy a könyvelés és a nyilvántartások nem megfelelőek”, valamint, hogy „lévén, hogy a társaságot az adóhivatal 2000-tól 2003-ig nem ellenőrizte, az 1998-al kezdődő és 2003-mal bezáródó időszak tekintetében megállapított adófizetési kötelezettsége nem tekinthető véglegesnek”.

(130) A szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy az OA több évre visszamenőleg csak részben tett eleget adó- és járulékfizetési kötelezettségeinek. Jelezték, hogy már 2002 év végére jelentős, összesen 273 millió EUR kötelezettségállomány halmozódott fel, amely az azóta eltelt időszak során nagymértékben nőtt. A szakértők véleménye szerint a 2004 végén fennálló 627 millió EUR becsült kötelezettség meghaladja az NOA és az OAG 2003 évi együttes évi árbevételének 75 %-át. Hozzáteszik, hogy az OA felhalmozódott adófizetési hátraléka a szerkezetátalakítást megelőzően és azt követően egyaránt likviditási előnyt biztosított a társaság számára.

5.2.2. AZ OA (OAS) RÉSZÉRE ÁTUTALT 130 312 459 EUR

(131) A görög kormány 2003. december 24. és 2004. május 13. között hét részletben összesen 130 312 459 EUR összeget utalt át az OAG bankszámlájára. A szakértők megvizsgálták ezeket az átutalásokat aszerint, hogy hogyan fizették ki és a továbbiakban mire fordították az átutalt összegeket.

(132) A szóban forgó összeget, amelyet az újonnan alapított NOA névleges alaptőkéje alapján állapítottak meg, a 3185/2003 sz. törvény rendelkezései alapján folyósították. Az összeg rendeltetése a törvény értelmében a következő volt: „alkalmazotti végkielégítések és a nyugdíjazással kapcsolatos bármely egyéb költségek, valamint az Olympic Airways és Olympic Aviation a szerkezetátalakítási és felszámolási eljárás során felmerült pénzügyi kötelezettségeinek fedezésére.”

(133) A szakértők megállapították, hogy az átutalásokra olyankor került sor, amikor az OA bankszámlája kimerült. Egyértelműen megállapítható volt, hogy a kormány által átruházott összegeket néhány hét alatt fokozatosan felélték, mivel a készpénz-kiadások folyamatosan meghaladták az egyéb forrásokból befolyó készpénz-bevételeket. Amikor a bankszámlán lévő pénz már csaknem elfogyott, újabb átutalással töltötték fel a számlát, és az egész folyamat kezdődött elölről.

Átutalás dátuma	EUR
2003. december 24.	32 960 288
2004. január 14.	10 091 143
2004. január 30.	35 356 335
2004. február 13.	10 000 000
2004. április 8.	8 000 000
2004. április 22.	12 000 000
2004. május 13.	21 904 693
Összesen	130 312 459

(134) A fenti kifizetési ütemterv és az OA vezetősége által kapott információk felhasználásával, [...] A szakértők szerint az OA vezetősége a nyugdíjak és egyéb szerkezetátalakítási költségek fogalmát a lehető legtágabban értelmezte annak érdekében, hogy az OA bármilyen, az Olympic Airlines leválása és a privatizáció befejezése közötti időszakban előforduló kiadását fedezze. A finanszírozás felhasználásának elemzését nem könnyű megerősíteni, mivel a „különleges számláról” származó pénzek összekeveredtek a társaság fő bankszámlájára beérkező mindenfajta egyéb összegekkel, az OA vezetősége a bizottsági szakértőket úgy tájékoztatta, hogy az összegeket a következő célokra fordították:

Költségkategória	EUR
Repülőgép lízingje	51 012 257
Nyugdíjazással kapcsolatos kifizetések	29 953 077
Béreköltség	34 407 994
Hiteltörlesztés – Emporiki Bank	14 939 131
Összesen	130 312 459

5.2.3. AZ ABN AMRO BANK ÁLTAL AZ OA-NAK NYÚJTOTT HITELT A GÖRÖG ÁLLAM RÉSZBEN VISSZAFIZETTE

- (135) Az OA 2001. február 9-én 182 198 160 EUR összegről szóló hitelmegállapodást kötött az ABN Amro Bankkal az OA az új athéni nemzetközi repülőtérre történő átköltetésének finanszírozása céljából.
- (136) Az állami garanciavállalással szavatolt (az ABN Amro részére biztosították a jogot, hogy az OA fizetési kötelezettségének teljesítését közvetlenül az államtól követelheti) hitelt tizenhat 11 387 385 EUR + kamat összegű féléves részletben kell visszafizetni 2003. augusztus 9. és 2011. február 9. között.
- (137) A repülési tevékenységek az Olympic Airlines-ra történő átruházása 2003. december 11-i feltételeinek megfelelően a hitel kötelezettségként az Olympic Airways-nél maradt. Miután az OA 2003. december 31-én kifizette a hitel egyik törlesztő részletét, az OA mérlegében szereplő kötelezettség 170 810 775 EUR volt.
- (138) A bizottsági szakértők az OA számviteli nyilvántartásának felülvizsgálata során megállapították, hogy az ABN Amro a második, harmadik és negyedik törlesztő részletet illetően az állami garanciát vették igénybe. A görög állam fizette tehát az OA helyett az alábbi részleteket:

Kifizetés dátuma	Kifizetett összeg (EUR)
2004. május 10.	12 390 090 (*)
2004. október 8.	12 288 017 (*)
2005. március 9.	12 267 250 (*)
Összesen	36 945 357

(*) Tőke + kamatok.

- (139) A szakértők megállapították továbbá, hogy a görög kormány felszólította a görög adóhatóságot, hogy követelje vissza az összeget az OA-tól. Az adóhatóságok beszédési értesítőket küldtek az OA-nak, az összeg kifizetését követelve. Az összeget az OA könyvelésében az adóhatóság felé fennálló kötelezettségként számolták el, de annak befizetésére a mai napig nem került sor.

5.2.4. AZ (A340) REPÜLŐGÉPEK FINANSZÍROZÁSI LÍZING FIZETÉSE

- (140) A bizottsági szakértők az OA számviteli nyilvántartásának felülvizsgálata során megállapították, hogy a görög

állam kezeként 2004. szeptember 24-én összesen 11 774 684 EUR összegű lízingköltséget fizetett ki a Credit Lyonnais-zel két db A340 repülőgépre kötött két finanszírozási lízingszerződés értelmében. A kifizetések a repülőgépekre vonatkozó lízingszerződések értelmében 2004. július 29-én esedékes féléves törlesztő részletet tartalmazták.

- (141) A szakértők megállapították, hogy a kormány felszólította a görög adóhatóságot, hogy követelje vissza az összeget az OA-tól. Az adóhatóságok beszédési értesítőket küldtek az OA-nak, az összeg kifizetését követelve. Az összeget az OA könyvelésében az adóhatóság felé fennálló kötelezettségként számolták el, de annak befizetésére a mai napig nem került sor.

5.2.5. A KORMÁNY ÁLTAL AZ OA RÉSZÉRE KÉSZPÉNZBEN KIFIZETETT KÖZVETLEN FINANSZÍROZÁS

- (142) A bizottsági szakértők megállapították továbbá, hogy a görög kormány 2004. augusztus 9-én 8,2 millió EUR összegű készpénzes kifizetést teljesített az OA részére. A szóban forgó összeget a kormány annak az összegnek az előlegeként fizette ki az OA részére, amelyet az OA korábban egy elkülönített számlára fizetett be két db A340 repülőgép finanszírozási lízing törlesztő részleteire vonatkozóan a Credit Lyonnais-nek nyújtott állami garancia részeként. A Credit Lyonnais hozzájárult, hogy az összeget a repülőgép-lízingszerződések az OA-ról a kormányra történő 2004. decemberi átruházásakor (megújításakor) felszabadítsák az elkülönített számláról. A szerződések az állam nevében történő megújítására 2004 decemberében került sor.
- (143) A szakértők megállapították továbbá, hogy az OA nem fizette vissza az előleget a kormánynak, amikor 2004. decemberében az összeget visszakapta az elkülönített számláról. A kormány 2005. március 23-án levélben szólította fel az OA-t a kamatokkal megnövelt összeg visszafizetésére. A szakértők megerősítették, hogy a Bizottságnak szóló végleges szakértői jelentés elkészítésekor (2005. június 14.) az OA még mindig tartozott az összeggel az állam felé.

5.2.6. EGYÉB KIADÁSOK

- (144) A szakértők az OA számviteli nyilvántartásainak felülvizsgálatakor megállapították, hogy a kötelezettségek egyenlege 2004. december 31-én 8 millió EUR tartozást mutatott az állami tulajdonban lévő Nemzeti Távközlési Szervezettel (OTE) szemben. Az OA főkönyvéből kiderült, hogy az OA 2003-ban és 2004-ben nem teljesítette az OTE felé bizonyos helyeken végzett szolgáltatások miatt fennálló fizetési kötelezettségeit. A 2003-at megelőző időszak vonatkozó 4,5 millió EUR az egyenleg.

5.3. SZAKVÉLEMÉNY AZ NOA-T ILLETŐEN A SZERKEZETÁTALAKÍTÁST KÖVETŐEN

5.3.1. A NOA 2004-ES EREDMÉNYEI

(145) A szakértők megállapították, hogy az NOA 2004-ben nehéz üzleti évet zárt, amelynek következtében 94,5 millió EUR összegű üzemi veszteséget számolt el 616,7 millió EUR árbevétele után, éves nettó adózás előtti eredménye pedig 87,1 millió EUR veszteség volt. A társaság még a bruttó üzemi eredmény (a közvetlen szolgáltatási költségekkel csökkentett árbevétel) szintjén is csupán 4 millió EUR nyereséget ért el. A szakértők továbbá felhívták a figyelmet arra, hogy a 2003 évi eredmény a rendkívüli tételek között 13,0 millió EUR céltartalékot is tartalmaz, amelyből 12,6 millió EUR-t 2004-ben visszaminősítettek jövedelemnek. Úgy is fogalmazhatunk tehát, hogy a 2004-es veszteség 87,1 millió EUR helyett valójában 99,7 millió EUR volt.

(146) A szakértők megállapították, hogy a társaság nettó eszközállománya (24,3 millió EUR) 2004 végére az alaptőke (130,4 millió EUR) 18,6 % zsugorodott. Sőt, ha a 18 millió EUR üzleti és cégértéket leírnák, a nettó eszközállomány mindössze az alaptőke 4,8 %-át tenné ki. A 2190. sz. görög társaság törvény értelmében ha egy vállalkozás saját vagyona nem éri el az alaptőke 50 %-át, tulajdonosi közgyűlést kell összehívni és cselekvési tervet kell kidolgozni a társaság mérlegének helyreállítására és így hitelezőinek védelmére; erre a jelen esetben nem került sor. Ugyanez a törvény kimondja azt is, hogy ha a társaság saját vagyona nem éri el az alaptőke 10 %-át, a Görög Kereskedelmi Minisztérium visszavonhatja a társaság iparüzési engedélyét. A szakértők megjegyzik ugyanakkor, hogy erre az intézkedésre csak a legvégső esetben kerül sor, a gyakorlatban ritkán következik be.

(147) Az eredmény elsődleges okai az NOA vezetősége szerint a következők voltak:

— az idegenforgalmi piac negatív reakciója a Csoport szerkezetátalakítására, amelynek következtében a 2003/2004-es karácsonyi-újévi időszakban alacsonyabb volt a helyfoglalások száma;

— a repülőgépes személyzet sztrájkjai a 2003 decembere és 2004 februárja közötti időszakban, ami miatt járatokat kellett törölni, csökkent a helyfoglalás és növekedtek a költségek a szóban forgó időszakban;

— a szerkezetátalakítással kapcsolatos további költségek, beleértve a tervezettnél jóval nagyobb számú pilóta felvételét, a megnövekedett bérleti költségeket és több teljes bérletsű járatot.

(148) Mivel az NOA nem rendelkezett készpénztartalékokkal a veszteségek finanszírozására, a szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy az kizárólag hitelfelvétellel vagy a szállítói által biztosított fizetési határidők meghosszabbí-

tásával finanszírozhatta azokat. A bizottsági szakértők a társaság 2004-es készpénzforgalmát elemezve kimutatták, hogy a társaság az utóbbi lehetőséget választotta, amelynek következtében kötelezettségei az év során [...] millió EUR összeggel emelkedtek. A szállítótartozásokat a legnagyobb mértékben növelő elemek között kiemelhető az AIA felé fennálló [...] millió EUR tartozás (2003-ban ez csupán [...] millió EUR volt). Az NOA 2005 áprilisában Elszámolási szerződésben állapodott meg az AIA-val [...] M EUR kifizetéséről az összesen [...] millió EUR kifizetetlen kötelezettségéből. A szerződésben 2005. április 30. és 2005. november 30. között kifizetésre kerülő fix havi törlesztő részletekről állapodtak meg. Az NOA 2004. december 31-én fennálló tartozásainak egy másik jelentős eleme kapcsolt vállalkozással, az OAv-vel szembeni [...] millió EUR egyenleg; ez az összeg 2003. december 31-én még csak [...] millió EUR volt.

(149) Az NOA 2005 évi tevékenységével kapcsolatban a szakértők rámutattak, hogy a 2004. december 31-ét követő időszakokra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre pénzügyi beszámolók; más pénzügyi nyilvántartásokból és a vezetőséggel folytatott megbeszélésekből azonban arra következtetnek, hogy az NOA 2005 első negyedében tovább veszteségeket halmozott fel. A korábbi évekhez hasonlóan ez korlátozta a társaság likviditását és a vezetőséget rövid távú finanszírozási megoldások keresésére kényszerítette. További pozitív cash flow-t sikerült elérni az athéni nemzetközi repülőtér díjainak halasztott kifizetésével, amelynek biztosítékaul a társaság összesen 36 millió EUR értékű jelzálog-fedezetet biztosított repülőgépeire.

(150) A szakértők megállapították, hogy az NOA üzleti tevékenysége rendkívül ciklikus jellegű, amit az októbertől márciusig tartó időszak negatív cash flow és az áprilistól szeptemberig tartó pozitív cash flow is bizonyít. Ez a ciklus évente ismétlődik. A nyári hónapok pozitívuma nem képes teljes mértékben ellensúlyozni a téli hónapok negatív eredményét, ami folyamatosan újabb eszközök bevonását teszi szükségessé. A szakértők megállapítják, hogy nem egyértelmű, hogy mikorra válhat a társaság likviditása folyamatosan pozitívvá; a vezetőség mindazonáltal abban bíz, hogy erre az új tulajdonos irányítása alatt 2006-ban vagy legkésőbb 2007-ben sor kerül.

5.3.2. ADÓ (JÖVEDELEMADÓ, TÁRSASÁGI ADÓ, TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI JÁRULÉKOK ÉS ÁFA)

(151) A szakértők áttekintették az NOA számviteli nyilvántartásait és üzleti könyveit az alkalmazotti jövedelemadó, társadalombiztosítási járulékok és az ÁFA tekintetében is a 2003 decemberétől 2005 májusáig tartó időszakra vonatkozóan. Megjegyzik, hogy a repülési üzletágnak az NOA-ra történő átruházása során az újonnan létrehozott társasághoz kizárólag az OA alkalmazottaival kapcsolatos egy hónapnál nem régebbi adó- és járulékfizetési kötelezettségeket vitték át.

- (152) A szakértők megállapították továbbá, hogy az NOA részéről a görög állam felé fennálló teljes adó és járulék hátralék 2003. decembere és 2004. decembere között 20,2 millió EUR-val nőtt. Ez az összeg is az NOA 94,4 millió EUR tartozásának a részét képezi.
- (153) A munkavállalói és munkaadói járulékokat 2004. októberéig elszámolták és megfizették az állam felé. A 2004. októbertől 2005. februárjáig tartó időszakban nem került sor befizetésre. A társaság 2005. márciusában elszámolási szerződést kötött az adóhatósággal arra vonatkozóan,

hogy [...] millió EUR összegű tartozását 2005. márciusával kezdődően 18 havi részletben törleszti le, amivel a kötelezettségállományt gyakorlatilag másfél éves lejáratú hitelkeretté alakították át. A társaság 2005. márciusa óta eleget tesz ennek a megállapodásnak, és fizeti a havi törlesztő részleteket.

- (154) A szakértők az ÁFÁ-t illetően megállapították, hogy az NOA az időszak alatt megfelelően számolta el és fizette be ÁFA-kötelezettségeit.

5.3.3. REPÜLŐGÉP

Repülőgép típusa	Db	[...]	Ülések száma	Tulajdoni viszonyok
Airbus A340-313	4	[...]	295	Bérelt
Airbus A300-65	3	[...]	269	Bérelt
Boeing 737-400	14	[...]	150	7 saját/7 bérelt
Boeing 737-300	2	[...]	136	Bérelt
Boeing 717-200	3	[...]	100	Bérelt
ATR-72-320	7	[...]	68	Saját
ATR-42-320	6	[...]	50	4 saját/2 bérelt
DHC-8	4	[...]	37	Bérelt
Összesen	43			

- (155) A szakértők megállapították, hogy az NOA 43 repülőgépből álló flottával kezdte meg tevékenységét, amelyből 18 saját tulajdonú, 25 pedig bérelt volt. Az NOA tevékenységének megkezdése óta a saját tulajdonban lévő repülőgépek száma változatlan maradt, míg a bérelt gépek száma hárommal csökkent. Az OA tulajdonában lévő és az NOA által bérelt két Airbus A300-600 repülőgépet 2005. februárjában eladtak, egy Boeing 737-300 lízingszerződését pedig a 2005. márciusi lejáratot követően nem hosszabbították meg.

- (157) A szakértők megállapították, hogy azokban az esetekben, amikor a repülőgépeket az OA-tól vagy az OAv-tól (OAS) bérelik tovább, az allízing díja alacsonyabb, mint az eredeti lízingdíj. Amikor az NOA vezetőit megkérdezték ennek a helyzetnek az okairól és lehetséges magyarázatáról, azt a választ kapták, hogy az allízingdíjak piaci díjnak számítanak. Az NOA vezetősége szerint az OA (OAS) jól jár, mivel a repülőgépeire bérlőt talált, illetve azt állítják, hogy ha az OA nem piaci díjakat ajánlott volna, más forrásból is bérelhetek volna repülőgépeket. Az NOA számára az az előny, hogy a korábbi magasabb díjak helyett az általa a jelenlegi piaci árnak tartott díj mellett tud repülőgépeket bérelni.

5.3.3.1. Működési lízing-szerződések

- (156) Az NOA az OA, az OAv (OAS), illetve négy finanszírozási lízing esetében közvetlenül a görög kormány által (ld. az 5.3.3.2. szakaszt) allízingbe adott repülőgépeket is üzemeltet. Jelenleg 18 repülőgépet működési lízing szerződések keretében bérelnék közvetlenül a bérbeadótól vagy továbblízingelik őket az OA-tól vagy az OAv-tól (OAS). Az OA és az OAv (OAS), illetve az eredeti bérbeadók közötti szerződések lejártával az NOA közvetlenül köti meg az új lízingszerződéseket a bérbeadókkal.

- (158) A szakértők a fő- és allízing díjakat összehasonlítva megállapították, hogy a 2004. december 31-én véget ért évre az NOA által az OA-tól továbblízingelt repülőgépek teljes bérelti díja 29,7 millió EUR volt, szemben az OA által ugyanezen időszak alatt ugyanezen gépekért kifizetett 67,3 millió EUR fő lízingdíjjal. Az OA által önállóan viselt lízingköltség tehát 37,6 millió EUR (a teljes lízingköltség 55 %-a).

5.3.3.2. **Finanszírozási lízingszerződések**

- (159) A szakértők a 4 db Airbus A340-300 repülőgép bérletével kapcsolatban, amelyre Görögország az üzletágak leválasztását követően kezességet vállalt, arról számolnak be, hogy ezeket a repülőgépeket az NOA eredetileg az OA-tól bérelte tovább. Mivel azonban az OA és az NOA jövője az üzletágak szétválasztásakor bizonytalannak tűnt, az ügyletbe bevont pénzügyezetek (bérbeadók) szigorúbb fizetési és fedezeti feltételek mellett kötötték csak meg a lízingszerződéseket. A görög kormány annak érdekében, hogy könnyítsen ezeken a feltételeken – mind az OA, mind saját maga, mint kezességvállaló állam számára – úgy döntött, hogy belép az OA helyére, azaz a négy db repülőgép eredeti (fő) lízingszerződését – kettőt 2004 decemberében, a másik kettőt pedig 2005 áprilisában – az OA-ról a görög kormányra ruházták át („megújították”). A szakértői jelentés szerint a tranzakció törvényes lebonyolítása érdekében a görög országgyűlésnek új törvényi rendelkezést kellett elfogadnia (3283/2004 sz. törvény 53. cikke).

Repülőgép	Reg. szám	Eredeti lízingdíj OA/állam- Bérbeadó	Allízing-díjak OA-NOA	Allízing-díjak állam-NOA (a megújítást követően)
Airbus A340-300 MSN 280	SX-DFC	EUR 789 648	USD 600 000	USD 600 000
Lízing szerződés kezdete		1999.10.8.	2004.5.27.	2004.04.27.
Airbus A340-300 MSN 292	SX-DFD	EUR 770 599	USD 600 000	USD 600 000
Lízing szerződés kezdete		1999.10.8.	2004.5.27.	2004.4.25.
Airbus A340-300 MSN 235	SX-DFA	EUR 744 509	USD 525 000	EUR 395 000
Lízing szerződés kezdete		1999.10.8.	2003.12.12.	2004.12.17.
Airbus A340-300 MSN 239	SX-DFB	EUR 744 509	USD 525 000	EUR 395 000
Lízing szerződés kezdete		1999.10.8.	2003.12.12.	2004.12.17.

1. megjegyzés: A fő lízingdíjat félévente visszamenőleg kell megfizetni.

2. megjegyzés: Az allízing-díj havonta előre fizetendő.

3. megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi összeget havi bontásban tüntettük fel.

A fő lízing havi befizetéseit úgy kaptuk meg, hogy a 2004 évi teljes befizetést elosztottuk 12-vel.

4. megjegyzés: Az összegek a kamatokat nem tartalmazzák.

- (160) A szakértők ennek a négy repülőgépnek a vonatkozásában is összehasonlították a fő- és allízing-díjakat. Megállapították, hogy az állam által fizetett fő lízingdíjak összege havonta kb. 750 000 EUR, míg a továbblízingelt repülőgépek lízingdíjai havi 400 000 és 500 000 EUR között vannak. A görög állam tehát gépenként gyakorlatilag 250 000–350 000 EUR-t veszít havonta.

- (161) A szakértők azt is jelezték, hogy 2004. decembere és 2005. március vége között az NOA semmilyen befizetést sem teljesített a kormánnyal szemben a kormány által továbblízingelt két db A340 repülőgép vonatkozásában. 2005. március végén az NOA a görög kormány felé a két allízing-szerződéssel kapcsolatban fennálló kötelezettsége

5,1 millió EUR volt. Az NOA 2005. áprilisában az áprilisi lízingdíjjal együtt fizette ki ezt az összeget.

5.3.4. SZPATOSZÍMÓ

- (162) A szakértői jelentés szerint az NOA tevékenységének 2003. decemberi kezdete és 2004. december 31. között az NOA [...] millió EUR összegű repülőtéri illetéket szedett be utasaitól, szemben az adóhatóság részére befizetett [...] millió EUR összeggel. 2004. márciusában, illetve 2004 júniustól szeptemberig időben (a bevételt követő hónap 20-áig) fizették be az illetéket az adóhatóság felé. A 2003. december és 2005. március közötti időszak többi hónapját illetően a befizetéseket egy-öt hónap késéssel teljesítették. A 2004. december 31-i [...] millió EUR egyenleg kb. 3 hónapos tartozásnak felelt meg. 2005. március 31-én a befizetetlen repülőtéri illeték összege elérte a [...] millió EUR-t, ami kb. két és fél hónapos tartozásnak felelt meg.

5.3.5. AZ NOA ÁLTAL FÖLDI KISZOLGÁLÓ ÉS MŰSZAKI TÁMOGATÓ SZOLGÁLTATÁSOK ELLÁTÁSÁÉRT AZ OAS-NAK KIFIZETETT DÍJAK

- (163) Mivel az NOA-hoz kizárólag az OA és az OAv repülési üzletágai tartoznak, önállóan nem képes ellátni a légitársaság működtetéséhez szükséges kiegészítő feladatokat (járatkarbantartás, tankolás, földi kiszolgálás stb.), tehát ezeket a szolgáltatásokat más vállalkozásoktól kell megvásárolnia. A Bizottság külső szakértőt bízott meg, hogy ellenőrizze a görög hatóságok azon állítását, mely szerint az NOA ezekért a szolgáltatásokért piaci árat fizetett, azaz a vonatkozó szerződéseket a szokásos piaci feltételek mellett kötötték.
- (164) A szakértői jelentés szerint az NOA és az OAS (az OAv-t és az Olympic Catering S.A-t is beleértve) összesen hét szerződést kötött egymással különféle szolgáltatásokat illetően, beleértve a földi kiszolgálást, műszaki karbantartást, teher- és postakezelést, raktárkezelést, számviteli támogatást és tanácsadást, személyzeti képzést és általános repülési útvonal-programozási szolgáltatásokat, információtechnológiai, távközlési, valamint étel- és ital-ellátási szolgáltatásokat. A szakértők megállapították, hogy 2004-ben az OAG-hoz tartozó társaságok hozzávetőleg [...] millió EUR értékű szolgáltatást nyújtottak az NOA-nak. Az NOA és az OAG között megkötött fő szolgáltatási szerződések földi kiszolgáló és karbantartási szolgáltatásokra vonatkoznak. Az OAG végzi az NOA földi kiszolgáló szolgáltatásainak [...] %-át és valamennyi karbantartási szolgáltatást. A menetrend szerinti repülési tevékenységeken alapuló szerződéses díjak összege 2004-ben a földi kiszolgálást és a karbantartást illetően [...] millió, illetve [...] millió EUR volt.
- (165) A bizottsági szakértők megvizsgálták az OAG a NOA, illetve más légitársaságok felé érvényesített tarifáit. Bár a földi kiszolgáló szolgáltatások terén alacsonyabb díjakat állapítottak meg, ezt az NOA vezetői kereskedelmi okokkal magyarázták, azaz, hogy az NOA, mint legnagyobb vásárló nagy tételben kedvezményesen vásárol. Az étel- és italszállítást illetően az NOA piaci árakat fizet a kapott szolgáltatásokért, a műszaki karbantartó szolgáltatásokat illetően pedig az OA a többi ügyféltől eltérő módszerrel számláz az NOA felé, és a kétféle módszert nem lehetett úgy összehasonlítani, hogy abból bármilyen releváns információ kiderüljön. Az NOA vezetősége szerint az OA által biztosított valamennyi szolgáltatást a szokásos piaci feltételeknek megfelelően nyújtják, és azok méltányos piaci értéket képviselnek.

5.3.6. AIA DÍJAK

- (166) Az 55 %-ban állami tulajdonban lévő AIA az athéni nemzetközi repülőtér építéséért, üzemeltetéséért és fejlesztéséért felelős társaság. Annak ellenére, hogy az

állam a többségi tulajdonos, a vállalat a repülőtér-fejlesztési megállapodásban foglaltaknak megfelelően a magán-szektorban szokásos feltételek mellett működik, és nem tartozik az állami ellenőrzés alatt álló vállalatokról szóló törvény hatálya alá.

- (167) Évi kb. 60 millió EUR díjjal az AIA az OA/NOA legnagyobb hitelezője. Mivel az AIA-költségek az NOA költségalapjának ilyen fontos részét képezik, a bizottsági szakértőnek meg kellett vizsgálnia az NOA és az AIA viszonyát, hogy a légitársaság közvetett állami támogatásnak minősíthető kedvezményes feltételeket élvezett-e. A szakértők megállapították, hogy működésének kezdete és 2005. május 19-e között az NOA az AIA felé fennálló kötelezettségei és teljesített kifizetései a következőképpen alakultak:

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

- (168) A szakértői jelentés szerint az AIA a repülőtér által nyújtott különféle szolgáltatásokért díjakat fizetett a légitársaságokkal; ezek közé tartoznak a leszállási és parkolási díjak, az őrzés-védés és földi kiszolgáló infrastruktúra díjai. A díjakat az AIA 2003 júniusában kiadott repülőtér-használati feltételeiben és díjtáblázatában meghatározott szabványos tarifa alapján számítják fel. A szokásos fizetési határidő 20 naptári nap. A késedelmi kamat mértéke 3 %-kal az Euribor feletti.
- (169) A bizottsági szakértők megállapították, hogy az NOA 2004 végén „Pénzügyi elszámolási megállapodást” kötött az AIA-val, amelynek alapján az NOA az AIA szokásos fizetési feltételeitől eltérően 20 helyett 45 nap fizetési határidő mellett fizetheti a számláit. A meghosszabbított fizetési határidőt 2004. július 1-től 2005. február 28-ig alkalmazták. A meghosszabbított határidő alkalmazásának feltételeként az NOA-nak fedezetként [...] millió EUR összegig jelzálogot kellett végrehajtania az AIA javára két db [...] repülőgépre. A 2004. december 31-én fennálló kötelezettség kb. négyhavi, 2005 májusában pedig kb. öt havi díjtartozásnak felelt meg, ami nyilvánvalóan a Pénzügyi elszámolási megállapodásban meghatározott 45 napos fizetési határidő túllépése.

- (170) Az NOA 2005. április 22-én újabb „Elszámolási szerződést” kötött az AIA-val, amelyben [...] millió EUR kifizetéséről állapodtak meg az összesen [...] millió EUR kifizetetlen kötelezettségből; a szerződésben újabb [...] millió EUR fedezetről rendelkeztek. A szerződésben 2005. április 30. és 2005. november 30. között kifizetésre kerülő változó havi törlesztő részletekről állapodtak meg. Az [...] millió EUR összegből [...] millió EUR közszolgálati bevételekből származna. [...] millió EUR fedezetet biztosítottak két db [...] repülőgépre és négy motorra terhelt elsőbbségi jelzalog révén.
- (171) A fenti információk alapján a szakértők úgy ítélik meg, hogy azáltal, hogy lehetővé teszik, hogy az NOA a téli időszakban [...] millió EUR szállítói kötelezettséget halmozzon fel, majd ezt a nyári időszak során visszatérítendő tizennyolc hónapos lejáratú rövid távú hitellé alakítják át, az NOA számára gyakorlatilag szezonális működőtőke-finanszírozást biztosítanak. A finanszírozásnak ez a módja, valamint, hogy elnézik, hogy az NOA folyamatosan késve teljesíti fizetési kötelezettségeit, arra utal, hogy az NOA más légitársaságok számára nem elérhető bánásmódban részesül az AIA részéről.

6. A TÁMOGATÁS SZÁMSZERŰSÍTÉSE

6.1. AZ ÉRTÉKELÉS JOGALAPJA

- (172) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése alapján a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (173) Az állami támogatás fogalmába beletartozik minden olyan közvetlen vagy közvetett előny, amelynek a finanszírozása állami forrásból történik, függetlenül attól, hogy azt az állam közvetlenül vagy a rá ruházott jogkörnek megfelelően eljáró közvetítő szervezetten keresztül nyújtja-e.
- (174) A jelenlegi határozat kizárólag a 2002-es határozatot követően nyújtott támogatásra vonatkozik. Nem vonatkozik az érintett társaságok bármelyikének részesedéseit vagy eszközeit érintő jövőbeli tranzakciókkal kapcsolatos esetleges állami támogatási elemekre.
- (175) Az EK-Szerződés 228. cikke úgy rendelkezik, hogy ha az Európai Unió Bírósága megállapítja, hogy egy tagállam nem teljesítette a Szerződésből eredő valamely kötelezettségét, az adott államnak meg kell tennie az Európai Unió Bíróságának ítéletében foglaltak teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. Az adott helyzetben a 2002-es határozat a támogatást jogellenesnek és a közös piaccal összeegyeztethetetlennek minősítette. A Bíróság a C-415/03 sz.

ügyben hozott 2005. május 12-i ítéletében megállapította, hogy a tagállam nem tette meg a szükséges intézkedéseket.

- (176) A 228. cikk (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy ha a Bizottság megítélése szerint az érintett tagállam nem teszi meg az Európai Unió Bíróságának ítéletében foglaltak teljesítéséhez szükséges intézkedéseket, a Bizottság – miután a tagállamnak (felszólító levéllel) lehetőséget biztosított észrevételei megtételére – indoklással ellátott véleményt ad ki, amelyben felsorolja azokat a kérdéseket, amelyeket illetően az érintett tagállam elmulasztott eleget tenni a Bíróság ítéletében foglaltaknak.

6.2. A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

- (177) A Bizottság alaposan és mélyrehatóan elemezte az eljárás megindításakor beérkezett hozzászólásokat, valamint a Görögország részéről elhangzó, illetve az OA szerkezetátalakításával és az OA és az NOA a szerkezetátalakítás óta tapasztalható magatartásával kapcsolatban a szakértői tanulmányban megállapított észrevételeket. Ebben a tekintetben a Bizottság úgy határozott, hogy az alábbi négy fő témakörben bírálja el a támogatás fennállását: i. maga a szerkezetátalakítás, ii. kapott-e az NOA egyéb állami támogatást 2003 óta, iii. 130 millió EUR átadása az OA-nak, illetve iv. kapott-e az OA egyéb állami támogatást.

i. Milyen jellegűnek tekinthető az OAG 2003 decemberében lezajlott szerkezetátalakítása?

- (178) A görög hatóságok vélhetően azzal a szándékkal dolgozták ki és hajtották végre a 3185/2003 sz. törvényt, hogy lehetővé tegyék, hogy az OAG repülési üzletágai most már NOA néven folytathassák üzleti tevékenységüket és felkészíthessék őket a privatizációra. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia az OA és az NOA kapcsolatát. Az NOA-t a korábban az OA-n belül működő repülési üzletágakból hozták létre, és az OA alapvető repülési tevékenységeit folytatja; eredetileg átvette az OA valamennyi repülőgépét, jelenleg pedig 40 repülőgépet üzemeltet, szemben a korábban az OA által a jelenlegivel megegyező személyzettel és útvonalakon üzemeltetett 43-mal. Az útvonalakat illetően az NOA „jogutódlással” megörökölte az OA-tól az útvonalhálózatot, a közszolgálati szerződéseket és a nem EU-országokba irányuló kétoldalú légi útvonalakkal kapcsolatos jogokat. Amint azt már említettük, az NOA alapítására a kizárólag az OA/NOA-ra alkalmazandó és a görög társasági törvény szokásos esetben alkalmazandó rendelkezéseitől eltérő 3185/2003 sz. törvény rendelkezései értelmében került sor.

- (179) A nagymértékben eladósodott OA-ról (amelyről a Bizottság korábban megállapította, hogy jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásban részesült) leválasztották a jövedelemtermelő repülési üzletágakat, míg az ezekhez tartozó kötelezettségek közül nagyon keveset ruháztak át az új társaságra. A jogelőd társaságoknál maradt minden hosszú lejáratú kötelezettség, míg az adókból, járulékokból és a görög állam felé az OAG által befizetendő egyéb terhekből csupán az egy hónapnál nem régebbi kötelezettségek kerültek át az NOA-hoz. A közvetlenül a görög állam felé fennálló adófizetési kötelezettségen felül az OA a szétváláskor kb. 93 millió EUR összeggel tartozott az AIA-nak; a szétválásról szóló megállapodás feltételei alapján a teljes kötelezettség az OA-nál maradt, annak semmilyen részét sem ruházták át az NOA-ra.
- (180) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a 3185/2003 sz. törvényben felvázolt privatizációs folyamat folytatásával a már amúgy is nagymértékben eladósodott OAG-nál nem marad semmilyen kereskedelmi tevékenység, minimális marad az eszközállománya, és több száz millió eurós tartozása halmozódik fel. Ennélfogva egyre kevésbé valószínű, hogy képes lesz az összeegyeztethetetlen állami támogatás a 2002-es határozatban előírt visszafizetésére. A görög hatóságok szándéka, hogy az OA-ra és az OAv-ra a csődtörvény rendelkezéseit alkalmazzák, és azokat felszámolják. A költségeket a hitelezők, elsősorban a görög állam viselik majd. A Bizottság megállapítja, hogy mivel Görögország az OA és az NOA 100 %-os tulajdonosa, az NOA létrehozása jellegénél fogva nem szerkezetátalakításnak, inkább csoporton belüli mesterséges átszervezésnek minősíthető. Ezt a felfogást támasztja alá a 3185/2003 sz. törvény azon rendelkezésének vizsgálata, amely kimondja, hogy az NOA „védelmet” élvez a görög polgári és kereskedelmi törvénykönyv szokásos rendelkezései alól az OA által a repülési üzletág „leválasztását” megelőzően felhalmozott adósságok tekintetében. Ez arra utal, hogy a szóban forgó különleges törvény hiányában a nemzeti jog szokásos rendelkezéseinek alkalmazása is a két társaság közötti „folytonosság” megállapításához vezetne.
- (181) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az NOA az OA jogutódjaként való minősítését Görögország is kifejezetten elismerte a Bizottságnak szóló 2005. június 2-i levelében, amelyben az NOA-ra, mint a visszafizetetés szempontjából az OA „jogutód társaságára” hivatkozik.
- (182) Az EB a C-415/03 sz. ügyben hozott ítéletében szintén mérlegelte az NOA részére történt eszközátruházást, amely a szerkezetátalakítás alapvető szempontját képezi. A bíróság ítéletében megállapította ⁽¹²⁾ hogy „az Olympic Airways mindenfajta tartozástól megszabadított eszközeinek átruházására az újonnan létrehozott Olympic Airlines társaságra... olyan módon került sor, hogy az a nemzeti jog értelmében lehetetlenné tegye, hogy a korábbi Olympic Airways társaság kötelezettségeit az újonnan létrejött Olympic Airlines társasággal fizetessék vissza”. Hozzátette, hogy „a művelet akadályt képzett a 2003/372/EK határozat (a 2002-es határozat) hatékony végrehajtását és annak a támogatásnak a visszafizettetését illetően, amellyel a görög állam a szóban forgó társaság kereskedelmi tevékenységét támogatta. Mindez súlyosan veszélyeztette az említett határozat céljának megvalósulását, vagyis a zavartalan piaci verseny helyreállítását a polgári légi közlekedés területén”. Az EB megállapította tehát, hogy a szerkezetátalakítás lényegében arra irányult, hogy az OA repülési üzletágait mesterségesen elszigeteljék a korábbi gazdasági eseményektől.
- (183) Ezért nyilvánvaló, hogy bár az OA 2003-as szerkezetátalakítása – amelynek révén az NOA létrejött – különálló jogi személy létrejöttét eredményezte, azzal a céllal történt, hogy elkerüljék a 2002-es határozat értelmében elrendelt visszafizetést, továbbá, hogy az NOA az OA jogutódja, legalábbis ami a szétválást megelőzően nyújtott állami támogatás visszafizetését illeti.
- ii. Részesült-e megalapítása óta állami támogatásban az NOA?
- (184) Amint azt a szakértők megállapították, az NOA alapítása óta ráfizetéssel működött. Az eljárás megindításakor felvetett kérdéseket illetően a bizottsági szakértők megállapították, hogy a „szpatoszímó” befizetések vonatkozásában az NOA a megalapítása óta valamennyi előírt fizetési kötelezettségének eleget tett; az OA az NOA részére nyújtott földi kiszolgáló és karbantartó szolgáltatásait illetően a Bizottság nem rendelkezik elegendő információval ahhoz, hogy állást tudjon foglalni a tekintetben, hogy tartalmaznak-e ezek az elemek állami támogatást. Az NOA adó- és társadalombiztosítási járulékfizetési kötelezettségeit illetően a szakértők megállapították, hogy az NOA egyes késedelmesen fizetett (és kötbérrel járó) tételek kivételével ilyen jellegű fizetési kötelezettségeinek eleget tett.
- (185) A társaság „szpatoszímó”, adó- és járulékfizetési kötelezettségeit illetően a Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy az NOA az alapítása óta nem részesült állami támogatásban. A társaság üzleti könyveinek átvizsgálásakor a szakértő mindazonáltal megállapította, hogy az NOA két szempontból is megkülönböztetett feltételeket élvezett szállítói részéről.

(12) 33. bekezdés.

- (186) Az NOA az OA, az OAv, illetve négy finanszírozási lízing esetében közvetlenül a görög kormány által továbblízingelt repülőgépeket is üzemeltet. A bizottsági szakértő kimutatta, hogy az allízing-díjak minden esetben alacsonyabbak a fő lízingszerződések az eredeti bérbeadónak fizetendő díjainál. A 4 finanszírozási lízing esetében a görög állam havonta és gépenként 250 000 és 350 000 EUR közötti költséget vállal át. Az NOA által az OA-tól továbblízingelt repülőgép esetében az NOA és az OA által fizetett összeg közötti különbség azt jelenti, hogy az OA eddigi vesztesége 2004-ben 37,6 millió EUR (vagyis a lízingköltségek 55 %-a).
- (187) Az NOA és az AIA közötti kapcsolatot vizsgálva a bizottsági szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy azáltal, hogy lehetővé teszik, hogy az NOA a téli időszakban [...] millió EUR szállítói kötelezettséget halmozzon fel, majd ezt a nyári időszak során visszatérítendő tizennyolc hónapos lejáratú rövid távú hitellel alakítják át, az NOA számára gyakorlatilag szezonális működőtőke-finanszírozást biztosítanak. A finanszírozásnak ez a módja, valamint, hogy elnézik, hogy az NOA folyamatosan késve teljesíti fizetési kötelezettségeit, arra utal, hogy az NOA más légitársaságok számára nem elérhető bánásmódban részesül az AIA részéről.
- (188) Ennek a kedvezményes bánásmódnak a kapcsán a Bizottság először is azt a következtetést vonhatja le, hogy a görög hatóságoknak az a döntése, hogy repülőgépeket lízingeljen tovább az NOA-nak és ezáltal havonta és repülőgépenként 250 000 és 350 000 EUR közötti veszteséget vállaljon át, egyértelműen állami forrásoknak az államról az NOA-ra történt átruházását jelenti. Ezzel az intézkedéssel csökkentették az NOA által egyébként fizetendő költségeket. Az intézkedés egyedi, mivel kizárólag az NOA-ra irányul, torzítja a piaci versenyt vagy legalábbis magában rejti a verseny torzulásának veszélyét, hiszen az NOA egy teljesen liberalizált légi fuvarozási piacon működik.
- (189) A Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján nem lehet különbséget tenni az esetek között a szerint, hogy a támogatást közvetlenül az állam vagy az állam által a támogatás kezelésére létrehozott vagy kijelölt állami vagy magántulajdonban lévő szervezet nyújtja-e⁽¹³⁾. Ahhoz azonban, hogy a gazdasági előny az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében támogatásnak minősüljön, az szükséges, hogy az közvetlenül vagy közvetve állami forrásból származzon⁽¹⁴⁾, illetve az államnak legyen tulajdonítható⁽¹⁵⁾.
- (190) Az OA és az AIA által végrehajtott intézkedésekkel kapcsolatban a Bizottságnak tehát azt kell mérlegelnie, hogy az adott intézkedés az államnak tulajdonítható-e. Amint azt a 192. bekezdésben már kifejtettük, mindig az adott körülményekből eredő és azokkal összefüggő különböző tényezők alapján lehet eldönteni, hogy egy állami tulajdonú vállalat által hozott intézkedés ténylegesen az államnak tulajdonítható-e.
- (191) Az OA-nak azzal a döntésével kapcsolatban, hogy a fő lízingtarifáknál lényegesen alacsonyabb díjak mellett továbblízingeli repülőgépeit az NOA-nak, és ennek következtében 37,6 millió EUR veszteséget halmoz fel, a Bizottság megállapítja, hogy mind az OA, mind az NOA 100 %-ban állami tulajdonban voltak. Mindkét társaság teljes vezetőségét, igazgató tanácsát és felügyelő bizottságát is az állam nevezte ki. Ilyen körülmények között meg elkerülhetetlen a következtetés, hogy az OA és az NOA állami ellenőrzés alatt álltak (és állnak a mai napig). Görögország közvetlenül és közvetve (mint az OA legnagyobb hitelezője) meghatározó befolyást tudott kifejteni mindkét vállalkozásra. Az OA-nak az a döntése tehát, hogy repülőgépeket lízingel tovább az NOA-nak, nem egy független gazdasági vállalkozás lépése volt.
- (192) Az AIA-t illetően – annak ellenére, hogy Görögország ismételtelen azt állította, hogy semmilyen módon nem befolyásolta az AIA kereskedelmi magatartását – a Bizottság megállapítja, hogy az AIA alapítókéjének 55 %-a állami tulajdonban van, és a kilenc igazgatótanácsi tag közül négyet a kormány nevez ki. Az államnak való betudhatóságra vonatkozó döntésénél az EB⁽¹⁶⁾ más kritériumokat is felsorolt azok mellett a kritériumok mellett, amelyek annak a meghatározására szolgálnak, hogy valamely állami vállalat által hozott támogató intézkedés az államnak tudható-e be. Ezek közé tartozik a közigazgatási struktúrákba való illeszkedés, tevékenységének jellege és azok gyakorlása a szokásos magánpiaci versenyfeltételek mellett, a vállalkozás jogállása (azaz, hogy a közjogi rendelkezések vagy a szokásos társasági törvény hatálya alá tartozik-e), az állami hatóságok által a vállalkozás vezetésére gyakorolt felügyelet intenzitása, illetve bármely egyéb olyan mutató, amely a szóban forgó esetben az állami hatóságok közreműködésére vagy annak valószínűtlenségére utal, hogy az állami hatóságok nem működtek volna közre az intézkedés meghozatalában, figyelembe véve az intézkedés hatókörét, tartalmát és a benne foglalt feltételeket is. Az általunk vizsgált esetben, annak ellenére, hogy az AIA többségi állami tulajdonban van, napi működését illetően a görög államtól független magánvállalkozásként működtetik (9 igazgatója közül csak négyet nevez ki a mindenkori kormány), és mivel az OA/NOA az AIA felé fennálló valamennyi tartozását kamatokkal megnövelt összegben fizetik vissza, továbbá azokra a repülőgépekre terhelt jelzálogok révén fedezetet biztosítanak, a Bizottság nem állíthatja egyértelműen, hogy az AIA lépései az államnak tudhatók be.

⁽¹³⁾ *Steinike & Weinlig* kontra *Németország* 78/76 sz. ügy, (1977) EBHT 595, 21. bekezdés.

⁽¹⁴⁾ *Slovan Neptun* kontra *Bodo Ziesemer* egyesített C-72/91 és C-73/91 sz. ügyek, (1993) EBHT I-887, 19. bekezdés.

⁽¹⁵⁾ *Van der Kooy és mások* kontra *Bizottság* egyesített 67/85, 68/85 és 70/85 sz. ügyek, (1988) EBHT 21935. bekezdés.

⁽¹⁶⁾ *Bizottság* kontra *Franciaország (Stardust)* C-482/99 sz. ügy, (2002) EBHT I-4397,56. bekezdés

- (193) A fentiek alapján tehát a Bizottság megállapítja, hogy az OA és az NO közötti lízing-megállapodás versenytorzító hatású vagy legalábbis a verseny torzulásának veszélyét rejti magában, mivel egyedi rendelkezéseket tartalmaz, azaz valamely vállalkozást előnyben részesít azáltal, hogy mentesíti olyan kötelezettségek alól, amelyeket szokásos esetben viselnie kellene. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az intézkedések hatással vannak az államközi kereskedelemre és torzítják az adott piacon folyó versenyt – vagy legalábbis a torzítás veszélyét hordozzák – mivel egy közösségi légi fuvarozót érintenek (a 193. cikkben foglaltaknak megfelelően). A Bizottság megállapítja tehát, hogy a lízing feltételek, amelyek alapján az NOA az OA-tól vagy az államtól repülőgépeket bérel, a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az NOA-nak adott állami támogatásnak minősülnek.
- iii. Mi volt a törvényes helyzete az elkülönített számláról kifizetett készpénz-„előlegnek”, amelyről a 3185/2003 sz. törvény rendelkezik, hogyan fizették ki és mire fordították a pénzt? Kinek a javát szolgálták a kifizetések?
- (194) A Bizottság először is megállapíthatja, hogy a kifizetés során állami források átruházása valósul meg (az összeg közvetlenül az állami költségvetésből származik, és arról a 3185/2003 sz. törvény 27. cikke kifejezetten rendelkezik), és az egyedi intézkedésnek minősül, mivel kizárólag az OA-ra irányul.
- (195) A görög hatóságok állítása szerint a 130 312 459 EUR összeg átadása az OA részére körültekintő befektetői lépés volt. Az alkalmazandó közösségi joggyakorlat szerint az állami befektető magatartását egy fiktív magánberuházó magatartásával kell összehasonlítani, akinek a tetteit a hosszú távú nyereségeség szempontjai irányítják⁽¹⁷⁾. Egy átmenetileg gondokkal küzdő, de a megfelelő szerkezetátalakítási intézkedések megtételét követően ismét nyereségeség tehető vállalkozás fennmaradásának biztosításához szükséges tőkeemelés nem feltétlenül minősül támogatásnak, feltéve, hogy egy magánbefektető is ugyanerre a következtetésre jutott volna. Az EB arra is rámutatott, hogy nem beszélhetünk támogatásról abban az esetben sem, ha a tőkeemelésre olyan feltételek mellett került sor, amely a szokásos piaci feltételek mellett működő magánbefektető számára is elfogadható lenne⁽¹⁸⁾.
- (196) Amikor az 130 312 459 EUR összeget megelőlegezték az OA-nak, az OA már rendkívül nehéz pénzügyi helyzetben volt. A Bizottság korábban (ld. a 2002-es határozatot) megállapította, hogy a társaság jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásban részesült, és a bizottsági határozatban elrendelték a támogatás kamatokkal megnövelt összegének visszafizetését. Az OA-ról nem sokkal korábban választották le repülési üzletágait úgy, hogy ráterhelték az egyébként ezekhez az üzletágakhoz kapcsolódó kötelezettségek nagyobbik részét. Az OA 2003 végén összesen 522 millió euróval tartozott a görög államnak kifizetetlen adók és járulékok formájában. A fent jellemzett pénzügyi helyzetet figyelembe véve a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az OA hasonló helyzetben nyilvánvalóan képtelen lett volna hasonló összegű készpénz-előleget szerezni bármely magánbefektetőtől. Még inkább így van ez akkor, ha jelen esetben a „befektető” egyben az OA legnagyobb hitelezője is, akinek kevés reális esélye van arra, hogy az OA-n behajtsa annak korábbi tartozásait. Egy ilyen hitelező nem engedhette volna meg, hogy olyan helyzet alakuljon ki, ahol az adósságok folyamatosan nőnek, miközben eltűnnek a tartozások kielégítésére felhasználható eszközök⁽¹⁹⁾. Éppen ellenkezőleg, egy magánhitelező minden törvényes lépést megtett volna a kifizetetlen összegek beszedése, illetve a garanciák lehívása érdekében. A Bizottság ezért nem ért egyet Görögország azon állításával, hogy a szóban forgó összeg kifizetése megfontolt befektetői döntésnek minősíthető.
- (197) A Bizottságnak ezután meg kell vizsgálnia, hogy – amint azt görög hatóságok eredetileg vitatták – a 130 312 459 EUR összeg minősíthető az állam által az OA-nak adott kártérítésnek az állam által az OA-tól elvett és az NOA-ra átruházott eszközökért, amint azt Görögország a kiinduláskor állította. Ezen érv érvényességének az elbírálásához a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az OA-tól elvett és az NOA-ra átruházott eszközök értékét. Az OA vezetői által elvégzett értékelés szerint az NOA-ra átruházott eszközök értéke 130 312 459 volt. Ha ez lenne a helyzet, az összeg átruházása az OA-ra nem jelentene állami támogatást, mivel az OA általa nem jutott gazdasági előnyhöz.
- (198) A Bizottság lényegesnek ítéli azt tény, hogy a 2003. december 31-i éves elszámolásban az Olympic saját könyvvizsgálói (Deloitte & Touche) éltek fenntartással az OA-nál maradt, illetve az NOA-ra átruházott eszközök értékelését illetően. A könyvvizsgálók megállapították, hogy az üzleti és cégérték, a befektetett eszközök értékelése, valamint a leányvállalatoktól az NOA-ra átruházott követelések és kötelezettségek tekintetében nincsenek abban a helyzetben, hogy a szóban forgó tételek értékét megerősíthessék, ennek megfelelően tehát ezekről nem nyilvánítanak véleményt.

⁽¹⁷⁾ Olaszország kontra Bizottság (Alfa Romeo) C-305/89 sz. ügy (2002) EBHT I-1603,20. bekezdés

⁽¹⁸⁾ Lásd az egyesített C296/82 & C-318/82 sz. ügyeket (Leeuwarder Papierwarenfabriek), (1985) EBHT 3727

⁽¹⁹⁾ Mischo főtanácsnok véleménye, Magefesa C-480/98 sz. ügy, (2000) EBHT I-871732-43 pont.

- (199) A Bizottság megbízásából elvégzett vizsgálatuk során a bizottsági szakértők meggyőzően bizonyították, hogy az NOA-ra átruházott eszközöket felülértékelték. Ennek bizonyítására a szakértők a Bizottság utasítására Görögországban és nemzetközileg egyaránt elfogadott számviteli módszereket és szabványokat alkalmazva maguk is elvégezték az átruházott eszközök értékelését. Arra a megállapításra jutottak, hogy az NOA-ra átruházott nettó eszközérték nem érte el a 130 millió EUR nagyságrendet; a valós értéket 38 millió EUR körülire tehetjük. A Bizottság gondos vizsgálatnak vetette alá a szakértők által alkalmazott adatokat és módszertant, és ebben a tekintetben elfogadja a szakértők által végzett elemzést. A Bizottság ennek megfelelően úgy ítéli meg, hogy az átruházott eszközök értékét kb. 91,5 millió EUR-val felülértékelték.
- (200) Bár az érintett összegek teljesen pontos felértékeléséhez el kellene végezni valamennyi eszköz és forrás teljes körű felülvizsgálatát, a Bizottság becslése szerint a 91,5 millió EUR nagyságrendet éri el.
- (201) Miután ezt a határozatot meghozta, a Bizottság megállapítja, hogy a felülértékelés egyedi jellegű, mivel kifejezetten és közvetlenül az OA részére biztosít forrásokat, és gazdasági előnyhöz juttatja a társaságot, hiszen arra használják, hogy bármely módon helytálljon „az alkalmazotti végkielégítésekért és a nyugdíjazással kapcsolatos bármely egyéb költségekért, valamint az Olympic Airways és Olympic Aviation a szerkezetátalakítási és felszámolási eljárás során felmerült pénzügyi kötelezettségeinek fedezéséért”⁽²⁰⁾. A Bizottság közbevetőleg megállapítja, hogy ezt a rendelkezést kiterjesztően értelmezték, illetve, hogy a szóban forgó összeget az OA általános működési költségeinek fedezésére használták (a megelőlegezett összegből több mint 51 millió EUR-t repülőgép-bérlésre fordították).
- (202) A Bizottság úgy ítéli meg továbbá, hogy versenytorzító hatású, vagy legalábbis a verseny torzulásának veszélyét rejti magában, illetve hatással van az államközi kereskedelemre, mivel olyan vállalkozást érint, amely különösen a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv⁽²¹⁾, hatályba lépése óta versenyben áll más közösségi vállalkozásokkal; az érintett repülőtereken a földi kiszolgálási szolgáltatásokért nyílt verseny folyik a repülőtereken egy évi kétmillió utas, illetve 50 000 tonna rakomány kezelését végző piacon. A Bizottságnak meg kell állapítania tehát, hogy az OA-nak kifizetett összegből az a rész, amellyel az NOA-ra átruházott eszközöket felülértékelték, a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében az OA-nak nyújtott állami támogatásnak minősül.
- iv. Részesült-e az OA (OAS) 2002. decembere óta állami támogatásban?
- (203) Amint azt a szakértő bizonyította, az OA-ra vonatkozó legutóbbi bizottsági határozat (2002. december 12), illetve az NOA leválasztása óta az OA készpénz-előleget kapott az államtól, miközben nőtték kifizetetlen adó- és járulékfizetési kötelezettségei.
- (204) A 36 945 357 EUR összegű ABN Amro hitel törlesztő részleteit, az A340 repülőgépekkel kapcsolatos 11 774 684 EUR összegű finanszírozási lízingtörlesztést, valamint az OA-nak adott 8,2 millió EUR közvetlen készpénz-finanszírozást illetően egyértelmű, hogy ezekben az esetekben állami források közvetlen átruházására kerül sor az államtól az OA-ra. A jelen határozat 7. pontjában kifejtett okok miatt a szóban forgó intézkedések új támogatásra vonatkozó törvénytelen és össze nem egyeztethető intézkedések, amennyiben nem csupán a görög állam által adott korábbi garanciák végrehajtását jelentik. Korábban, az OA-nak kifizetett „előleg” vizsgálata kapcsán már kifejtettük, hogy még akkor is, ha az állam az adóhatóság révén nyilvántartásba veszi ezeket az összegeket az OA-val szemben, és így azok az OA számviteli nyilvántartásában adófizetési kötelezettségként jelennek meg, az államnak kicsi vagy semmilyen reális esélye sincs arra, hogy az érintett összegek visszafizetését biztosítsa, ami alapján tehát nem mondhatjuk, hogy az összegek kifizetésekor racionális vagy kereskedelmi befektető módjára járt volna el.
- (205) Az OA (OAS) az adók és járulékok befizetése terén nehéz és egyre romló helyzetét a korábbiakban már bemutattuk. Az OA adó- és járuléktartozása már 2002 végén is jelentős összeget, 273 millió EUR-t tett ki. Ez az összeg azóta is folyamatosan nőtt. Az OA tartozása 2004 végén a becslések szerint 627 millió EUR, vagyis a jelenlegi határozattal érintett időszakban az OA az állam felé fennálló kötelezettsége 354 millió EUR-val nőtt.
- (206) Az OA halmazódó adótartozását illetően az adóhatóságon keresztül maga az állam tűri el azt a helyzetet, hogy az OA folyamatosan késlelteti, illetve elmulasztja befizetni különféle adó- és járuléktartozásait. A társadalombiztosítási járulékok beszedésével megbízott szervezet (IKA) a görög jog alapján⁽²²⁾, létrehozott testület, amely állami felügyelet alatt felelős a társadalombiztosítási rendszer irányításáért és a kötelező társadalombiztosítási járulékok beszedéséért. Jogosult⁽²³⁾ de nem köteles arra, hogy tartozások késedelmes fizetése esetén fizetési megállapodásokat kössön. Az OA az állammal szembeni egyre növekvő adófizetési kötelezettsége ezért egyértelműen az államnak tudható be.

⁽²⁰⁾ 3185/2003. sz. törvény 27. cikk (5) bekezdés b) pont.

⁽²¹⁾ HL L 272., 1996.10.25., 36. o.

⁽²²⁾ 1846/1951 sz. törvény, 11. cikk

⁽²³⁾ 2676/1999 sz. törvény

- (207) A Bizottságnak azt kell megvizsgálnia, hogy ez a felmentés állami források átruházást jelenti-e. Mivel az állami támogatásba nem csak a kifejezett segélyek, hanem az egyéb esetben fizetendő költségeket csökkentő intézkedések is beletartoznak, a kintlévőségek beszedésének elmulasztása Görögország részéről ilyen átruházást jelent.
- (208) Miután megállapította, hogy a források átruházása az államnak tudható be, a Bizottságnak el kell döntenie, hogy a támogatás versenytorzító hatású-e. A Bizottság megállapítja, hogy a közvetlen támogatás és a kintlévő követelések beszedésének elmulasztása az állam részéről egyaránt jelentős versenyelőnyt biztosít az OA-nak a versenytársakkal szemben. Az állam nem racionális és kereskedelmi megfontolások alapján jár el az OA-val szemben. Emiatt a 209. bekezdésben foglaltaknak megfelelően torzul a verseny a belső piac egy liberalizált szektorában. A Bizottságnak meg kell állapítania tehát, hogy a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében mind az, hogy az állam felmentette az OA-t a kifizetetlen és egyre halmozódó adó- és járulékfizetési kötelezettségei alól, mind az állam által az OA helyett kifizetett összegek az OA-nak nyújtott állami támogatásnak minősül.

6.3. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

i. Az NOA-nak nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

- (209) Miután megállapította, hogy az NOA létrejötté óta állami támogatásban részesül, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az NOA javára hozott intézkedéseket a Szerződés 87. cikke (2) és (3) bekezdésének vonatkozásában, amelyek az összeegyeztethetlenség a 87. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott általános szabálya alóli menteségekről rendelkeznek.
- (210) A Szerződés 87. cikkének (2) bekezdésében felsorolt mentességek a vizsgált esetre nem alkalmazhatók, mivel a támogató intézkedés nem szociális jellegű, azt nem egyéni fogyasztóknak nyújtják, nem természeti katasztrófa vagy rendkívüli események okozta károk jóvátételét szolgálja, és nem a Német Szövetségi Köztársaság az ország megosztásával érintett bizonyos területein nyújtják a gazdaság számára.
- (211) A 87. cikk (3) bekezdése az állami támogatásra vonatkozó általános tiltás alóli további mentességeket sorol fel. A 87. cikk (3) bekezdésének b) és d) pontja erre az esetre nem alkalmazható, mivel az intézkedés nem európai érdekű fontos projekt megvalósulását szolgálja, nem valamely tagállam gazdaságának súlyos zavarát állítja helyre, és nem is a kultúrát és a kulturális örökség megőrzését szolgálja.
- (212) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) és c) pontja eltérést tartalmaz az olyan térségek gazdasági fejlődésének előmozdítására szánt támogatás tekintetében, ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság. Görögország olyan térség, amely teljes mértékben a 87. cikk (3) bekezdése a) pontjának hatálya alá tartozik.
- (213) A repülési szolgáltatásokkal kapcsolatos regionális támogatási célkitűzéseket illetően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy azok a közszolgáltatási kötelezettségek előírása révén többnyire könnyebben megvalósíthatók. Görögország esetében az állam a görög szárazföld és a szigetek közötti, illetve szigetek közötti szolgáltatásokat kínáló társaságok számára ír elő közszolgáltatási kötelezettségeket, és azokat az állam bizonyos esetekben úgy is előírhatja, hogy az azokat ellátó szolgáltató a szolgáltatásokért térítést kap. A Bizottság álláspontja szerint a közszolgáltatási kötelezettségekért járó térítés általában szükséges célzott támogatásnak minősül, és abban az esetben, ha a szolgáltatót átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárással választják ki, és nem részesül túlzott mértékű térítésben, az állami támogatásnak ennél a formájánál általában nem merül fel az összeférhetetlen állami támogatás kérdése. Ez volt a helyzet az OAv által üzemeltetett szerződéses járatok esetében. A szerkezetátalakítás feltételeinek megfelelően ezeket a járatokat jelenleg az NOA, mint „jogutód” társaság üzemelteti. Tekintettel a rendelkezésre álló információk korlátozott voltára, a Bizottság azzal kapcsolatban, ahogyan a közszolgáltatási szerződéseket az OAv-ról az NOA-ra ruházták, nem zárhatja ki annak lehetőségét, hogy nem tartották be a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendeletben⁽²⁴⁾ a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban előírt eljárásokat. Mindenesetre a megalapítása óta az NOA-nak nyújtott összegekkel kapcsolatban Görögország nem hivatkozhat a 87. cikk (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérésre.
- (214) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjában foglalt, az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás tekintetében, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ez a rendelkezés alkalmazható-e a jelenlegi helyzetre. A Bizottságnak a vizsgálat lefolytatásakor figyelembe kell vennie a légi közlekedést érintő állami támogatásra vonatkozó iránymutatást⁽²⁵⁾, valamint a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatást⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o.

⁽²⁵⁾ „Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedést érintő állami támogatásokra való alkalmazása” (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.)

⁽²⁶⁾ HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

- (215) A kedvezményes lízingdíjak mellett kötött repülőgép lízing-szerződések révén az NOA-nak nyújtott támogatást illetően a Bizottság ismételtén a repülési ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásra hivatkozik. Az iránymutatás (14) bekezdése kimondja, hogy az üzemi veszteségek fedezését szolgáló közvetlen támogatás általánosságban összeegyeztethetetlen a közös piaccal és nem élvezhet mentességet az állami támogatás általános tilalma alól. Az iránymutatás a továbbiakban megállapítja, hogy a légi útvonalak üzemeltetését szolgáló közvetlen támogatás kizárólag a közszolgáltatások esetében, illetve az egyéni fogyasztók részére nyújtott szociális jellegű támogatás formájában lehet elfogadható.
- (216) Az általunk tárgyalt esetben a görög állam által az NOA-nak a lízingszerződések révén közvetlenül, illetve az OA-n keresztül közvetve nyújtott támogatás nem tartozhat a légi útvonalak üzemeltetéséhez nyújtott elfogadható támogatások egyik kategóriájába sem. Az állami támogatással kapcsolatban a Bíróság ítélkezési gyakorlatához⁽²⁷⁾ hozzátartozik továbbá, hogy az új támogatás nem lehet összeegyeztethető a közös piaccal, amennyiben nem fizették vissza a korábban törvénytelennek minősített támogatást, mivel az összes támogatás összesített hatása ilyen módon lényegesen torzítaná a közös piacon folyó versenyt. Mivel a fent ismertetett okok miatt az NOA az OA repülési üzletága jogutódjának, tehát a visszafizetés szempontjából jogutódnak minősül, az NOA-nak nyújtott új támogatás nem lehet összeegyeztethető mindaddig, amíg ezt a támogatást vissza nem fizetik. A támogatás nyújtásával továbbá a Görögország megszegi az általa adott korábbi kötelezettségvállalásokat arra vonatkozóan, hogy nem fog további támogatásokat nyújtani az OA-nak, illetve tágabb értelemben az OA jogutódainak (az 1994-es határozat 1. cikkének e) pontja).
- (217) Bár a görög hatóságok nem állították, hogy az alapítása óta az NOA által kapott összegek a szerkezetátalakításból adódtak, és bár a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az NOA az OA jogutódja (legalábbis ami a szétválást megelőzően nyújtott állami támogatás visszafizetését illeti), a Bizottság a teljesség kedvéért meg fogja vizsgálni az NOA-nak nyújtott támogatást az 1999-es megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban foglaltaknak megfelelően is. Mivel az iránymutatás 7. bekezdése arról rendelkezik, hogy újonnan alapított vállalkozások még abban az esetben sem jogosultak megmentési vagy szerkezetátalakítási célú támogatásra, ha a pénzügyi helyzetük bizonytalan, az általunk tárgyalt támogatásra a szóban forgó iránymutatás nem vonatkozhat.
- (218) Ennek megfelelően az NOA részére az alapítása óta nyújtott támogatás nem felel meg a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott eltérés feltételeinek. A Bizottság megállapítja, hogy Görögország törvénytelenül nyújtott az NOA-val kapcsolatos be nem jelentett új állami támogatást az NOA-val kötött kedvezményes lízingdíjú allízing-szerződések formájában.
- ii. a) Az OA-nak nyújtott támogatás összeegyeztethetősége
- (219) Miután a Bizottság megállapította, hogy az az összeg, amellyel az NOA eszközeit felülértékelték, és amelyet a görög állam az OA-nak kifizetett, állami támogatásnak minősül, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az intézkedést a Szerződés 87. cikke (2) és (3) bekezdése alapján, amelyek a 87. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott általános összeegyeztethetlenségi szabály alóli mentességekről rendelkeznek.
- (220) A Szerződés 87. cikkének (2) bekezdésében felsorolt mentességek a vizsgált esetre nem alkalmazhatók, mivel a támogató intézkedés nem szociális jellegű, azt nem egyéni fogyasztóknak nyújtják, nem természeti katasztrófa vagy rendkívüli események okozta károk jóvátételét szolgálja, és nem a Német Szövetségi Köztársaság az ország megosztásával érintett bizonyos területein nyújtják a gazdaság számára.
- (221) A 87. cikk (3) bekezdése az állami támogatásra vonatkozó általános tiltás alóli további mentességeket sorol fel. A 87. cikk (3) bekezdésének b) és d) pontja erre az esetre nem alkalmazható, mivel az intézkedés nem európai érdekű fontos projekt megvalósulását szolgálja, nem valamelyik tagállam gazdaságának súlyos zavarát állítja helyre, és nem is kulturális és természeti értékek megőrzését szolgálja.
- (222) Az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) és c) pontja eltérést tartalmaz az olyan térségek gazdasági fejlődésének előmozdítására szánt támogatás tekintetében, ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság. Annak ellenére, hogy Görögország olyan térség, amely teljes mértékben a 87. cikk (3) bekezdése a) pontjának hatálya alá tartozik, ez a rendelkezés a 211. bekezdésben kifejtett okok miatt nem alkalmazható.
- (223) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjában foglalt, az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás tekintetében, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekléllés ellenében mértékben, a görög hatóságok arra kérték a Bizottságot, hogy ha úgy határoz, hogy az előre történő fizetés nem piaccgazdasági befektetőhöz illő intézkedés, és ennek megfelelően a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, vizsgálja meg, hogy nem minősíthető-e az intézkedés megmentési célú támogatásnak.

⁽²⁷⁾ Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD) kontra Bizottság C-355/95 sz. ügy (1995) EBHT II-2265

b) A megmentési célú támogatás lehetősége

(224) Mivel a szóban forgó összeget 2003 decembere és 2004 májusa között fizették ki, az összegegyeztetetőség elbírálására szolgáló közösségi keret a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásra vonatkozó 1999-es közösségi iránymutatás. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás ⁽²⁸⁾, 104. bekezdése értelmében az 1999-es iránymutatást olyan intézkedésekre lehet alkalmazni, amelyek esetében a támogatást 2004. október 10-e előtt nyújtották.

c) Az 1999-es megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazhatósága

(225) Az 1999-es iránymutatás 4. bekezdése kimondja, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozásra nincs az egész Közösségben elfogadott egységes meghatározás, és hozzáteszi, hogy „a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen - akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/résztvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén - arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid- vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét”.

(226) Az iránymutatás a továbbiakban kifejti, hogy „ennek az iránymutatásnak az alkalmazásában valamely vállalkozás, méretétől, illetve a körülményektől függetlenül, akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha a) korlátozott felelősségi alapon működő társaság esetén törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el”.

(227) A 6. bekezdés megállapítja továbbá, hogy valamely vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek közé tartoznak „a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a főlös kapacitás, a lanyhuló pénzforgalom, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték”.

(228) A Bizottság megállapítja, hogy az OA krónikusan eladósodott vállalkozás, amely az alapítói vagyonának jelentős részét már elveszítette. A Bizottság megállapítja, hogy az OA a görög állam felé fennálló adó- és járuléktartozása a 2002 év végi 273 millió EUR-ról 2003 végére, azaz az „előleg” folyósításának idejére, 522 EUR-ra nőtt. Amint arra a korábbiakban már utaltunk, a társaság semmiféle kereskedelmi finanszírozási forrást nem tudott biztosítani, és kicsi az esélye annak, hogy az állam felé fennálló tartozásait ki tudja fizetni. A Bizottság ennél fogva megállapítja, hogy az OA az 1999-es megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül.

d) A megmentési célú támogatás engedélyezésének feltételei

(229) A nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásra vonatkozó 1999-es közösségi iránymutatás öt olyan feltételt határoz meg, amelyek együttes teljesülése esetén a megmentési célú támogatás engedélyezhető. A Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a vizsgált esetben teljesült-e mind az öt feltétel.

(230) Először is „A megmentési célú támogatásnak hitelgarancia, illetve kölcsön formájában nyújtott likviditási támogatásból kell állnia; a kölcsön kamatlábának mindkét esetben legalábbis összehasonlíthatónak kell lennie a jól működő vállalkozásoknak nyújtott kölcsönöknél szokásos kamatlábbal, és különösen a Bizottság által elfogadott referencia-kamatlábakkal; az első részlet folyósításától számított legfeljebb tizenkét hónapon belül minden kölcsönt vissza kell fizetni és minden kezességvállalásnak meg kell szűnnie”.

(231) A megmentési célú támogatást a jelen esetben készpénzben kifizetett segély formájában nyújtották (az „előleg”), amelyet Görögország 130 312 450 EUR összegben folyósított az OA és az OAv részére állítólag abból a célból, hogy segítse az említett két társaság szerkezetátalakítását azt követően, hogy a repülési üzletágakat mindkét társaságról leválasztották és létrehozták az NOA-t. Ebben az esetben a kölcsönt kamatmentesen bocsátották az OA és az OAv rendelkezésére azzal a szándékkal, hogy a 130 312 450 EUR összeget közvetlenül (a Görögország álláspontja szerint az OAG tulajdonosi körén kívüli) NOA privatizációjából befolyó bevételből fogják visszafizetni az államnak. Ha az NOA eladásából származó bevétel nem lesz elegendő az „előleg” visszafizetésére, az OA vagyonának más elemeit is értékesíteni fogják a különbség kiegyenlítéséhez. Ilyen körülmények között nem következtethetünk arra, hogy az 1999-es megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás első feltétele teljesült.

(232) Másodszor: a támogatásnak „olyan kölcsönökhöz kell kapcsolódnia, amelyeket az utolsó részlet folyósításától számított legfeljebb tizenkét hónapon belül vissza kell fizetni”. A jelen esetben a fentiek alapján a szóban forgó összeg nem minősíthető az OA-nak és az OAv-nak nyújtott kölcsönnek, mivel a törlesztést egy harmadik vállalkozás eladásától tették függővé. A 130 312 450 összeget az OA és az OAv szükségleteinek megfelelően több részletben folyósították a 2003. december 24. és 2004. május 13. közötti időszak során. Az összeget máig, azaz több mint egy évvel későbbig sem fizették vissza, tehát a második feltételnek sem tettek eleget. Mivel a szóban forgó intézkedés nem elégíti ki az első két feltételt, a többi három feltételnek való megfelelés vizsgálata a továbbiakban felesleges.

⁽²⁸⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

(233) A Bizottság megállapítja, hogy a 2003-ban az OA-nak nyújtott támogatás szintén ellentétes a Görögország által adott korábbi kötelezettségvállalásokkal arra vonatkozóan, hogy nem nyújt további támogatásokat az OA-nak (az 1994-es határozat 1. cikkének e) pontja). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó intézkedés nem elégíti ki a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a megmentési célú támogatásra meghatározott feltételeket.

(234) A Bizottságnak tekintetbe kell vennie a görög állam által az OA-nak juttatott összesen közel 57 millió EUR támogatásokat, valamint az állam részéről az OA részére biztosított felmentést is, amelynek következtében az OA adó- és járulékfizetési kötelezettségei a 2002 év végén, a szerkezetátalakítás időpontjában fennálló 273 millió EUR összegről 2004 végére 627 millió EUR-ra nőttek, és amelyet a Bizottság korábbi határozatában állami támogatásnak minősített. Tekintettel arra, hogy a 87. cikk (2) bekezdésében és (3) bekezdésének a), b) és d) pontjában meghatározott kivételek az OA-ra nem alkalmazhatók (ld. 219–221. bekezdés), a Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott eltérés alkalmazható-e erre az esetre.

(235) Amint azt korábban említettük, az OA-nak nyújtott bármely új támogatás a további támogatások leállítására vonatkozó korábbi kötelezettségvállalások megszegését jelenti (az 1994-es határozat 1. cikkének e) pontja). Ennél is lényegesebb azonban, hogy a törvénytelen új támogatások nyújtását annak ismeretében kell elbírálni, hogy az OA már korábban is részesült támogatásban, a jelenlegi helyzet tehát egyértelműen a repülési ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásban és a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatásban egyaránt megtalálható „először és utoljára” elv megsértését jelenti. A Bizottság utal továbbá a Bíróság joggyakorlatára, ⁽²⁹⁾ amely szerint az új támogatás mindaddig nem lehet összeegyeztethető a közös piaccal, amíg a korábban törvénytelennek minősített támogatást vissza nem fizetik. A fentiekből következik, hogy az új támogatások nem felelnek meg a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott eltérés feltételeinek.

(236) A Bizottság tehát úgy határoz, hogy azzal, hogy felülértékelte az NOA-ra átruházott eszközöket, Görögország a szóban forgó felülértékelés összegének megfelelő jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott az OA-nak. A Bizottság úgy ítéli meg továbbá, hogy az OA-nak nyújtott csaknem 57 millió EUR összegű támogatás és az, hogy a görög állam eltúrte, hogy az OA kévsve vagy egyáltalán ne fizesse meg adó- és járulékfizetési kötelezettségeit, jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

7. BIZALOMVÉDELEM ÉS ÁLLAMI GARANCIÁK

(237) Az A340/300 repülőgépekkel kapcsolatos 4 db finanszírozási kölcsönrel és az ABN Amro-hittel kapcsolatban, amelyeknek több törlesztő részletét Görögország fizette ki, a szóban forgó hitelekre vonatkozó garanciákat az állam a 2002-es határozatot megelőzően vállalta az OA javára. Görögország azt állítja, hogy mivel a 2002-es határozat nem szólította fel konkrétan a görög államot, hogy függessze fel, illetve szüntesse meg az OA javára 1998 után adott kezességvállalásait, ez kimondatlanul azt is magában foglalja, hogy a Bizottság elfogadta a garanciavállalás folytatását és a garanciák alapján történő kifizetéseket. A Bizottság az alábbi okok miatt nem tud helyt adni ennek az állításnak.

(238) A Bizottság azon az állásponton van, hogy a 2002-es határozat rendelkezései megfelelően világosak és egyértelműek, „1. cikk: A szerkezetátalakítási támogatás, amelyet Görögország az Olympic Airways számára a következő formában nyújtott:..b) új repülőgépek vásárlása és az Olympic Airwaysnek az új spatái repülőtérre való költöztetéséhez szükséges beruházások érdekében 2001. március 31-ig kötetendő hitelszerződésekre vonatkozó, 378 millió USA-dollárig terjedő új hitelgaranciák;...a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése alapján a közös piaccal összeegyeztethetetlennek minősül...”

A visszafizetési kötelezettséget illetően a 2002-es határozat különbséget tett az 1994–1998 és az 1998–2002-es időszakok között. A 659/1999/EK rendelet ⁽³⁰⁾ 14. cikkének (1) bekezdése értelmében és az 1994–1998-as időszak vonatkozásában a Bizottság úgy határozott, hogy az 1998. augusztus 14-ét megelőzően nyújtott támogatásokat nem kell visszatéríteni. A szóban forgó hitelgaranciákat azonban az állam jóval az említett időpontot követően is biztosította (a négy repülőgépre 1999 októberében, illetve az ABN Amro hitelre 2001 februárjában).

(239) A Bizottság mindenesetre emlékeztet rá, hogy ahhoz, hogy valamely korábban biztosított állami garancia lehívása ne minősüljön új támogatás nyújtásának, az érintett intézkedéseknek teljes mértékben meg kell felelniük az eredeti hitelgarancia feltételeinek (pl. a kedvezményezett személye, határidők, a garanciával fedezett összeg, előzetes csődbejelentés szükségessége stb.). Ha valamely tagállam a garanciával fedezett hitelt illetően az eredeti garanciavállalási feltételektől eltérő feltételek mellett teljesít kifizetést, a Bizottság a kifizetést új támogatás létrehozásaként kezeli, amelyet a 88. cikk (3) bekezdése értelmében be kell jelenteni ⁽³¹⁾.

(240) Pontosán úgy tűnik, hogy a görög kormány által a fenti hitelekkel kapcsolatban az utóbbi időben teljesített kifizetések nem felelnek meg az eredeti hitelgarancia-szerződésekben meghatározott és a görög hatóságok által eredetileg bemutatott feltételeknek. Például:

⁽³⁰⁾ „A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével.”

⁽³¹⁾ Lásd az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt, (Hivatalos Lap C 71., 2000.03.11., 14-18. o).

⁽²⁹⁾ C-355/95 sz. ügy, mint fent.

- Az ABN Amro hitel illetően a kormány a vállalkozás helyett közvetlenül fizette ki a törlesztő részleteket (kb. 36 millió EUR értékben) anélkül, hogy ezt megelőzően fizetési mulasztás történt volna vagy a törvényben meghatározott módon csődöt vagy fizetési képtelenséget jelentettek volna be. Az a tény, hogy a kormány a későbbiekben felszólította a vállalkozást az összeg visszafizetésére, azt jelzi, hogy a kifizetés nem a korábban nyújtott hitelgarancia pusztá végrehajtását jelentette.
- Ugyanilyen megfontolások vonatkoznak a repülőgépek finanszírozási lízing-kifizetéseivel és a kb. 11, illetve 8 millió EUR közvetlen készpénzes finanszírozással kapcsolatos hitelekre.
- Sőt, a négy repülőgépet érintő esetben a hitelszerződések hivatalosan módosították (megújítás), azaz a vállalkozás helyére hitelfelvevőként az állam lépett be. Ezek az alapvető módosítások időben megelőzték a szóban forgó kifizetéseket.
- A 8 millió EUR előleg a két lízingszerződés módosításának ismeretében ennek az intézkedésnek a lehetőségét az eredeti hitelgarancia-szerződés nyilvánvalóan nem tartalmazta.

(241) Mivel módosítások történtek, amelyeket a Bizottság felé nem jelentettek be és azokat a Bizottság nem hagyta jóvá, ezek a kifizetések egyértelműen jogellenes új támogatásnak minősülnek. A Bizottság mindazonáltal kész megvizsgálni a görög hatóságok által előadandó minden további érvt a kb. 36 millió EUR összegű ABN Amro hitel törlesztő részleteinek fizetését, a négy repülőgép beszerzésével kapcsolatos lízingszerződés kb. 11 millió EUR részleteinek kifizetését, továbbá ezeknek a kifizetéseknek vagy azok bármely részének az eredeti hitelgaranciák feltételeivel való összeegyeztethetőségét illetően,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az, hogy az Olympic Airways, illetve Görögország az Olympic Airlines-tól a fő lízingszerződések alapján kifizetett összegeknél alacsonyabb összegű repülőgép allízing törlesztéseket fogadott el, aminek következtében az Olympic Airways vesztesége 2004-ben elérte a 37 millió EUR, az állam vesztesége pedig 2005 májusában a 2,75 millió EUR nagyságrendet, az Olympic Airlinesnak nyújtott jogellenes támogatásnak minősül, amely összeegyeztethetetlen a Szerződés rendelkezéseivel.

(2) Görögország akkora összegű jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott az Olympic Airways-nek, amennyivel az Olympic Airlines vagyontát a társaság alapításakor felülértékelte; ez az összeg a Bizottság ideiglenes becslése szerint kb. 91,5 millió EUR.

(3) Az, hogy a görög állam 2004 májusa és 2005 márciusa között összesen kb. 8 millió EUR támogatás nyújtott az Olympic Airways-nek, továbbá, hogy a görög állam ezen felül az Olympic Airways helyett kifizetett bizonyos bankhitel és finanszírozási lízing törlesztő részleteket – amennyiben az utóbbi nem pusztán a 2003/372/EK határozat 1. cikke b) pontjában említett hitelgaranciák és a kapcsolódó feltételek végrehajtását jelenti – az Olympic Airwaysnek nyújtott jogellenes állami támogatásnak minősül, amely összeegyeztethetetlen a Szerződés rendelkezéseivel.

(4) Az, hogy a görög állam 2002 decembere és 2004 decembere között folyamatosan eltúrte, hogy az Olympic Airways hozzávetőleg 354 millió EUR adó- és járuléktartozást halmozzon fel az állammal szemben, az Olympic Airways-nek nyújtott jogellenes állami támogatásnak minősül, amely összeegyeztethetetlen a Szerződés rendelkezéseivel.

2. cikk

(1) Görögországnak ennek megfelelően vissza kell fizetnie az 1. cikkben említett támogatást a kedvezményezettekkel.

(2) A visszafizetést késedelem nélkül végre kell hajtani a nemzeti jogban meghatározott eljárásoknak megfelelően, feltéve, hogy azok lehetővé teszik a határozat azonnali és hatékony végrehajtását. A visszafizetendő támogatásnak a visszafizetés időpontjáig tartalmaznia kell a felgyűlt kamatokat attól a naptól kezdve, hogy a támogatás összege a kedvezményezett rendelkezésére állt. A kamatszámítás alapja a regionális támogatások támogatási egyenértékének kiszámításához használt referencia-kamatláb.

3. cikk

Görögországnak haladéktalanul fel kell függesztenie az Olympic Airways és az Olympic Airlines javára nyújtott támogatás minden további kifizetését.

4. cikk

Görögország az e határozatról szóló értesítés napjától számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a 2. és 3. cikkeken foglalt teljesítése érdekében hozott intézkedésekről.

5. cikk

Ennek a határozatnak a Görög Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2005. szeptember 14-én.

a Bizottság részéről
Jacques BARROT
alelnök

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. október 28.)

a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága által nyújtott C 16/08 (ex NN 105/05 és NN 35/07) állami támogatásról – Támogatás a CalMac és a NorthLink vállalatok Skóciában nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásaihoz

(az értesítés a C(2009) 8117. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/98/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra, és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett rendelkezések értelmében tegyék meg észrevételeiket, ⁽¹⁾ és észrevételeikre tekintettel,

mivel

1. ELJÁRÁS

- (1) 2003. december 19-i levelében az Egyesült Királyság tájékoztatta a Bizottságot azokról a lépésekről, amelyeket a skót kormány szándékozott tenni annak érdekében, hogy a skóciai komphajó-szolgáltatást „összhangba hozza a tengeri szállítási szolgáltatásokhoz nyújtott állami támogatásokra vonatkozó európai uniós szabályok [általuk adott] értelmezésével”.
- (2) Az Egyesült Királyság 2004. április 19-i és 2004. június 30-i levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a skót kormány két közbeszerzési pályázatot kíván kiírni az északi és nyugati szigetekre irányuló szállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos szerződésekre.
- (3) A Bizottsághoz azóta több hivatalos panasz és nem hivatalos észrevétel érkezett az érdekelt felek részéről az említett szállítási szolgáltatásokat működtető vállalkozásoknak nyújtott, állítólag összeegyeztethetetlen állami támogatást illetően ⁽²⁾.
- (4) E panaszok nyomán a Bizottság – az EK-Szerződés 93. (jelenlegi 88.) cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet ⁽³⁾ (a továbbiakban: az eljárási rendelet) 5. cikke értelmében – több alkalommal további információkat kért az Egyesült Királyságtól, és e kérélmekre választ is kapott.
- (5) 2008. április 16-án a Bizottság úgy határozott, hogy megindítja a NorthLink Ferries Limitedhez, a Cowal

Ferries Limitedhez és a CalMac Ferries Limitedhez kapcsolódó állami támogatási intézkedésekre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárást. ⁽⁴⁾

- (6) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatra válaszolva az Egyesült Királyság 2008. július 16-án benyújtotta észrevételeit. 2008. december 22-én és 2009. február 2-án kelt levelében az Egyesült Királyság kiegészítő információkat szolgáltatott.
- (7) A Bizottsághoz több érdekelt féltől is érkeztek észrevételek, miután közzétették a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatot. Az Egyesült Királyságot felkérték arra, hogy válaszoljon ezekre az észrevételekre.
- (8) 2008. december 11-én, 12-én és 13-án a Bizottság találkozott több érdekelt fél – így a NorthLink Ferries Limited, a Cowal Ferries Limited, a CalMac Ferries Limited, a Pentland Ferries, a Western Ferries (Clyde) Limited, az Orkney megyei tanács, az Argyll and Bute-i tanács, az inverclyde-i tanács, a skót miniszterek és a skót kormány, valamint egy lobbicsoport – képviselőivel.
- (9) A hivatalos vizsgálati eljárás során kapott kiegészítő információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatási programnak egy része létező támogatásnak minősült. Ezért úgy határozott, hogy a hivatalos vizsgálati eljárással párhuzamosan megindítja az eljárási rendelet 17. cikkében előírt együttműködési eljárást is.
- (10) A Bizottság 2009. március 17-én találkozott az Egyesült Királyság képviselőivel. Ezen a találkozón a Bizottság az eljárási rendelet 17. cikkével összhangban tájékoztatta a tagállamot arról, hogy megítélése szerint a támogatási programnak egy része létező támogatásnak minősül, és kifejezte azon előzetes álláspontját, hogy a támogatási program bizonyos vonatkozásai többé már nem egyeztethetők össze a közös piaccal. A tagállam hatóságai lehetőséget kaptak arra, hogy a találkozón, majd később írásban is megtegyék ezen előzetes állásponttal kapcsolatos észrevételeiket.
- (11) A Bizottság 2009. március 23-án további információkat kért az Egyesült Királyságtól. Ezeket az Egyesült Királyság 2009. május 15-én és 2009. július 3-án nyújtotta be.

⁽¹⁾ HL C 126., 2008.5.23., 16. o.

⁽²⁾ Ezek két ügy megindításához vezettek, amelyek hivatkozási száma NN 105/05 és NN 35/07.

⁽³⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽⁴⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

2. LEÍRÁS

- (12) Az ügy tárgya menetrend szerinti komphajó-szolgáltatások nyújtása a skót szárazföld és a Skócia nyugati és északi partjainál található szigetek között. Ezeket a szolgáltatásokat jelenleg főként közszolgáltatási szerződések keretében nyújtják, ⁽⁵⁾ és az üzemeltetők a szolgáltatás nyújtásáért ellentételezésben részesülnek.
- (13) Mivel a nyugati és az északi szigeteken nyújtott közszolgáltatásokra irányadó jogi keretek eltérnek, és a kedvezményezettek elkülönülő jogi személyek, a nyugati és az északi szigetekhez vezető útvonalakat e határozat fennmaradó része elkülönülten tárgyalja.

2.1. NYUGATI SZIGETEK

2.1.1. TENGERI ÚTVONALAK

- (14) A nyugat-skóciai szigeteken meglévő komphajó-útvonalakat az 1. térkép ábrázolja.

1. térkép

A nyugat-skóciai tengeri útvonalak



⁽⁵⁾ Kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat.

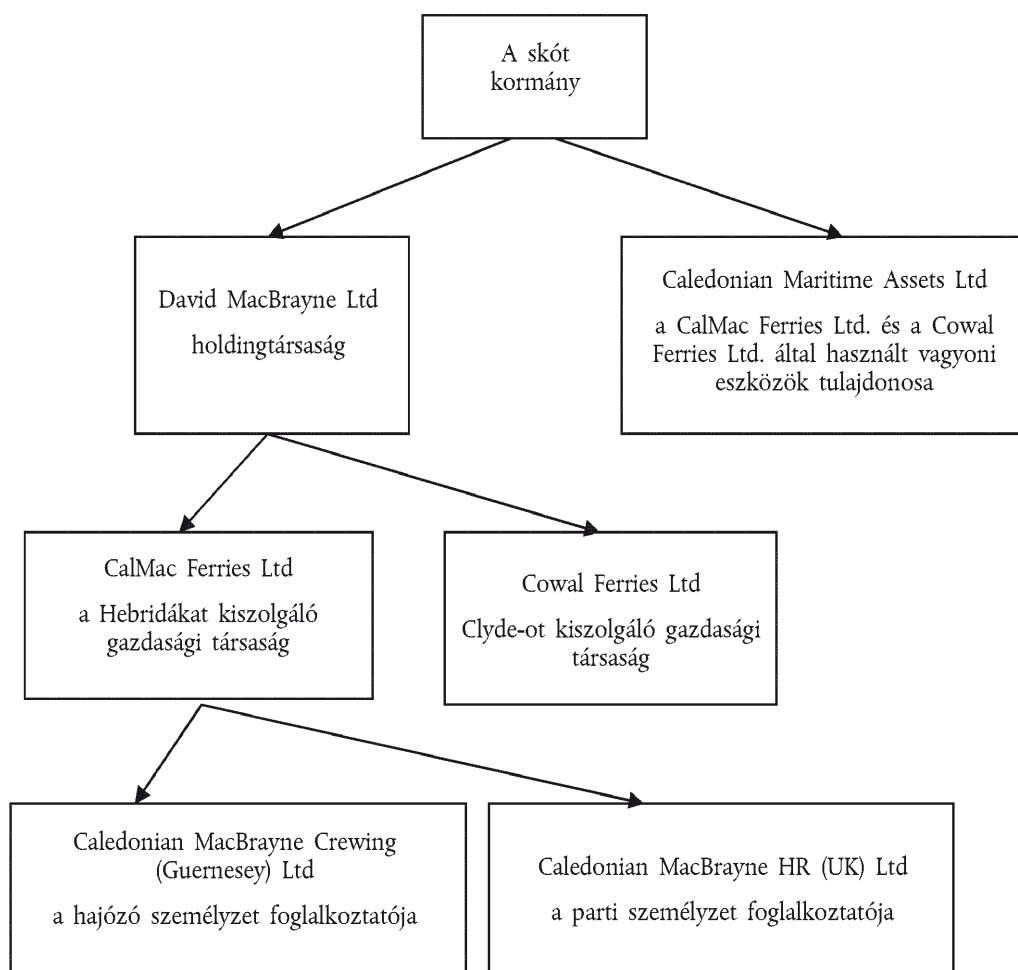
2.1.2. ÜZEMELTETŐK

2.1.2.1. **CalMac Ferries Ltd.**

- (15) Az 1950-es években a nyugati szigetekre ⁽⁶⁾ irányuló személy-, posta- és áruszállítási szolgáltatások terén két állami tulajdonú vállalat, a Caledonian Steam Packet Company Ltd. és a David MacBrayne Ltd. játszott domináns szerepet.
- (16) A Caledonian Steam Packet Company Ltd. 1973-ban egyesült a David MacBrayne Ltd. egy részével, így létrejött a Caledonian MacBrayne Ltd. Az új társaság volt felelős a Firth of Clyde, valamint a Skót-Felföld nyugati része és a nyugati szigetek közötti menetrend szerinti hajózási szolgáltatás legnagyobb részéért.
- (17) 2006-ot megelőzően a Caledonian MacBrayne Ltd. teljes egészében állami tulajdonban volt és a Skóciáért felelős miniszter hatáskörébe tartozott, illetve az 1999. évi decentralizálást követően a skót kormány irányítása alá került.
- (18) 2006 októberében a Caledonian MacBrayne Ltd.-nél szerkezetátalakítást végeztek, amelynek során különválasztották a hajók és parti vagyoni eszközök tulajdonlását a komphajók üzemeltetésétől. Az új struktúrát az 1. ábra szemlélteti.

1. ábra

A jelenlegi tulajdonosi szerkezet



- (19) A komphajó-szolgáltatás üzemeltetését a David MacBrayne Ltd. 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalataiként létrehozott két új társaságra, a CalMac Ferries Ltd-re és a Cowal Ferries Ltd-re ruházták át. Ez utóbbi előzőleg a skót kormány 100 %-os tulajdonában lévő alvó vállalat volt.

⁽⁶⁾ A Külső- és Belső-Hebridákra, valamint a Firth of Clyde szigeteire.

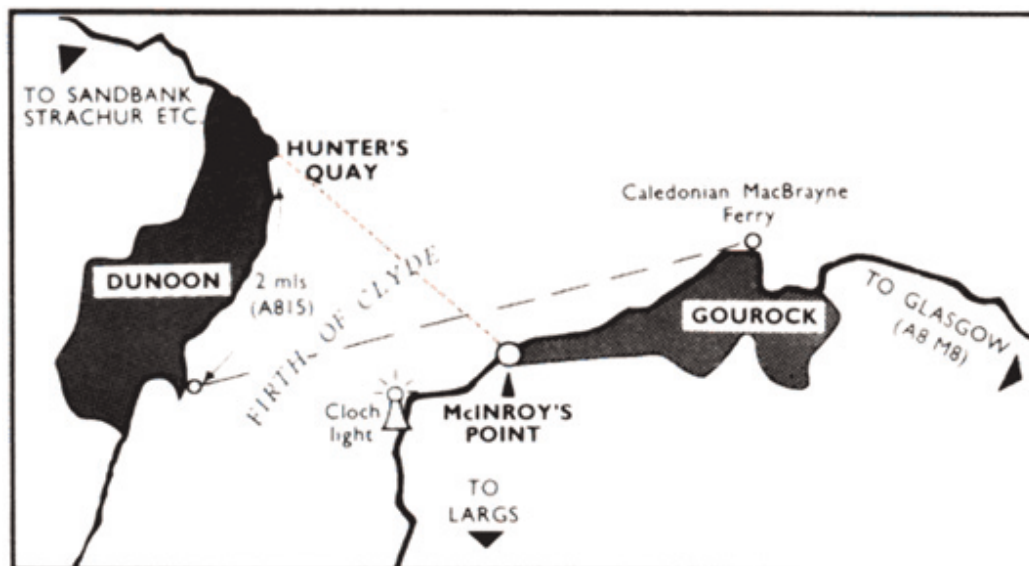
- (20) A CalMac Ferries Ltd. átvette a Hebridákra irányuló szolgáltatást két, 100 %-ig a tulajdonában lévő leányvállalattal, a Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd-vel és a Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd-vel együtt, amelyek sorrendben hajózó, illetve a szárazföldi személyzetet foglalkoztatnak.
- (21) A Cowal Ferries Ltd. átvette a Clyde-on nyújtott szolgáltatásokat.
- (22) Ezzel párhuzamosan a Caledonian Maritime Assets Ltd. (a továbbiakban: „CMAL”) megtartotta a Clyde-ra és a Hebridákra irányuló komphajó-szolgáltatás üzemeltetéséhez használt hajók és kikötők tulajdonjogát.
- (23) Jelenleg a CMAL bérbe adja a hajókat és a kikötőket a CalMac Ferries Ltd-nek és a Cowal Ferries Ltd-nek. Ezenkívül tulajdonában vannak a CalMac Ferries Ltd. és a Cowal Ferries Ltd. által kiszolgált 50 úti cél mintegy feléhez használt kikötői létesítmények, és üzemelteti is azokat. A CMAL 100 %-ban és közvetlenül a skót kormány tulajdonában van.
- (24) A CalMac Ferries Ltd. jelenleg 29 hajóból álló flottát bérel a CMAL-tól, és azzal személy-, jármű- és teherszállítási szolgáltatásokat nyújt a Skócia nyugati partjainál található szigetekre és a Clyde folyó torkolatában. Két további hajó külön bérleti megállapodás tárgyát képezi.
- (25) A Cowal Ferries Ltd. szintén a CMAL-tól bérel három hajóját.
- (26) Tekintve, hogy a fent említett számos vállalat egyazon csoporthoz tartozik, az egyszerűség kedvéért e határozat fennmaradó részében megkülönböztetés nélkül a „CalMac” kifejezés jelöli a David MacBrayne Ltd., illetve a szerkezetátalakítást megelőző időszakban a Caledonian MacBrayne Ltd., a Caledonian Steam Packet Company Ltd. és a David MacBrayne Ltd. tulajdonában álló vállalatokat.
- (27) A CalMac által kiszolgált hálózat jelenleg 26 útvonalra terjed ki. A 2006. március 31-én véget ért évben egyedül a CalMac Ferries Ltd. 5,3 millió utast, 1,1 millió személygépkocsit, 94 000 haszongépjárművet és 14 000 autóbust szállított.

2.1.2.2. Western Ferries Ltd.

- (28) A CalMac-nek gyakorlatilag nincs versenytársa az általa kiszolgált útvonalakon. Egyedüli versenytársa, a Western Ferries Ltd. csak a Clyde torkolatában, a Firth of Clyde felső szakaszán található Gourock és a skóciai Cowal-félszigeten elhelyezkedő Dunoon között üzemeltet járatot (lásd a 2. térképet).

2. térkép

A Clyde-torkolat tengeri útvonalai



- (29) A Western Ferries 1973-ban kezdte meg működését a Gourock–Dunoon útvonalon. Jelenleg négy jármű- és személyszállító hajóval rendelkezik, amelyekkel naponta többszöri járatot üzemeltet, és a személygépkocsi-forgalom mintegy 88 %-át, a teherszállítás 86 %-át és az utasforgalom 68 %-át bonyolítja (7).

(7) Adatok: Western Ferries Ltd.

2.1.3. KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK

- (30) Skóciában a komphajó-szállítási szolgáltatások nyújtásához adható pénzügyi támogatást lehetővé tevő általános jogi keretet a – 2001. évi (skóciai) közlekedési törvény⁽⁸⁾ 70. szakaszával és a 2005. évi (skóciai) közlekedési törvény⁽⁹⁾ 45. szakaszával módosított – 1960. évi felföldi és szigeti hajózási szolgáltatási törvény⁽¹⁰⁾ biztosítja. Ezt a jogi keretet a CalMac beleegyezésével a miniszter által tett „kötelezettségvállalások”⁽¹¹⁾ egészítették ki.
- (31) A jogi keret igen általános. Csupán annyit jelent ki, hogy a skót hatóságok bizonyos személyeknek a szállítással összefüggő célokra támogatás vagy kölcsön formájában előleget nyújthatnak. Nincsenek részletesen meghatározva az ilyen előlegek kifizetésének feltételei. Az 1995. évi kötelezettségvállalás a CalMac-nek nyújtandó támogatásokról és kölcsönökről rendelkezik a Felföld és a szigetek gazdasági vagy szociális viszonyainak fenntartását vagy javítását célzó tengeri szállítási szolgáltatások teljesítéséhez. A bevételi támogatások célja a működési veszteségek fedezése volt, míg a tőkejuttatásokat és -kölcsönöket beruházási céllal, így például hajók beszerzéséhez vagy a kikötőkön végzett munkálatok elvégzéséhez nyújtották.
- (32) A közszolgáltatással kapcsolatos valamennyi részletkérdésről – így a támogatható útvonalakról, a rendszereségről, a járatsűrűségről, a kapacitásról, valamint a viteldíjakról és a támogatási összegekről – a skót hatóságok döntöttek és erről évente levélben értesítették a CalMac-et.
- (33) Az utolsó, 1995. évi kötelezettségvállalás 2006 októberében, a CalMac szerkezetátalakításakor veszítette hatályát. Ezután 2007 szeptemberéig, a jelenlegi 2007. évi közszolgáltatási szerződés hatálybalépéséig nem írtak alá újabb kötelezettségvállalást.
- (34) Miután megnyerte a közbeszerzési eljárást⁽¹²⁾ (az egyetlen további pályázó a V-Ships volt, amely később visszalépett az eljárástól), 2007 szeptembere óta a CalMac a 2007. évi közszolgáltatási szerződés értelmében nyújt komphajó-szállítási szolgáltatásokat. A 2007. évi

közszolgáltatási szerződés vonatkozik a CalMac által addig működtetett valamennyi útvonalra (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat), és részletesen meghatározza a teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket. A szolgáltatások személy-, személygépkocsi- és teherszállításra vonatkoznak. A szolgáltatásnyújtáshoz használt hajókat a CMAL-tól bérelik: ezt a társaságot 2006 októberében hozták létre, és kizárólag e hajók tulajdonlásával és bérbeadásával foglalkozik.

- (35) 2005–2006-ban pályázatot írtak ki a Gourock–Dunoon útvonalra is, amelynek keretében korlátozások és támogatás nélküli szolgáltatás nyújtására kerestek üzemeltetőket. Három társaság (a Western Ferries, a CalMac és a V-Ships) mutatott érdeklődést a kezdeti szakaszban, végül azonban egyetlen társaság sem nyújtott be ajánlatot.
- (36) A 2007. évi közszolgáltatási szerződés hatálybalépéséig a Gourock–Dunoon útvonal üzemeltetéséért nyújtott ellentételezést nem különböztették meg a többi útvonal tekintetében kifizetett ellentételezéstől, mivel egyetlen, tömbösített kifizetés történt, amelyet nem rendeltek egyedi útvonalakhoz. A 2007. évi közszolgáltatási szerződés hatálybalépése óta a Gourock–Dunoon útvonal utáni támogatást külön folyósítják a CalMac-nek.
- (37) Ezen útvonal esetében a közszolgáltatási kötelezettség és az azért járó ellentételezés csak személyszállításra vonatkozik, haszongépjármű-szállításra nem. A CalMac-nek mindamellett jogában áll haszongépjárműveknek is szállítási szolgáltatásokat nyújtani, tisztán piaci feltételek mellett.
- (38) Miután a Gourock–Dunoon útvonalat kizárták a 2007. évi közszolgáltatási szerződésből, az ezen útvonalhoz nyújtandó ellentételezés jogalapja továbbra is a – 2001. évi (skóciai) közlekedési törvény 70. szakaszával és a 2005. évi (skóciai) közlekedési törvény 45. szakaszával módosított – 1960. évi felföldi és szigeti hajózási szolgáltatási törvény.
- (39) A CalMac az évek során jellemzően folytonos jelleggel működtette útvonalait a nyugati szigetekenél. Történt azonban néhány változás is a skót hatóságok döntései nyomán: így egy híd megnyitását követően lezártak egy útvonalat, valamint új szolgáltatásokat vezettek be a meglévő útvonalakon és növelték a járatsűrűséget. Általában nőtt a kapacitás, miután a régi hajókat újakra cserélték, és ezek rendszerint nagyobb kapacitással rendelkeztek elődeiknél⁽¹³⁾. A viteldíjak általában az inflációnak megfelelő mértékben nőttek⁽¹⁴⁾.
- (40) A CalMac a skót hatóságoktól ezidáig az alábbi kifizetésekből részesült az említett közszolgáltatási kötelezettségekkel összefüggésben:

⁽⁸⁾ A törvény szövege a következő internetes címen érhető el: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1

⁽⁹⁾ A törvény szövege a következő internetes címen érhető el: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>

⁽¹⁰⁾ A törvény szövege a következő internetes címen érhető el: http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1

⁽¹¹⁾ Ezek az Államkincstár hozzájárulásával és a CalMac beleegyezésével tett „kötelezettségvállalások” a miniszternek a komphajó-szolgáltatások finanszírozására vonatkozó kötelezettségvállalásait jelentették. Több kötelezettségvállalást írtak alá 1961-ben, 1973-ban, 1975-ben és 1995-ben: ezek mindegyike korábbi vállalati struktúrára és azon szolgáltatási kötelezettségekre vonatkozik, amelyek később a 2007. évi Clyde és Hebridák Komphajó-szolgáltatási Szerződés alapjául szolgáltak. Az 1995. évi kötelezettségvállalás szövege a következő internetes címen érhető el: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

⁽¹²⁾ A pályázati felhívás szövege nyilvánosan elérhető a következő internetes címen: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>

⁽¹³⁾ A flotta létszáma 1995 óta 11 hajóval nőtt.

⁽¹⁴⁾ 1995 óta a viteldíjak évente mintegy 2–5 %-kal emelkedtek.

1. táblázat

A CalMac részére 1995 óta kifizetett közpénzek

(millió GBP)

	Veszteségek fedezésére nyújtott támogatás	Tőkejuttatás és kölcsön ⁽¹⁾	Összesen
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
1900/2001	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) A kölcsön összegéből a visszafizetett törlesztést levonták. 2002-ig az új hajók beszerzését támogatás (75 %) és kölcsön (25 %) kombinációjával finanszírozták. 2002 óta minden hajót kizárólag kölcsönből finanszíroznak.

- (41) A Gourock–Dunoon útvonal tekintetében az Egyesült Királyság által szolgáltatott pénzügyi információ a CalMac által végzett közszolgáltatási tevékenység (elsősorban személyszállítás), valamint kereskedelmi tevékenység (elsősorban járműszállítási szolgáltatás) nettó árbevételét mutatja be a 2002/2003-as pénzügyi évtől kezdődően:

2. táblázat

A CalMac közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységének eredménykimutatása a Gourock–Dunoon útvonal tekintetében 2002/2003 óta

(millió GBP)

	Közszolgáltatási tevékenységek			Kereskedelmi tevékenységek			Összesen
	Bevétel	Kiadás	Nyereség/vesztés	Bevétel	Kiadás	Nyereség/vesztés	
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) A 2. táblázatban feltüntetett összegek a jogszabályban előírt beszámolón alapuló analitikus számviteli eljárásból származnak. A kereskedelmi tevékenységből származó bevételek főként járműszállításból, illetve az ezzel összefüggő személyszállításból keletkeztek⁽¹⁵⁾. A közszolgáltatási bevételek legnagyobb részét gyalogos utasforgalomból származnak. A kiadási oldalon a vegyes személy- és járműszállítást bonyolító hajók esetében a közös (például személyzettel, a hajókkal és a kikötőkkel kapcsolatos) költségeket annak arányában osztják meg, hogy a hajók kapacitását átlagban milyen arányban használják jármű-, illetve gyalogosutas-szállításra.

(¹⁵) A feltevés szerint minden autóban átlagosan két személy utazik. A személyszállítás tekintetében, a közszolgáltatási tevékenység bevételeitől elkülönítve a kereskedelmi tevékenység bevételeit úgy számítják ki, hogy a személyszállításból származó teljes bevételt olyan arányban veszik figyelembe, ahogyan a „járművel utazó” utasok száma aránylik az utasok teljes számához.

- (43) A társaság könyvvizsgálója (a KPMG LLP) jóváhagyott eljárások útján megvizsgálta a módszertant, a számviteli eljárásokat és a beszámoló tartalmát. Nem találtak jelentős eltéréseket a fenti 2. táblázatban közzétett összegek és a CalMac vonatkozó könyvei és feljegyzései között.

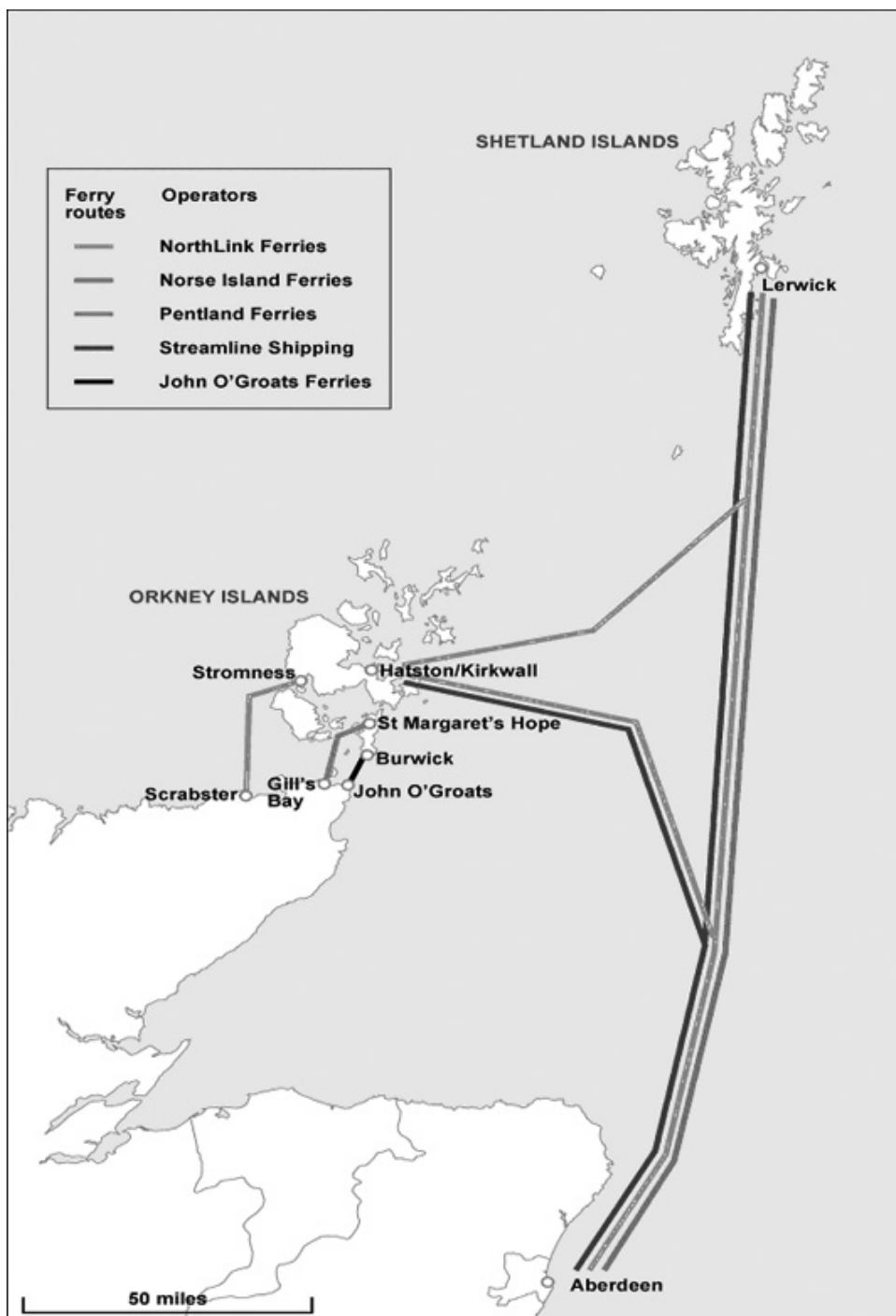
2.2. ÉSZAKI SZIGETEK

2.2.1. TENGERI ÚTVONALAK

- (44) Az észak-skóciai szigetekre (az Orkney- és Shetland-szigetcsoportokra) irányuló meglévő komphajó-útvonalakat a 3. térkép ábrázolja.

3. Térkép

Az észak-skóciai tengeri útvonalak



2.2.2 ÜZEMELTETŐK

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) A NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (a továbbiakban: NorthLink 1) vállalatot 2000-ben alapították a Royal Bank of Scotland (az Egyesült Királyság egyik piacvezető bankja) és a CalMac 50–50 % arányú közös vállalatként.
- (46) 2002 és 2006 között a NorthLink 1 két útvonalat üzemeltetett közszolgáltatási szerződés keretében: egy háromszögű útvonalat Aberdeen (skót szárazföld), Kirkwall (Orkney-szigetek) és Lerwick (Shetland-szigetek) között, valamint egy rövidebb, a Pentland-öblöt átszelő útvonalat Scrabster (skót szárazföld) és Stromness (Orkney-szigetek) között.
- (47) A teljes éves tengeri utasforgalom az említett két útvonalon 300 000 fő körül alakul.
- (48) 2006-ban új társaságot alapítottak NorthLink Ferries Ltd. néven (a továbbiakban: NorthLink 2): a leányvállalat (maga a skót kormány 100 %-os tulajdonában lévő) teljes egészében a CalMac tulajdonában áll. A NorthLink 2006-ban átvette a két északi-szigeteki útvonal üzemeltetését, valamint a NorthLink 1 vagyoni eszközeinek és alkalmazottainak nagy részét. A vállalat a 2006. július 6-án aláírt és 2012-ig érvényes közszolgáltatási szerződés keretében végzi tevékenységét.
- (49) A NorthLink 2 jelenleg két kombinált személy-, személygépkocsi- és teherszállító hajót, valamint két teher- és élőállat-szállító hajót üzemeltet.
- (50) A NorthLink 1 jelenleg is létezik, de alapvetően alvó vállalat, amely rendszeres tevékenységet nem végez és kevés vagyoni eszközzel rendelkezik.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) 1997 és 2002 között a P&O Ferries üzemeltette a későbbiekben a NorthLink 1 és a NorthLink 2 által közszolgáltatási szerződés keretében kiszolgált útvonalakat. A P&O Ferries már nem üzemeltet járatokat ezeken az útvonalakon.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) A Pentland Ferries 2001 óta napi rendszerességű szolgáltatást működtet Gills Bay (skót szárazföld) és St. Margaret's Hope (Orkney-szigetek) között. A Pentland Ferries két személy-, jármű- és teherszállító szolgáltatást üzemeltet, és jelenleg a skót szárazföld és az Orkney-szigetek közötti teljes élőállat- és veszélyesáru-szállítás mintegy 80 %-át biztosítja.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) A Streamline Shipping 1984 óta kétheti rendszerességű konténeres teherszállítási szolgáltatást nyújt Aberdeen és Lerwick között teherlifttel ellátott (lift on/lift off) bérelt hajók vagy saját konténerhajója útján. 1987-ben Aberdeenből az Orkney-szigeteki Kirkwallba is megkezdte a konténeres teherszállítási szolgáltatást, teherlifttel ellátott bérelt hajók (a továbbiakban: lo-lo hajók) útján.
- (54) 2008 közepén a skót kormány a Streamline Shippingnek ítélte az északi szigetekre irányuló teherszállításra vonatkozó teherszállítási szerződést.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) A John O'Groats Ferries 1971 óta idegenforgalmi célú személyszállító komphajó-szolgáltatást működtet John O'Groats (skót szárazföld) és Burwick (Orkney-szigetek) között. A John O'Groats Ferries csak májustól szeptember végéig üzemeltet járatokat.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) 2002 szeptembere és 2003 júniusa között a Norse Islands Ferries egy, illetve időnként két – kizárólag teherszállító – hajót üzemeltetett a skót szárazföld és a Shetland-szigetek között. A Norse Islands Ferries már nem üzemeltet járatokat ezen az útvonalon.

2.2.3. KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK

- (57) Két északi-szigeteki útvonalra vonatkozik közszolgáltatási kötelezettség: az Aberdeen (skót szárazföld), Kirkwall (Orkney-szigetek) és Lerwick (Shetland-szigetek) közötti háromszögű útvonalra, valamint a Scrabster (skót szárazföld) és Stromness (Orkney-szigetek) közötti rövidebb útvonalra.
- (58) Ezek az útvonalak három közbeszerzési pályázat tárgyát képezték, amelyek eredményeképpen három közszolgáltatási szerződés jött létre a skót hatóságok és három üzemeltető: 1997-től 2002-ig a P&O Ferries, 2002-től 2006-ig a NorthLink 1, illetve 2006-tól 2012-ig a NorthLink 2 között. Az első két pályázat esetében a közszolgáltatási kötelezettség csak az utasszállításra vonatkozott (a teherszállítást nem támogatták, de nem is tiltották). A 2006–2012 közötti időszakra szóló szerződés azonban már rendelkezik teherszállítási közszolgáltatási kötelezettségről is, bizonyos meghatározott korlátokon belül.

2.2.3.1. **A P&O Ferries vállalattal kötött 1997. évi közszolgáltatási szerződés**

- (59) A skót hatóságok 1995 júniusában nyílt pályázatot hirdettek az Aberdeen–Kirkwall–Lerwick és Scrabster–Stromness útvonalakra. Úgy határoztak, hogy a CalMac számára nem engedélyezik a pályázaton való részvételt.

- (60) A pályázaton a skót kormány a P&O Ferries-t választotta ki. A közszolgáltatási szerződés alapján a P&O Ferriesnek éves támogatást folyósítottak, amelyre olyan „visszavételi” kikötések is vonatkoztak, amelyek értelmében maximálják az elérhető hasznot, amennyiben a társaság nyeresége meghaladja az előrejelzéseket. A skót hatóságok a szerződés teljesítéséért az 1997 és 2002 közötti időszakban 55 millió fontot fizettek ki a P&O Ferriesnek⁽¹⁶⁾.
- (61) A közszolgáltatási szerződés keretében a támogatás az utasokra, a kísért személygépkocsikra és hasonló járművekre (például lakóautókra és motorkerékpárookra) korlátozódott.
- 2.2.3.2. A NorthLink 1 vállalattal kötött 2000. évi közszolgáltatási szerződés**
- (62) A skót kormány 1998-ban új pályázati eljárást írt ki az Aberdeen–Kirkwall–Lerwick és a Scrabster–Stromness útvonalakon működtetendő közszolgáltatásra irányuló szerződésre a 2000 és 2007 közötti időszakra.
- (63) Noha a közbeszerzési pályázat szolgáltatásokra vonatkozó előírásai úgy rendelkeztek, hogy az üzemeltetőknek teherszállítási kapacitással is rendelkezniük kell, ezt a szolgáltatási elemet kereskedelmi alapon (azaz támogatás nélkül) tervezték megvalósítani. Az ajánlattevők határozták meg a nyújtandó teherszállítási szolgáltatások pontos mértékét, de a kapacitásnak elegendőnek kellett lennie ahhoz, hogy legalább az akkor a P&O Ferries által biztosítottak megfelelő szintű szállítást lehessen nyújtani, tekintetbe véve a kereslet növekedésének ésszerű becsült mértékét is.
- (64) A közbeszerzési pályázat meghatározta az útvonalkiosztást és az elvárt legalacsonyabb járatszámot, de az ajánlattevőktől javaslatot kért a részletes menetrendre. A pályázat értelmében a nyertes ajánlattevőnek árazási tervét jóvá kellett hagynia a skót kormánnyal, és közzé kellett tennie maximált díjait. Arra számítottak, hogy az induló díjakat az akkor érvényes díjknál nem sokkal magasabb szinten fogják meghatározni.
- (65) 1998 novemberében tizenhárom hajózási vállalkozás jelezte érdeklődését a közbeszerzési pályázat tekintetében. Hat komphajó-üzemeltető került a szűkített listára, és közülük 1999 júniusában végül három – a SERCO Denholm, a P&O Ferries és a NorthLink 1 – nyújtotta be ajánlatát.
- (66) A skót kormány kizárta a SERCO Denholm ajánlatát, egyrészt mert ez volt a legmagasabb összegű, másrészt mert elfogadhatatlannak ítélte az ajánlattevő azon kérését, hogy a szerződés lejártakor eladhassa hajóit a skót kormánynak, illetve arra átruházhassa folyamatban lévő bérleti szerződéseit.
- (67) 2000 szeptemberében a skót kormány a NorthLink 1-et választotta az ajánlattevők közül. A NorthLink 1 ajánlata (45,7 millió GBP alapvető támogatás az ötéves szerződés időtartamára) 14 millió fonttal alacsonyabb volt a P&O Ferries ajánlatánál. A NorthLink 1 becsült költségeinek összege magasabb volt a P&O Ferries-énél, azonban az előrejelzés szerint mintegy 8 millió GBP több személyszállítási és 13 millió GBP több teherszállítási bevételt generált, mert nagyobb mértékű forgalomnövekedést feltételezett. A NorthLink 1 ezenkívül kevesebb nyereségre tartott igényt a szerződésből, mint a P&O Ferries.
- (68) A NorthLink 1 és a skót kormány 2000 decemberében írta alá a szerződést. A szerződés odaítélését követően a NorthLink 1 három új utas- és járműszállító kompot rendelt meg, valamint beszerzett egy közvetlen teherszállításra alkalmas használt teherhajót.
- (69) Eleinte úgy tervezték, hogy az új üzemeltetőnek elég idő áll majd rendelkezésére ahhoz, hogy új hajókat rendeljen és építtessen, amelyek 2002 áprilisára működésre készen állhatnak. A NorthLink 1-nek azonban csak 2002. október 1-jére sikerült felkészülnie az üzemeltetés megindítására. E késedelem miatt a skót kormány hat hónappal meghosszabbította a P&O Ferries-zel kötött közszolgáltatási szerződést.
- (70) A NorthLink 1 ajánlatában foglalt, a költségekkel és bevételekkel kapcsolatos várakozások túl optimistának bizonyultak. 1997 és 2002 között az üzemeltetők közül egyedül a P&O Ferries kínált „roll on/roll off” (a továbbiakban: ro-ro) szolgáltatást utasok, személygépkocsik és teheráru szállítására a skót szárazföld és az északi szigetek között. Számításai során a NorthLink 1 is feltételezte, hogy monopóliumot élvez majd a ro-ro szállítás terén.
- (71) Ez azonban másképp történt. 2001 tavaszán egy új szolgáltató, a Pentland Ferries is szolgáltatásokat kezdett nyújtani a skót szárazföld és az Orkney-szigetek között, és fokozatosan jelentős részesedést szerzett meg az Orkney-szigetekre irányuló személy-, személygépkocsi- és teherszállítási piacból.
- (72) 2002 júliusában egy három közúti teherszállítóból álló konzorcium⁽¹⁷⁾ bejelentette, hogy a NorthLink 1 által 2001-ben közzétett teherszállítási díjakra reagálva – amelyeket az előzőleg a P&O Ferries által kínált díjakhoz képest túl magasnak tartottak – új komphajózási vállalatba (Norse Island Ferries) társulnak. 2002. szeptember elején a Norse Island Ferries napi rendszerességű ro-ro teherszállítási szolgáltatást indított a Shetland-szigetek és a skót szárazföld között, és működésének kezdeti hónapjaiban úgy tűnt, hogy a teherforgalom jelentős hányadát bonyolítja.

⁽¹⁶⁾ Forrás: Az Audit Scotland 2005. decemberi jelentése a NorthLink komphajó-szolgáltatási szerződésről. A jelentés szövege a következő internetes címen érhető el: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf

⁽¹⁷⁾ Ez a három közúti teherszállító társaság bonyolította a Shetland-szigetek és a skót szárazföld közötti teherforgalom mintegy 80 %-át a P&O Ferries komphajó-szolgáltatásainak igénybevételével.

- (73) Miután 2001-ben a Pentland Ferries is bejelentette új teherszállítási szolgáltatását, a NorthLink 1 megbeszéléseket kezdeményezett a skót kormánnyal ennek az új versenytársnak a vállalat pénzügyi helyzetére gyakorolt hatásáról. A NorthLink 1 a skót kormány rendelkezésére bocsátotta üzleti tervét, hogy az megvizsgálhassa a verseny által a társaság életképességére gyakorolt hatást. E terv alapján a NorthLink 1 eredetileg 14,9 millió GBP összegű összes hozamot irányzott elő a szerződés teljes időtartamára. A megváltozott körülmények miatt ez a számadat 16,4 millió GBP várható veszteségre módosult. Ez komoly aggályokra adott okot a szerződő fél fizetőképességét és a szerződés teljesítésére való képességét illetően. Az Egyesült Királyság szerint ebben a fő tényező a Norse Island Ferries mint versenytárs megjelenése volt, mivel a társaság mérlegében szereplő 31,3 millió GBP negatív forgalomból 25,5 millió GBP ennek volt tulajdonítható.
- (74) A shetlandi teherszállítási piacon 2003 júniusának elején megszűnt a Norse Island Ferries konkurenciája, miután az úgy döntött, hogy nem folytatja tevékenységét. Ezáltal a NorthLink 1 számára ismét kilátásba helyeződött, hogy visszatérhet egy életképes működési pályára. A skót kormány ezért úgy határozott, hogy a NorthLink 1-et továbbra is a közszolgáltatási szerződés feltételeinek megfelelően finanszírozza, abban a hitben, hogy a Norse Island Ferries tevékenységének megszűnése elegendő lesz ahhoz, hogy a szerződést annak lejáratáig teljesíteni lehessen.
- (75) 2003 nyarán, néhány hónappal a működésének megkezdése után azonban a NorthLink 1 arról tájékoztatta a skót kormányt, hogy nincs többé reális esély arra, hogy a közszolgáltatási szerződés fennmaradó időszakában – azaz 2007. szeptember végéig – teljesíteni tudja szerződéses kötelezettségeit.
- (76) A skót kormány független könyvvizsgálók bevonásával áttekintette a társaság pénzügyi helyzetét és arra a következtetésre jutott, hogy a NorthLink 1 közel áll a fizetési-képtelenséghez.
- (77) A skót kormány úgy ítélte meg, hogy amennyiben a NorthLink 1-nek nem folyósítanak kiegészítő támogatást, fennáll annak a kockázata, hogy ha a társaság ellen hivatalos csődeljárást indítanak (amit több hitelező is megtehetett volna), megszakadna a létfontosságú szolgáltatás. A közszolgáltatási kötelezettségek hosszú távú jövője ebben az esetben a társaság irányítására kirendelt zárgondnok szándékától függene. A zárgondnokra nézve a társaság semmiféle szerződéses kötelezettsége nem lenne kötelező érvényű, ezért nem volna köteles biztosítani a támogatott szolgáltatást.
- (78) 2004. április 8-án, a bizottsági szolgálatokkal történt kapcsolatfelvételt követően a skót kormány bejelentette azon szándékát, hogy ismét pályázatot ír ki a szolgáltatásra, és arról hirdetményt tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Ezzel az új pályázati eljárással párhuzamosan, amelyről alább olvasható részletesebb leírás, a skót kormány több intézkedést tett a létfontosságú szolgáltatások folytonosságának a köztes időben történő biztosítása érdekében.
- 2.2.3.3. A NorthLink 1 vállalattal aláírt 2004. évi módosítási jegyzőkönyv**
- (79) 2004. szeptember 29-én a skót kormány a közszolgáltatási szerződéshez csatolt módosítási jegyzőkönyv (a továbbiakban: jegyzőkönyv) útján felülvizsgált finanszírozási megállapodást kötött a NorthLink 1-gyel. Ez a jegyzőkönyv rendelkezett a veszteségek finanszírozásának rendszeréről, amely biztosítja, hogy a NorthLink 1 a szerződés átruházásáig az abban foglalt előírásoknak megfelelően folytathassa a szolgáltatásnyújtást. A jegyzőkönyv ezenkívül rendelkezett arról is, hogy bizonyos, a NorthLink 1 által bérelt vagy annak tulajdonában lévő vagyoni eszközöket a következő közbeszerzési pályázat során mérlegelés alapján és becsült piaci értéken azon ajánlattevők rendelkezésére lehessen bocsátani, akik azokat fel kívánják használni a jövőbeni szerződés keretében nyújtandó szolgáltatások ellátása során. Annak érdekében, hogy ez idő alatt a költségvetési ellenőrzés fenntartható legyen, a jegyzőkönyvben olyan intézkedések is szerepeltek, amelyek segítségével ellenőrizhető, hogy a NorthLink 1 a skót kormány jóváhagyása nélkül túllépheti-e a megállapodás tárgyát képező költségvetés kereteit.
- (80) A jegyzőkönyv ezenfelül korlátozott, évi mintegy 1,5–2 millió GBP összegű „öztönző kifizetésekről” is rendelkezik, amennyiben a szükséges mértékben vagy azon túlmenően teljesül egy sor, igényes szolgáltatásnyújtással, költségekkel és bevételekkel kapcsolatos célkitűzés. Az öztönző kifizetés első részösszegét akkor fizették volna ki, ha teljes mértékben teljesül egy sor, a pontossággal, a megbízhatósággal és egyéb szolgáltatásnyújtási szempontokkal összefüggő teljesítmény-előirányzat. Ezt az elemet az eredeti megállapodásban foglalt, teljesítménnyel összefüggő bírságszámítás kiváltására, illetve továbbfejlesztésére tervezték. A második részösszeget abban az esetben fizették volna ki, ha sikerül realizálni a skót kormány független könyvvizsgálói által jóváhagyott referencia-költségvetés viszonylatában meghatározott költségmegtakarítást, illetve többletbevételeket.
- (81) 2005 augusztusában a Skóciai Számvevőszék elnöke felkérte az Audit Scotlandet a NorthLink 1-nek ítélt új közszolgáltatási szerződés vizsgálatára. Az Audit Scotland jogszabályi rendelkezések szerint létrehozott szerv, amelyet 2000 áprilisában állítottak fel a 2000. évi (skóciai) államháztartási és elszámoltathatósági törvény⁽¹⁸⁾ értelmében a Számvevőszék elnöke munkájának segítésére. Feladata annak biztosítása, hogy a skót kormány elszámoltatható legyen a közpénzek megfelelő, hatékony és eredményes felhasználása tekintetében.

(18) A törvény szövege a következő internetes címen érhető el: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1

- (82) Az Audit Scotland által 2005 decemberében közzétett jelentés⁽¹⁹⁾ szerint a NorthLink 1 a közszolgáltatási szerződés első három éve – azaz a 2002. októbertől 2005. szeptember végéig terjedő időszak – során 71 millió GBP-t kapott a skót kormánytól, szemben a szerződésben meghatározott, 50,3 millió GBP-re korlátozott ellentételezéssel. A jelentés a következőképpen bontja le a kifizetett 71 millió GBP összeget:
- (a) 33,6 millió GBP alapvető ellentételezés az eredeti szerződés értelmében;
- (b) 16,7 millió GBP egyéb kifizetés, amelyet az eredeti szerződés feltételei tesznek lehetővé;
- (c) 18,2 millió GBP kiegészítő finanszírozás a szolgáltatásnyújtás fenntartása céljából, továbbá
- (d) 2,5 millió GBP a NorthLink 1 által használt egyes bérlemények díjának egyösszegű kifizetésére.
- (83) Az egyesült királyságbeli hatóságok által benyújtott információk alapján a skót kormány 2005 szeptembere és 2006. július 6., azaz azon időpont között, amikor a szerződést annak jogutódjára átruházták, további 21,6 millió font összegű támogatást nyújtott a NorthLink 1-nek.
- (84) Az Egyesült Királyság által szolgáltatott pénzügyi információ a NorthLink 1 által végzett közszolgáltatási tevékenység (elsősorban személyszállítás), valamint kereskedelmi tevékenység (elsősorban teherszállítási szolgáltatás) nettó árbevételét mutatja be a 2002/2003. pénzügyi évtől a 2005/2006. pénzügyi évig:

3. táblázat

A NorthLink 1 közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységeinek eredménykimutatása 2002/2003 és 2005/2006 között

(millió GBP)

	Közszolgáltatási tevékenység			Kereskedelmi tevékenység			Összesen
	Bevétel	Kiadás	Nyereség/ veszteség	Bevétel	Kiadás	Nyereség/ veszteség	Nyereség/ veszteség
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) A 2006. július 6-ig eltelt kilenc hónapos időszakban.

- (85) A 3. táblázatban feltüntetett összegek a jogszabályban előírt beszámolón alapuló analitikus számviteli eljárásból származnak. A kereskedelmi bevételek teher- és élőállat-szállítási tevékenységből származnak.⁽²⁰⁾ A közszolgáltatási bevételek a kormányzati finanszírozást és a jegyeldőlésből származó bevételeket foglalják magukban. A kiadási oldal tekintetében a közös (például kikötői díjakkal, terminálkötségekkel és adminisztratív kiadásokkal kapcsolatos) költségeket annak arányában osztják meg, hogy e költségek háttérében milyen arányban vannak jelen a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységek.
- (86) A társaság könyvvizsgálója (a KPMG LLP) jóváhagyott eljárások útján megvizsgálta a módszertant, a számviteli eljárásokat és a beszámoló tartalmát. Nem találtak
- jelentős eltéréseket a fenti 3. táblázatban közzétett összegek és a NorthLink 1 vonatkozó könyvei és feljegyzései között.
- 2.2.3.4. A NorthLink 2 vállalattal kötött 2006. évi közszolgáltatási szerződés**
- (87) 2004 márciusában az Egyesült Királyság értesítette a Bizottságot a skót kormány azon szándékáról, hogy – a lehető leggyorsabban – ismét pályázatot hirdessen a közszolgáltatási szerződésre.
- (88) A skót kormány 2004. április 8-án nyilvánosan bejelentette azon szándékát, hogy ismét pályázatot ír ki a szolgáltatásra, és arról hirdetményt tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. 2004. május 27-én pedig konzultációs eljárás keretében közzétette a pályázatban foglalt szolgáltatásokkal kapcsolatos előírások tervezetét.

⁽¹⁹⁾ Lásd a 16. lánkjegyzetet.

⁽²⁰⁾ Az élőállat- és a teherszállítás nem tartozott a közszolgáltatási szerződés hatálya alá.

- (89) A 2000. évvel ellentétben az új pályázati felhívás⁽²¹⁾ már tartalmazott teherszállítással kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettséget. Eszerint a nyertes ajánlattevőnek átfogó ro-ro teherszállítási szolgáltatást kell nyújtania, amely kiterjed az élőállat- és veszélyesáru-szállításra is, valamint egy további teherjáratot kell indítania hét közben az Aberdeen–Kirkwall útvonalon. A 2005. évi viteldíjösszegek a fogyasztóiár-indexszel felsorozva képezték a 2006. évi díjak alapját. Az általános teherszállítás viteldíját az Aberdeen–Kirkwall–Lerwick útvonalakon mindegyik irányban csökkenteni kellett, mintegy 19 %-kal a Kirkwall–Aberdeen viszonylatban és 25 %-kal a Shetland-szigetek irányában.
- (90) A NorthLink 1 tulajdonában olyan vagyoni eszközök – például információs technológiai hardvereszközök, hajókhoz való pótkatrészek és tartozékok, irodai felszerelések, valamint különféle készletek és élőállatszállító felépítmények – voltak, amelyek lényegesek a szerződés teljesítése szempontjából. A vállalatnak ezenfelül folyamatban lévő bérleti szerződése is voltak egy teherhajó, több vontatójármű és egy jegykibocsátási rendszer tekintetében. Ezeket a vagyoni eszközöket és szerződéseket a becsült piaci értékük alapján minden ajánlattevő rendelkezésére bocsátották.
- (91) 2005. július 19-én a skót kormány három kiválasztott társaságot kért fel az ajánlattételre. Ezt követően két ajánlatot nyújtottak be 2005. november 30-án, míg a harmadik társaság 2005 októberében visszalépett az eljárástól. 2006. március 9-én a skót kormány bejelentette, hogy kiválasztotta a nyertes ajánlattevőt – a CalMac-et.
- (92) A CalMac-nek ítélt, 2006. július 6-án aláírt közszolgáltatási szerződés működtetésére új társaságot hoztak létre NorthLink 2 néven: ez a leányvállalat teljes egészében a CalMac tulajdonában (az pedig a skót kormány 100 %-os tulajdonában) állt. A közszolgáltatási szerződés a 2006 és 2012 közötti időszakra szólt. A NorthLink 2 átvette a

két északi-szigeteki útvonal üzemeltetését, valamint a NorthLink 1 vagyoni eszközeinek és személyi állományának nagy részét.

- (93) Az Egyesült Királyság szerint a NorthLink 2 a NorthLink 1 minden olyan eszközét, amelyre igényt tartott, valós vagy becsült piaci értéken vásárolta meg.
- (94) A NorthLink 2 a skót hatóságoktól az alábbi kifizetéseken részesült a 2006. évi közszolgáltatási szerződéssel összefüggésben:

4. Táblázat

A NorthLink 2 részére 2006 óta kifizetett közpénzek

	(millió GBP)		
	Hiány fedezésére nyújtott támogatás	Tőkejuttatás	Összesen
2006/2007 ⁽¹⁾	21,8	1,3	23,1
2007/2008 ⁽²⁾	28,0	2,0	30,0

(1) A számadatok a 2006. július 6-tól (a közszolgáltatási szerződés hatálybalépésének napjától) 2007. március 31-ig tartó időszakra vonatkoznak.

(2) A számadatok a 2007. április 1-től 2008. március 31-ig tartó időszakra vonatkoznak.

- (95) A NorthLink 2 a 2006. évi közszolgáltatási szerződésben foglaltakon (így többek között az élőállat- és teherszállításon) kívül más tevékenységet nem folytatott. Ennél fogva valamennyi tevékenysége közszolgáltatási kötelezettségnek minősül. Az Egyesült Királyság által szolgáltatott pénzügyi információ a NorthLink 2 által végzett tevékenység nettó árbevételét mutatja be a 2006/2007. szerződési évtől kezdve. Indikatív jelleggel benyújtották ezeknek az eredményeknek a teher- és a személyszállítás (illetve a kísért személygépkocsik) közötti nagyságrendi lebontását:

5. táblázat

A NorthLink 2 közszolgáltatási tevékenységeinek eredménykimutatása 2006/2007-ben és 2007/2008-ban⁽²²⁾

	Utások és utasokhoz tartozó gépjárművek			Teheráru			Összesen
	Bevétel	Kiadás	Nyeresség/veszteség	Bevétel	Kiadás	Nyeresség/veszteség	Nyeresség/veszteség
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) Az 5. táblázatban feltüntetett összegek a jogszabályban előírt beszámolón alapuló analitikus számviteli eljárásból származnak.
- (97) A társaság könyvvizsgálója (a KPMG LLP) jóváhagyott eljárások útján megvizsgálta a módszertant, a számviteli eljárásokat és a beszámoló tartalmát. Ennek során nem derült fény jelentős eltérésekre a fenti 5. táblázatban közzétett összegek és a NorthLink 2 vonatkozó könyvei és nyilvántartásai között.

(21) A 2006. évi pályázati felhívás összefoglalója elérhető a skót kormány honlapján az alábbi címen: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

(22) A számadatok a június 30-ig tartó szerződési évekre vonatkoznak. A hivatalos számviteli év március 31-ével zárul.

2.2.4. VITELDÍJAK

- (98) A 6. táblázat bemutatja a 2000. január 1. után a közszolgáltatási szerződéssel rendelkező üzemeltető (ro-ro teherszállítási szolgáltatás) és a Streamline Shipping (lo-lo teherszállítási szolgáltatás) által a teherszállításért kiszabott viteldíjakat.

6. táblázat

A közszolgáltatási szerződéssel rendelkező üzemeltető és a Streamline Shipping folyóméterenkénti teherszállítási díjainak összevetése ⁽²³⁾

(GBP)

Év	Közszolgáltatási szerződéssel rendelkező üzemeltető		Streamline Shipping ⁽¹⁾	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 (a P&O Ferries árai)	43,70 GBP	37,90 GBP	37,05 GBP	31,62 GBP
2002 (a NorthLink 1 indikatív árai)	44,00 GBP	36,00 GBP		
2002/2003 (a NorthLink 1 árai)	36,00 GBP	25,50 GBP	33,69 GBP	29,40 GBP
2004 (a NorthLink 1 árai)	38,50 GBP	27,50 GBP	34,87 GBP	28,86 GBP
2005 (a NorthLink 1 árai)	39,45 GBP	28,20 GBP	33,24 GBP	30,29 GBP
2006 (a NorthLink 1 árai)	40,60 GBP	29,00 GBP	40,43 GBP	32,07 GBP
2006. július (a NorthLink 2 árai)	30,60 GBP	23,50 GBP	40,43 GBP	32,07 GBP

(1) Mivel a lo-lo szállítási díjakat rendszerint nem folyóméter alapján állapítják meg, a Streamline Shipping átszámította díjait folyóméterre vetítve, hogy az összehasonlítást el lehessen végezni.

- (99) A Streamline Shipping a közzétett adatok alapján azt állítja, hogy a NorthLink 1 és a NorthLink 2 olyan szintre nyomta le a teherszállítási díjakat, amely a Streamline Shipping számára nem tartható, és ez kizárólag a közszolgáltatási szerződéssel rendelkező üzemeltető által a személyforgalom bonyolításáért kapott támogatások miatt volt lehetséges.
- (100) Az Egyesült Királyság rámutat arra, hogy a 6. táblázatban bemutatott összehasonlítás félrevezető lehet, mivel a Streamline Shipping árszabása nem folyóméteren alapul. ⁽²⁴⁾ Állításuk szerint a lo-lo és a ro-ro szolgáltatások az északi szigetekre irányuló teherszállítási piac elkülönülő szegmenseit képezik, noha a kétféle szolgáltatás között lehetnek átfedések. A lo-lo szolgáltatás általában kevésbé időérzékeny – hetente mindössze két járat indul – és a rakomány jellemzően alacsonyabb értékű. Ezért az Egyesült Királyság azt állítja, hogy a két szolgáltatás közötti mindenemű összehasonlítás mesterséges, és azokból nehéz bármiféle következtetést levonni.
- (101) 2001 decemberében – még a közszolgáltatási szerződés megkötését megelőzően – a NorthLink 1 jelezte, hogy folyóméterenként 44, illetve 36 GBP összegű díjat szab ki a Shetland-szigetekre, illetve az Orkney-szigetekre indított utánfutók esetében. Ezeket a díjakat az indokolta, hogy a NorthLink 1 által kiszabott árak mind

kereskedelmileg fenntarthatónak, mind a piac számára elfogadhatónak kellett lennie. Kijelentették azt is, hogy ezeket az árakat öt éves időszakra rögzítik. A NorthLink 1 azt állította, hogy nem tudna „fenntartani egy olyan helyzetet, amelyben ingyen vagy nagyon alacsony összegért szállítunk [tudniillik a NorthLink 1] utánfutókat”. A NorthLink 1 ugyanakkor hangsúlyozta, hogy teherszállítási üzletága nem részesül támogatásban.

- (102) A Streamline Shipping szerint a NorthLink 1 úgy reagált a Streamline Shipping és a Norse Island Ferries konkurenciájára, hogy 2002-ben, mindjárt a szerződéses időtartam elején, jelentős mértékben (a Shetland-szigetekre és az Orkney-szigetekre szállított utánfutók esetében folyóméterenként 36, illetve 25,50 GBP-re) csökkentette az általa előzőleg kereskedelmileg fenntarthatóként feltüntetett árakat. A Streamline Shipping és a Norse Island Ferries gyanítja, hogy a NorthLink 1 önköltségi ár alatt nyújtotta teherszállítási szolgáltatásait.
- (103) A NorthLink 1 2003 decemberében egyedi kedvezményes árakat vezetett be:
- speciális díjat az üres utánfutók esetében;
 - 200 GBP-s különleges átalányárat az Aberdeen és Kirkwall között szállított, nem időérzékeny áruk esetében (ez volt az úgynevezett „vasárnapi akció”); valamint

⁽²³⁾ Forrás: Streamline Shipping.

⁽²⁴⁾ A lo-lo szolgáltatásnak jellemzően részét képezi az egyes rakományok – gyakran különálló tételek vagy raklapok – csoportosítása és megerősítése: ennek során ezeket gyakran konténerbe helyezik és úgy rakodják fel a teherhajóra.

- egy olyan kereskedelmi forgalmi kedvezményrendszer, amely akár 10 % kedvezményt biztosít a havonta igénybe vett, kedvezményre jogosító folyóméterszám után.

- (104) Mióta a NorthLink 22006 júliusában megkezdte a harmadik közszolgáltatási szerződés végrehajtását, állítólag még tovább nőtt a Streamline Shippingre nehezedő kereskedelmi nyomás. A Streamline Shipping szerint amikor a közlekedési miniszter a NorthLink 2-nek ítélte az új közszolgáltatási szerződést, azt jelentette be, hogy az Aberdeen és a Shetland-szigetek közötti teherszállítási díjakat 25 %-kal, az Aberdeen és az Orkney-szigetek közöttieket 19 %-kal csökkentik. Ez a Streamline Shipping szerint csak a NorthLink 2-nek nyújtott megnövelt összegű éves támogatásnak köszönhetően volt lehetséges.
- (105) A Streamline Shipping szerint 2006 júliusában a NorthLink 2 által kínált rendes ár a Shetland-szigetekre folyóméterenként 30,60 GBP, az Orkney-szigetekre pedig folyóméterenként 23,50 GBP volt. Ezekhez az árakhoz képest a Streamline Shipping által kiszabott ár a Shetland-szigetekre folyóméterenként 40,43 GBP, az Orkney-szigetekre pedig folyóméterenként 32,07 GBP volt. Ráadásul állítólag fenntartották az üres utánfutókra alkalmazható engedményeket és a „vasárnapi akciót” is, amelyek akár 73 %-ot elérő kedvezményt biztosítottak a NorthLink 2 áraiból.
- (106) A Streamline Shipping érvelése szerint míg a múltban árcsökkenéssel igyekezett részt venni a versenyben, a NorthLink 2 által az ügyfeleknek nyújtott kedvezmény mértéke ezt a stratégiát többé nem tette lehetővé. A Streamline Shipping becslése szerint költségei fedezése érdekében folyóméterenként 36,67 GBP-vel egyenértékű viteldíjakat kell kiszabnia. Ez a díj magasabb, mint a NorthLink 2 által jelenleg kínált árak.
- (107) A Pentland Ferries érvelése szerint a NorthLink 2 az Orkney-szigeteki lakosok számára egy úgynevezett „barátok és rokonok” kedvezményrendszert vezetett be, amely igen káros hatást gyakorolt a Pentland Ferries által nyújtott konkurens szolgáltatásra, különösen azután, hogy a Pentland Ferries 2009 márciusában üzembe helyezte új, Pentalina nevű katamaránját. Pontosan azzal érvelnek, hogy a 2008/2009. évben a NorthLink igen nagyszámú „barátra és rokonra” terjesztette ki ezt a kedvezményt, miáltal valójában általánosságban csökkentette a személyszállítási díjait, ezáltal pedig veszélyeztette a Pentland Ferries által nyújtott konkurens szolgáltatást.
- (108) A kedvezményrendszer lényege az, hogy a szigetek lakói megnevezhetnek hat olyan, nem az Orkney-szigeteken vagy a Shetland-szigeteken lakó rokoni vagy baráti háztartást, amely 30 % kedvezményre jogosult a NorthLink hajóin tett utazásaiból ⁽²⁵⁾.
- (109) Az Egyesült Királyság hatóságai kifejtették, hogy ezzel a kedvezményrendszerrel – amely csak a holt- és közép-szezonban vehető igénybe – 2008-ban mindössze 4 952 utas élt. Tekintve, hogy a NorthLink 22008-ban összesen 295 913 utast szállított, a kedvezményrendszer a vállalat által teljesített fuvarok mindössze 1,6 %-át érinti. A rendszerből származó összes bevétel (minden kedvezményezett személyt és személygépkocsit figyelembe véve) 2008-ban mintegy 95 000 fontot tett ki, amely a NorthLink 2 jegyértékesítésből származó teljes 2008. évi bevételének, mintegy 20 millió GBP-nek, azaz kevesebb mint 0,5 %-át képviseli. Az Egyesült Királyság hatóságai úgy érvelnek, hogy egy ilyen kis léptékű kedvezményrendszer valószínűleg nem gyakorolt jelentős hatást a Pentland Ferries kereskedelmi érdekeire.
- (110) A NorthLink 2 (Scrabster–Stromness) és a Pentland Ferries (Gill’s Bay–St Margaret’s Hope) közöttett személyszállítási díjai jelenleg az alábbiak ⁽²⁶⁾:

7. táblázat

A közszolgáltatási szerződéssel rendelkező üzemeltető és a Pentland Ferries közöttett személyszállítási díjainak összevetése

(GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Elő/utószezon ⁽¹⁾	Középszezon ⁽²⁾	Főszezon ⁽³⁾	2009.3.31-ig	2009.4.1 – 2009.10.31.
UTAS					
Felnőtt, egy útra	13,80 GBP	15,00 GBP	16,10 GBP	10,00 GBP	13,00 GBP
Diák (5–15 éves), egy útra	6,90 GBP	7,50 GBP	8,10 GBP	5,00 GBP	6,00 GBP
Gyermek (0–4 éves) ⁽⁴⁾	INGYENES				
JÁRMŰ					
Szkg. és lakókocsi (< 6 m)	43,60 GBP	44,80 GBP	48,20 GBP	25,00 GBP	30,00 GBP
Motorbicikli	13,20 GBP	15,00 GBP	16,70 GBP	10,00 GBP	11,00 GBP

⁽¹⁾ Elő/utószezon: január, február, március, november, december (kivéve a december 19. és január 8. közötti időszakot).⁽²⁾ Középszezon: április, május, június, szeptember, október illetve december 19–január 8.⁽³⁾ Főszezon: július, augusztus.⁽⁴⁾ A Pentland Ferries 5 éves korig díjmentesen szállítja a gyermekeket.⁽²⁵⁾ Forrás: A NorthLink honlapja (www.northlinkferries.co.uk).⁽²⁶⁾ Forrás: A vállalatok honlapjai (www.northlinkferries.co.uk és www.pentlandferries.co.uk).

(111) Az érdekelt fél továbbá úgy érvelt, hogy a NorthLink 2 kereskedelmi tevékenységként, önköltség alatti áron Bed & Breakfast jellegű fizetővendéglátást kínál az Orkney-szigeteken (az éjszaka veszteglő hajón), ami érinti a szállodai fizetővendéglátókat.

2.3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS KEZDEMÉNYEZÉSÉNEK INDOKA

2.3.1. NYUGATI SZIGETEK

2.3.1.1. Állami támogatás megléte

(112) A CalMac számára a 2007. évi szerződés aláírásáig kifizetett állami támogatások tekintetében a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban kételyeinek adott hangot azt illetően, hogy ezek a kifizetések megfelelnek-e az Altmark-ügyben⁽²⁷⁾ meghatározott kritériumoknak, ezért valóban nem minősültek-e a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(113) A Bizottság nevezetesen a következőkben kételkedett: a CalMac-et terhelő közszolgáltatási kötelezettségeket egyértelműen meghatározták-e; az ellentételezés kiszámításához alapul vett paramétereket a közszolgáltatási kötelezettség előírását megelőzően, objektív és átlátható módon határozták-e meg; túlkompensálták-e a CalMac által a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során viselt költségeket; a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján állapították-e meg, amelyek fejében egy átlagos és jól vezetett vállalkozás biztosította volna e kötelezettségeket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint az ésszerű nyereséget.

(114) A Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a CalMac-nek a 2007. évi szerződés aláírása előtt teljesített, szóban forgó kifizetések előnyt okozhatnak, így az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülhetnek.

(115) Ami a CalMac-kel kötött 2007. évi közszolgáltatási szerződést illeti, a Bizottságnak nem állt rendelkezésére elegendő információ ahhoz, hogy előzetes következtetéseket vonjon le az állami támogatás meglétéről, ezért felszólították az Egyesült Királyság hatóságait, hogy nyújtsák be a szükséges információkat.

(116) A Bizottság megjegyezte, hogy egyes érdekelt felek nézete szerint az összes útvonal összekapcsolása (a Gourock–Dunoon útvonal kivételével) indokolatlanul és

jelentős mértékben korlátozta a versenyt a pályázat során, mivel állítólag egyedül a CalMac volt képes a teljes csomagra kiterjedő ajánlatot benyújtani. A Bizottság ezenfelül feltette azt a kérdést is, hogy a pályázat azon feltétele, amely szerint a sikeres ajánlattevőnek bérbe kell vennie a CMAL hajóit, előnyt jelenthetett-e a CalMac számára.

(117) Amennyiben ez igaz, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerződést nem ténylegesen nyílt és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárás keretében ítélték oda. Ez olyan helyzetet eredményezhetett, amely szerint a skót hatóságok magasabb összegű ellentételezést fizettek a szóban forgó közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért, mint egyéb esetben szükséges lett volna, ami a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás meglétét jelenti.

2.3.1.2. Összeegyeztethetőség a közös piaccal

(118) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság úgy vélte, hogy a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése szolgált megfelelő jogalapot az intézkedés közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékeléséhez⁽²⁸⁾.

(119) A Bizottság kételyeinek adott hangot azt illetően, hogy teljesülnek-e az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló határozatának⁽²⁹⁾ (a továbbiakban: SGEI-határozat) feltételei.

(120) Ahhoz, hogy teljesüljön a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében vett összeegyeztethetőség, a támogatott szolgáltatásoknak valódi és jogszerű általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kell kapcsolódnuk, megfelelő módon meg kell bízni azokkal a kedvezményezettet, és az ellentételezés nem gyakorolhat aránytalan hatást a versenyre és a kereskedelemre.

(121) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy azok a szolgáltatások, amelyekkel a CalMac-et megbízták, jogszerű általános gazdasági érdekű szolgáltatások voltak, azonban bizonyíték hiányában nem tudta értékelni, hogy a megbízási eljárás megfelelő volt-e és hogy a CalMac-nek juttatott támogatás arányos volt-e célkitűzésével, ezért nem tudta értékelni, hogy az esetleges állami támogatás összeegyeztethető volt-e a közös piaccal.

⁽²⁸⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽²⁹⁾ A Bizottság 2005. november 28-i 2005/842/EK határozata az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312, 2005.11.29., 67. o.)

⁽²⁷⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának a C-280/00. sz. *Altmark Trans kontra Regierungspräsidium Magdeburg* ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete, EBHT 2003., I-7747. o. (HL C 226., 2003.9.20., 1. o.).

2.3.2. ÉSZAKI SZIGETEK

2.3.2.1. Állami támogatás megléte

- (122) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a NorthLink 1 számára a jegyzőkönyv értelmében nyújtott finanszírozás valószínűleg nem felel meg a negyedik Altmark-kritériumnak, amely előírja, hogy a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek fejében egy átlagos és jól vezetett vállalkozás biztosította volna e kötelezettségeket. Ennélfogva valószínűsíthető, hogy a szóban forgó kifizetések a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek.
- (123) A NorthLink 2 tekintetében a Bizottság további felvilágosítást kért a NorthLink 1 vagyoni eszközeinek átruházásával, valamint a 2006. évi szerződés négy Altmark-kritériumnak való megfelelésével kapcsolatban. Ezért nem zárták ki az állami támogatás meglétét.

2.3.2.2. Összeegyeztethetőség a közös piaccal

- (124) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában nem talált olyan tényezőt, amely alapul szolgálhatott volna a NorthLink 2-nek azáltal nyújtott esetleges állami támogatás összeegyeztethetőségéhez, hogy a NorthLink 1 vagyoni eszközeit esetleg a piaci ár alatt ruházták az említett vállalatra.
- (125) Ami a NorthLink 1 számára a 2000. évi szerződés és a jegyzőkönyv keretében, illetve a NorthLink 2 számára a 2006. évi szerződés keretében nyújtott esetleges állami támogatást illeti, az e társaságok által nyújtott szolgáltatások jogszerű általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülhetnek, és a megbízási eljárás megfelelőnek ítéltető. Ezzel szemben elegendő bizonyíték hiányában kétségek, hogy a NorthLink 1 és 2 számára nyújtott esetleges állami támogatás arányban állt-e annak kitűzött céljával.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (126) Az eljárási rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében előírt határidőn belül a Bizottsághoz több érdekelt féltől is érkeztek észrevételek. Az eljárási rendelet 6. cikkének (2) bekezdésével összhangban az Egyesült Királyság hatóságainak lehetőséget biztosítottak arra, hogy válaszoljanak az e határidőn belül az érdekelt felektől beérkezett észrevételekre. A következő érdekelt felek nyújtották be álláspontjukat: az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége, James Knight a TSL Contractors Limited részéről, a Western Ferries, John Rose, a Streamline Shipping, Prof. Dr. Alfred J. Baird a Napier University részéről, a Pedersen Consulting, James Knight és Andy Knight (az Isle of Mull Ferry Company Limited nevében), a McGill's Bus Service Limited, valamint két olyan fél, amely kérte személyazonosságának és beadványa tartalmának bizalmas kezelését.
- (127) A *Streamline Shipping* észrevételei hasonlóak a 2004 júliusában tett panaszában kifejtettekhez. A vállalat úgy véli, hogy a NorthLink 1 pénzügyi válsága közvetlen következménye volt a vállalat versenytorzító stratégiájának – először a Norse Island Ferries, később a Streamline Ship-

ping konkurenciája tekintetében –, amely keretében jelentős mértékben, mindaddig példátlan szintre csökkentette a teherszállítási díjakat. Ez a stratégia vezetett oda, hogy a kormány végül a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges mértéken felül injektált pénzeszközöket a vállalatba. Idézik a Számvevőszék elnökének 2005. decemberi jelentését, amely kijelenti, hogy „a teherszállítási díjak szintje és a Norse Island Ferries ebből eredő konkurenciája volt az egyik olyan kulcs tényező, amely hozzájárult a NorthLink 1 pénzügyi problémáihoz”, valamint hogy „noha a további (teher)hajó bérbevételének célja annak biztosítása volt, hogy elegendő kapacitás álljon rendelkezésre a kereslet kielégítésére, az végül olyan helyzetet eredményezett, ahol a teherszállítási kapacitás meghaladta a keresletet. A további hajó üzemeltetéséhez kapcsolódó pótlólagos költségek meghaladták az általa termelt többletbevétel szintjét, és tovább súlyosbították a pénzforgalmi gondokat”.

- (128) A NorthLink 2 esetében a Streamline Shipping úgy érvel, hogy annak hajóit nem használják ki kellőképpen. Állításuk szerint a piaci árak NorthLink 2 által bejelentett (a NorthLink 1 által kiszabott árakhoz viszonyítva a Shetland-szigetek esetében 25 %-os, az Orkney-szigetek esetében 19 %-os) csökkentése súlyos károkat okozott a Streamline Shippingnek.
- (129) A *Western Ferries* ismét hangot adott a CalMac részére a Gourock–Dunoon útvonal üzemeltetésére kifizetett támogatásokkal kapcsolatos aggályainak. A *Western Ferries* megítélése szerint ez az útvonal kereskedelmileg életképes, amint azt saját nyereséges működése bizonyítja. Úgy véli továbbá, hogy nem teljesülnek az Altmark-feltételek, mivel a támogatás összege magasabb, mint ami a kizárólag személyszállítást célzó, csak személyszállításra alkalmas hajóval történő szolgáltatáshoz szükséges lenne (a becsült többlet 1,3 millió GBP). Érvelésük szerint ezenfelül a támogatást a járműszállítási szolgáltatás finanszírozására használják, például azáltal, hogy a magasabb üzemanyag-költségek mellett változatlan szinten tartásák a viteldíjakat (a CalMac 2009-ben csak 3,8 %-kal emelte árait, ami 1 %-kal az infláció szintje alatt marad). Ezenkívül, ellentétben a NorthLink és a CalMac hálózataival, ezt az útvonalat nem pályáztatták meg, ezért az nincs összhangban az uniós előírásokkal. Ezekon túlmenően a *Western Ferries* úgy ítéli meg, hogy a CalMac hálózatára nemrégiben kiírt pályázat túlságosan előíró jellegű volt, és hogy jogszerűtlen az összes útvonal összekapcsolása. Ilyen feltételek mellett egyedül a CalMac tudott ajánlatot tenni.
- (130) A CalMac pénzügyi átláthatósága tekintetében azt állítják, hogy a Gourock–Dunoon útvonal állítólagos költsége (2008 márciusáig évente 4,2 millió GBP) alábecsüli a szolgáltatás valós teljes költségét, mivel az nem tartalmazza a társaság személyzettel kapcsolatos nyugdíjkifizetési kötelezettségét, nem kellőképpen átlátható a közös székhelyi feladatok költségeinek vállalatok közötti megosztása, és nagymértékben alábecsülték a szolgáltatáshoz használt hajó napi bérleti költségét. Nem áll rendelkezésre bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a skót kormány tevékenyen és rendszeresen ellenőrizte volna a járműszállítási üzletág keresztmogatásának lehetőségét.

- (131) A Western Ferries úgy véli, hogy a NorthLink helyzetével ellentétben itt már elegendő piaci kínálat létezik mind a személy-, mind a jármű- és teherszállítás terén. A Western Ferries meglévő szolgáltatása miatt a jövőben nem indokolt a járművek támogatása.
- (132) Az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége csalódásának adott hangot, amiért ismét felül kell vizsgálni a CalMac és a NorthLink által nyújtott létfontosságú szolgáltatásokat. A szakszervezeti szövetség hangsúlyozza, hogy stabil és – a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelettel⁽³⁰⁾ (a továbbiakban: „tengerikabotázsi-rendelet”) összhangban – jogilag meghatározott közszolgáltatásra van szükség.
- (133) Egy érdekelt fél aggályainak adott hangot azt illetően, hogy a szolgáltatás megléte olyan állami szolgáltatótól függ, amelynek monopolhelyzetét az állami támogatás folyósítása még tovább erősíti. Ez a fél úgy véli, hogy a CalMac által üzemeltetett útvonalak tekintetében lefolytatott pályázati eljárás igen korlátozó jellegű volt, és nem tekinthető nyílt pályázatnak. Az érdekelt fél a pályázandó útvonalak kiválasztását szorgalmazza.
- (134) James Knight úgy véli, hogy a CalMac nem nyújt jó ár-érték arányt, és hogy a hatékony magánszolgáltatóknak át kellene venniük a jelenleg a CalMac által nyújtott szolgáltatásokat. Ugyanezen érdekelt fél több lehetséges alternatív tervet nyújtott be az útvonalak működtetéséhez szükséges támogatás csökkentésére, valamint az innováció és költséghatékonyság fokozottabb ösztönzésére.
- (135) Egy másik érdekelt fél megítélése szerint a Gourock–Dunoon útvonalon az egyesült királysági hatóságok által a CalMac számára előírt járatsűrűség-korlátozás valójában állami támogatás juttatását jelenti a Western Ferries számára, jelentős mértékben torzítja a versenyt, és megerősíti a Western Ferries erőfölényét. Másfelől azonban úgy véli, hogy a CalMac részére nyújtott állami támogatást jogszerű közszolgáltatási tevékenység ellenében folyósították.
- (136) John Rose úgy véli, hogy a NorthLink 1 és NorthLink 2 vállalatokkal való szerződés kötést eredményező pályázati eljárás nem felelt meg az uniós szabályoknak. Azt állítja továbbá, hogy a Gourock–Dunoon útvonal nem tekinthető létfontosságú szolgáltatásnak, mivel már létezik közúti alternatívája, és egy komphajóüzemeltető magántársaság jelenleg is jobb szolgáltatást nyújt, mindennemű támogatás nélkül.
- (137) Alfred Baird professzor olyan tanulmányokat nyújtott be, amelyekből kitűnik, hogy a NorthLink üzemeltetési hatékonysága a flottaösszetétel javítása révén növelhető lehetne, hogy az állam egyre növekvő szerepvállalása a skót komphajó-piacon ellentétes az uniós politikával és tendenciákkal, valamint hogy általánosságban sem nem szükséges, sem nem kívánatos, hogy az állam tengeri szállítási szolgáltatásokat üzemeltessen.
- (138) A McGill's Bus Service úgy véli, hogy nincs szükség a támogatott gyalogösszemély-szállításra Gourock és

Dunoon között, mivel ugyanezt a szolgáltatást ők már kereskedelmi alapon nyújtják.

- (139) A Pedersen Consulting érvelése szerint a nyugati szigetekhez kapcsolódó pályázati eljárás feltételeinek olyan bonyolult és költséges módon lehetett csak eleget tenni, hogy egyedül a CalMac tudott megfelelő ajánlatot tenni. Ami a Gourock–Dunoon útvonalat illeti, a Pedersen Consulting úgy véli, hogy nincs értelme fenntartani a támogatott járműszállítási szolgáltatást, mivel a Western Ferries jelenleg is nyereségesen bonyolítja le az összes járműforgalom mintegy 90 %-át. Tömegközlekedési tevékenységként azonban ésszerű lehet közvetlen személyszállítási összeköttetést biztosítani a gourocki vasúti végponton. A NorthLinket illetően az érdekelt fél azt állítja, hogy a pályázati eljárás alapvetően nem volt megfelelő, és kevésbé hatékony szolgáltatást eredményezett, míg a Pentland Ferries jelenleg is támogatás nélküli és nyereséges szolgáltatást nyújt. A Stromness–Scrabster útvonalat tehát könnyű volna gyakorlatilag nélkülözni, ami az adófizetők pénzének megtakarítását eredményezhetné.

4. AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁGNAK AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL ÉS AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEI

- (140) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeinek adott hangot a tekintetben, hogy az Egyesült Királyság hatóságai és a CalMac közötti, 2007. évi közszolgáltatási szerződés megkötéséhez vezető közbeszerzési pályázatnak az a feltétele, amely értelmében a sikeres ajánlattevőnek bérbe kellett vennie a CMAL hajóit, előnyt jelenthetett-e a CalMac számára.
- (141) Az Egyesült Királyság hatóságai úgy vélik, hogy ez a rendelkezés nem jelentett előnyt sem a CalMac, sem a CMAL számára. Ellenkezőleg, úgy vélik, hogy a teljes mértékben megfelelő, az útvonalakkal kapcsolatos követelmények teljesítésére képes flotta készenléte és a szerződéses időtartam kezdetétől való rendelkezésre állása a többi ajánlattevő számára jelentett előnyt, mert csökkentette a további lehetséges ajánlattevők előtt álló akadályokat és egyenlő feltételeket teremtett a pályázati eljárás során.
- (142) Az egyesült királyságbeli hatóságok a tengerikabotázsi-rendelet értelmezéséről szóló bizottsági közleményre⁽³¹⁾ hivatkoztak (5.3.2.1. szakasz), amely kijelenti, hogy „amennyiben maguknak a tagállami hatóságoknak tulajdonukban vannak vagy más módon rendelkezésükre állnak hajók, azokat ugyanazon megkülönböztetésmentes feltételek mellett az összes lehetséges szolgáltató rendelkezésére bocsáthatják”. Az egyesült királyságbeli hatóságok megítélése szerint szinte lehetetlen lenne egyetlen üzemeltető számára a szerződéses időszak elejére, időben olyan megfelelő hajókból álló, új flottát létrehozni, amely alkalmas valamennyi útvonal kiszolgálására és a távol fekvő szigetek közösségeivel való összeköttetés biztosítására.

⁽³⁰⁾ HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

⁽³¹⁾ A Bizottság COM(2003) 595 végleges közleménye a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről (a Hivatalos Lapban nem tették közzé).

- (143) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság azt is felvetette, hogy a 2006. évi közbeszerzési pályázatban az összes nyugati sziget (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat) összekapcsolása nem korlátozta-e indokolatlanul és jelentős mértékben a versenyt a pályázat keretében, amint azt egyes érdekelt felek állítják.
- (144) Az Egyesült Királyság hatóságai úgy vélik, hogy ezen útvonalak összekapcsolt pályáztatása több okból is indokolt volt: a lehető legjobb ár-érték arányt biztosította a skót kormány; megkönnyítette a helyettesítő hajók rendelkezésre bocsátását a hálózaton belüli fennakadás esetén; elkerülhetővé tette, hogy az ajánlattevők csak a legnyereségesebb útvonalak kiszolgálására vállalkozzanak; megkönnyítette az irányítást, fokozta a flottabiztonságot és segítette annak karbantartását; valamint elkerülhetővé tette a több pályázat lefolytatásával járó többlet adminisztrációs terhet és költségeket.
- (145) A tengerikabotázis-rendelet értelmezéséről szóló bizottsági közlemény (5.5.3. szakasz) szerint „a tagállamok gyakran egyetlen egységbe kívánják összekapcsolni a különböző szigetekkel összeköttetést biztosító közszolgáltatási útvonalakat, hogy ezáltal méretgazdaságossági megtakarításokat érjenek el és vonzóvá tegyék az üzemeltetést. Az ilyen összekapcsolt szolgáltatások nem ellentétesek a közösségi joggal, feltéve ha az összekapcsolás nem vezet megkülönböztetéshez. Az összekapcsolt egységek legmegfelelőbb méretét a létfontosságú szállítási szükségletek teljesítése során elérhető legjobb együtthatások figyelembevételével kell meghatározni”.
- (146) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság feltette azt a kérdést is, hogy bizonyos vagyoni eszközök ⁽³²⁾ 1,55 millió GBP értékben, a NorthLink 1-ről a NorthLink 2-re történt átruházását a piaci ár alatt hajtották-e végre, ami a NorthLink 2-nek nyújtott állami támogatásnak minősülhetne.
- (147) Az egyesült királyságbeli hatóságok érvelése szerint a NorthLink 1 vagyoni eszközei átvételének lehetőségét már a pályázati dokumentáció is előirányozta, és ezért minden ajánlattevőnek azonos feltételek mellett egyenlő hozzáférése volt ezekhez a vagyoni eszközökhöz. A pályázati eljárás során a két kiválasztott ajánlattevőhöz eljuttatták az eladásra kínált eszközök árával kapcsolatos információkat. Mindamellet nem volt kötelező megvásárolni ezeket az eszközöket, amennyiben az ajánlattevők esetleg saját eszközeiket kívánták volna előnyben részesíteni.
- (148) Minden ajánlattevőnek jogában állt megvizsgálni a hajókat, felszereléseket és egyéb vagyoni eszközöket. A jelentősebb eszközök (egy hajó, vontatóhajók és a NorthLink márkánév, 1,3 millió GBP értékben) értékét független értékbécslés útján állapították meg. A fennmaradó vagyoni eszközök értékét (0,25 millió GBP) piaci becslések alapján állapították meg.
- (149) A SGEI-határozat ⁽³³⁾ esetleges alkalmazásával kapcsolatban az Egyesült Királyság hatóságai úgy vélték, hogy a SGEI-határozat hatálya a jelek szerint mind a Clyde-ra és a Hebridákra vezető útvonalakra, mind a NorthLink hálózatára kiterjed. A CalMac és a NorthLink által üzemeltetett útvonalak közül mindössze négy nem felel meg a küszöbértékekkel kapcsolatos kritériumoknak, így ezeket közvetlenül az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése szerint kell értékelni.
- (150) Az egyesült királyságbeli hatóságok úgy ítélték meg, hogy a CalMac-kel és a NorthLinkkel kötött közszolgáltatási szerződések megfelelő megbízási eljárásnak minősülnek, mivel azok részletesen meghatározzák a közszolgáltatási kötelezettségek természetét és időtartamát, az érintett vállalkozásokat és területeket, a vállalkozásoknak biztosított esetleges kizárólagos vagy különleges jogok mibenlétét, az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, valamint a túlkompensáció elkerülését és visszafizettetését célzó intézkedéseket.
- (151) Ezen túlmenően a CalMac és a NorthLink köteles elkülönült számvitelt vezetni az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülő és egyéb tevékenységeikről, ellentételezésre csak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülő tevékenységekhez kapcsolódó költségek (az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtása során felmerülő valamennyi változó költség, az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülő és egyéb tevékenységek közös állandó költségeinek arányos hányada, valamint az ésszerű nyereség) után jogosultak, és megfelelő jelentési és ellenőrzési eljárásokat léptettek életbe.
- (152) A Gourock–Dunoon útvonal tekintetében az Egyesült Királyság hatóságai elismerik, hogy megkérdőjelezhető, hogy a CalMac által nyújtott szolgáltatás jogszerűen általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül-e, mivel egy magánszférabeli üzemeltető támogatás nélkül működtet járatokat egy szomszédos útvonalon. Mindamellet úgy vélik, hogy a Western Ferries szolgáltatását sok helybeli kiegészítő és hasznos szolgáltatásnak találja bár, de nem gondolja úgy, hogy az ténylegesen kiválthatná a CalMac két városközpont közötti összeköttetést biztosító szolgáltatását.
- (153) Az Egyesült Királyság hatóságai úgy tájékoztatták a Bizottságot, hogy a Gourock–Dunoon útvonalra kiírt sikertelen 2006. évi pályázati eljárást követően újabb nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési pályázatot szándékoznak kiírni közszolgáltatás nyújtására ezen az útvonalon, a következő feltételekkel:
- a) a közszolgáltatási szerződés a két városközpontot összekötő komphajó-szolgáltatás hatéves közszolgáltatási szerződés keretében történő biztosítására vonatkozik;
 - b) a pályázat támogatást biztosít ezen útvonal üzemeltetéséhez (az előző pályázattal ellentétben);

⁽³²⁾ Egy hajó, vontatóhajók, hajógépészeti pótalkatrészek, kikötői felszerelések, informatikai hardver, a NorthLink márkánév stb.

⁽³³⁾ Lásd a 29. lábjegyzetet.

- c) a menetrenddel kapcsolatos jelenlegi megszorításokat eltörlik;
- d) a támogatást csak utasforgalomhoz nyújtják;
- e) a nyertes ajánlattevő korlátozás nélkül nyújthat haszongépjármű-szállítási szolgáltatást is, megfelelő számviteli intézkedések és könyvvizsgálói ellenőrzés mellett az utas- és a haszongépjármű-szállítási szolgáltatás kereszttámogatásának megakadályozása érdekében;
- f) a nyertes ajánlattevő szabadon használhatja saját hajóit, azokkal helyettesítheti az útvonalon jelenleg üzemelő régi hajókat.
- (154) Az egyesült királyságbeli hatóságok úgy tervezik, hogy a helyettesítő hajókat a CMAL-on keresztül szerzik be, amely azokat bére adja a közszolgáltatási szerződést elnyerő üzemeltetőnek. Az egyesült királyságbeli hatóságok úgy vélik, hogy ezt az általános gazdasági érdekű szolgáltatást számos tényező indokolja, így többek között a járatsűrűség, a szolgáltatás megfelelése, a teljes menetidő, a más közlekedési eszközökhöz való kapcsolódás és a szolgáltatás megbízhatósága.

5. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

5.1. ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

5.1.1. A SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI KRITÉRIUMOK

- (155) A 87. cikk (1) bekezdése értelmében „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (156) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok halmozottan értelmezendők. Ezért annak meghatározásához, hogy a CalMac-nek, illetve a NorthLink 1-nek és a NorthLink 2-nek teljesített, fent leírt kifizetések a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek-e, meg kell állapítani, hogy a pénzügyi támogatás:
- állami források elvesztését jelenti-e az állam elhatározásából,
 - szelektív előnyt biztosít-e bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének,
 - torzítja-e a versenyt vagy fennáll-e ennek kockázata, és
 - érinti-e a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (157) A fent leírt különböző kifizetéseket állami forrásokból biztosították az érintett tagállam elhatározásából. Ezért teljesül a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti első kritérium.
- (158) A veszteségek fedezésére nyújtott támogatás, illetve tőkejuttatás/tőkekölcsön formájában teljesített, érintett kifizetéseket csak egyes konkrét vállalkozásoknak tették. Ezért azok szelektív jellegűek.
- (159) A CalMac, valamint a NorthLink 1 és a NorthLink 2 rendszeres finanszírozása csökkenti az e vállalkozások által rendes körülmények között viselendő működési költségeket, és gazdasági előnyt biztosít számukra a saját tevékenységüket pusztán kereskedelmi bevételekből finanszírozó többi vállalkozáshoz képest. Mindamellett annak megállapításához, hogy a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősíthető előnyről van-e szó, a Bizottságnak értékelnie kell az Altmark-kritériumok teljesülését⁽³⁴⁾.
- (160) A tengeri kabotázsútvonalak piacát a tengerikabotázsrrendelet hatálybalépése, azaz 1993. január 1. óta teljes mértékben liberalizálták. Ha e vállalkozások bármelyike az Altmark-kritériumok figyelembevételével előnyben részesült, ez az előny feltételezhetően torzítaná a versenyt és érintené a tagállamok közötti kereskedelmet. Ebben az esetben a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében foglalt harmadik és negyedik kritérium is teljesülne.
- (161) A Bizottság megerősíti továbbá azt az előzetes értékelését, hogy a CalMac-nek, valamint a NorthLink 1-nek és a NorthLink 2-nek teljesített kifizetések nem állnak összhangban a magánbefektető rendes piaci körülmények között tanúsított magatartásával. Ennélfogva ezek a kifizetések a piaczgazdasági befektető elve alapján nem minősülhetnek állami támogatástól mentesnek.
- (162) A szerződések NorthLink 1-ről a NorthLink 2-re történt átruházása során végrehajtott vagyonieszköz-eladás nem tartalmazott állami támogatáshoz kapcsolódó elemeket. A NorthLink 1 tulajdonában lévő, a komphajó-szolgáltatás üzemeltetéséhez szükséges valamennyi eszközt az összes ajánlattevő rendelkezésére bocsátották a 2004–2005. évi közbeszerzési pályázat során (lásd a fenti (88) preambulumbekendést). Az összes eszközt tekintetbe véve mintegy 1,5 millió GBP összegű adásvételt – az adott eszköz függvényében – valós vagy becsült piaci értéken hajtották végre. Mivel ezek a vagyoni eszközök azonos áron álltak minden ajánlattevő rendelkezésére, és mivel az árak megfeleltek az áruk piaci árának, azok adásvétele nem járt állami források bevonásával és nem biztosított szelektív gazdasági előnyt egyik vállalkozásnak sem. Ennélfogva kizárható az állami támogatáshoz kapcsolódó elemek jelenléte az adásvételben.

⁽³⁴⁾ Lásd a 27. lábjegyzetet.

(163) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság felvetette, hogy a CalMac-nek nyújtott egyes kölcsönök kapcsán felszámított kamatok összhangban voltak-e a piaccgazdasági befektető elvével, illetve tartalmaztak-e állami támogatást.

(164) Ez fontos lett volna annak megállapításához, hogy a CalMac túlkompensációban részesült-e közszolgáltatási kötelezettségei ellátásáért, figyelembe véve az összes közfinanszírozási forrást. Mindamelllett mivel a CalMac esetében a támogatás meglévő támogatás, és mivel annak összeegyeztethetőségét csak a jövő tekintetében kell értékelni (lásd az alábbi 6.2. szakaszt), a Bizottságnak nem szükséges mélyrehatóbban értékelni e kölcsönök állami támogatás jellegét, hiszen azok csak a múltira vonatkoznak.

5.1.2. AZ ALTMARK-KRITÉRIUMOK

(165) A fenti (112) preambulumbekzdésben leírtaknak megfelelően annak megállapításához, hogy a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülhet-e előnyről van-e szó, a Bizottságnak értékelnie kell az Altmark-kritériumok teljesülését.

(166) Az Altmark-életjog szerint a közszolgáltatási kötelezettségek vagy szerződések ellentételezése nem biztosít előnyt a kedvezményezett(ek)nek – ennél fogva nem tartozik a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében foglalt tilalom hatálya alá –, amennyiben egyszerre teljesül az alábbi négy feltétel:

— a kedvezményezett vállalkozásnak tényleges közszolgáltatási kötelezettségeket kell ellátnia, és ezeket a kötelezettségeket egyértelműen meghatározták (a továbbiakban: 1. Altmark-kritérium),

— objektív és átlátható módon, előre meghatározták az ellentételezés kiszámításához alapul vett paramétereket (a továbbiakban: 2. Altmark-kritérium),

— az ellentételezés nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint a kötelezettségek ellátásából származó ésszerű nyereséget (a továbbiakban: 3. Altmark-kritérium), és

— amennyiben a közszolgáltatási kötelezettségeket ellátó vállalkozást nem közbeszerzési eljárás keretében választják ki, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján határozták-e meg, amelyek fejében egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozás ellátta volna e kötelezettségeket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket,

valamint a kötelezettségek ellátásából származó ésszerű nyereséget (a továbbiakban: 4. Altmark-kritérium).

5.1.2.1. CalMac

(167) A CalMac esetében – a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban feltüntetettek szerint – két elkülönülő szakasról van szó: a 2007. évi szerződést megelőző első szakasról, amikor a közszolgáltatási kötelezettségekkel közvetlenül a CalMac-et bízták meg, mégpedig „kötelezettségvállalások” útján, azaz anélkül, hogy előtte közbeszerzési pályázatot írtak volna ki, és amikor a közszolgáltatás nyújtásának minden feltételét a skót hatóságok által a CalMac-nek eljuttatott éves levelekben határozták meg; valamint a 2007. évi szerződést követő második szakasról, amelyet a közszolgáltatási kötelezettségeket részletesen meghatározó közbeszerzési eljárást követően ítétek oda a vállalatnak. A Gourock–Dunoon útvonal helyzetét külön kell kezelni, mivel erre az útvonalra nem terjedt ki a 2007. évi szerződés hatálya, és a közszolgáltatási kötelezettségek feltételeit továbbra is a skót hatóságok által a CalMac-nek eljuttatott éves levelekben határozzák meg.

a) A 2007. évi szerződést megelőző időszak

(168) Amint a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban is jelzik, aligha kétséges, hogy a 2007. évi szerződést megelőzően a CalMac számára előírt közszolgáltatási kötelezettségeikért fizetett ellentételezés nem felelt meg az Altmark-kritériumoknak. A közszolgáltatási kötelezettségeket nem határozták meg egyértelműen és jogi aktus formájában. Ezen túlmenően a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos előírásokat – így például a kiszolgáló kikötőket, a járatok rendszerességét, folyamatosságát és sűrűségét – nem állapították meg egyértelműen, jogi aktus formájában. Az ellentételezés nyújtásának paramétereit nem határozták meg előzetesen és átlátható módon, és az ellentételezés mértékét nem az átlagos vállalkozás által viselendő költségek elemzése alapján állapították meg. Mindez következképp megerősíti a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat előzetes értékelését.

(169) Mivel a Gourock–Dunoon útvonal működtetéséért jelenleg is ilyen alapon nyújtanak ellentételezést, a fenti értékelés erre az útvonalra is vonatkozik.

b) A 2007. évi szerződést követő időszak

1. Altmark-kritérium – Egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek

(170) Ebben a sajátos ágazatban rendelet írja elő, hogy mely elemekből kell állnia a közszolgáltatási kötelezettségek megfelelő meghatározásának. Az 1. Altmark-kritérium teljesítését ezért a tengerikabotázis-rendelet 4. cikkére tekintettel kell értékelni, amely előírja a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása keretében rögzítendő feltételeket, nevezetesen a következőket: a kiszolgáló kikötők, a rendszeresség, a folyamatosság, a járatsűrűség, a szolgáltatás ellátásának képessége, a felszámítandó díjak és a hajók személyzettel való ellátása.

- (171) A 2007. évi szerződés egyértelműen megfelel ennek a feltételnek, mivel mindezen paramétereket részletesen meghatározza. A pályázati dokumentációban nem szerepelnek pontos számadatok a hajók személyzettel való ellátása tekintetében, ám a – például a szolgáltatás minőségével és a foglalkoztatási szabályzatok betartásával kapcsolatos – követelmények kevés eltérést jelentős hagynak a hajók személyzettel való ellátása tekintetében.
- (172) A közszolgáltatási szerződés ezenfelül ésszerű időre – hat évre – szól, ami megfelel a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokban⁽³⁵⁾ (a továbbiakban: tengeri iránymutatások) foglaltaknak.
2. Altmark-kritérium – Az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paraméterek előzetes, objektív és átlátható módon történő megállapítása
- (173) Az Altmark-értékelés keretében a második feltétel azt írja elő, hogy az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket egyértelműen és objektív módon, előre meg kell állapítani, az összes változó (például üzemanyagköltségek, új hajókba történő beruházások stb.) figyelembevételével.
- (174) Egyfelől a közszolgáltatási kötelezettségek ellátását megelőzően meglehetősen egyértelműek voltak az ellentételezés feltételei: annak mértéke megegyezett az ajánlattevők által előrejelzett költségek összegével, amelyeket azoknak részletesen meg kellett becsülniük, valamint egy megállapodás szerinti nyereségességi árréssel, amelyből levonták a komphajó-szolgáltatás működtetéséből származó várható bevétel összegét. Visszavételi záradékot kötöttek ki, amelynek értelmében amennyiben túllépi a megállapodás szerinti nyereségességi árrést, a támogatás mértékét ennek megfelelően csökkentik. Ezt a számítást a szerződést megelőzően a hat szerződési év mindegyikére elvégzik (a továbbiakban: semleges forgatókönyv). A közszolgáltatási szerződés figyelembe vesz egy sor olyan rendkívüli eseményt, amely az ellentételezés összegének felülvizsgálatát vonhatja maga után (például előre nem látható kikötői munkálatok, új hajó beszerzése, munkabéremelés stb.).
- (175) Másfelől minden szerződési év végén felülvizsgálják a semleges forgatókönyvet, hogy az az előző év gyakorlati tapasztalatait tükrözze. A semleges forgatókönyvet rendkívüli körülmények esetén egy adott év folyamán is felülvizsgálhatják. Az ellentételezés a szerződéses időszak során többször is növelhető vagy csökkenthető. A semleges forgatókönyv felülvizsgálatára az üzemeltető (a CalMac) tesz javaslatot, és azt a skót kormánynak jóvá kell hagynia. Lehetőség van arra is, hogy nézeteltérés esetén az ügyet szakértő elé utalják. Noha a közszolgáltatási szerződés tartalmaz néhány utalást arra vonatkozóan, hogy milyen módon igazítják ki az ellentételezést bizonyos előre nem látható körülmények esetén, e kiigazítások pontos paraméterei előre nem ismertek. Az ellentételezés összegét ehelyett a skót hatóságok és a CalMac közötti kétoldalú választottbíróági eljárás keretében igazítják ki, adott esetben szakértő bevonásával. Az e választottbíróági eljárás során alkalmazandó kritériumokat nem határozták meg előre objektív módon minden lehetséges esemény vonatkozásában. A választottbíróági eljárás miatt nem teljesen átlátható az ellentételezés paramétereinek meghatározása. Ezenkívül ezáltal fennáll annak a kockázata, hogy az évente megítélt ellentételezés mértéke átlátható, előre meghatározott és objektív kritériumoktól független módon változhat.
- (176) Ennélfogva a Bizottság nem jelentheti ki minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 2. Altmark-kritérium.
3. Altmark-kritérium – A túlkompensáció tilalma (az ésszerű nyereség figyelembevételével)
- (177) Amint az előző szakaszban megállapítást nyert, az ellentételezés paramétereit általában egyértelműen meghatározták, eltekintve az előre nem látható körülmények esetére előírt választottbíróági eljárás során alkalmazandó kritériumoktól. Noha az ellentételezés egyes paramétereit előre nem határozták meg pontosan, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ellentételezés összegének ilyen körülmények közötti felülvizsgálata során alkalmazandó eljárás megfelelő módon biztosítja a túlkompensáció elkerülését. Ennek oka az, hogy az esetleges kiegészítő ellentételezést a ténylegesen felmerülő költségek alapján nyújtják. Ezért a 3. Altmark-kritérium teljesül (lásd még az alábbi 5.3.3.3. szakaszt).
4. Altmark-kritérium – Pályázati eljárás, illetve pályázat hiányában az átlagos vállalkozáshoz viszonyítva történő költségszámítás
- (178) A jelenlegi esetben a közszolgáltatási kötelezettségeket közbeszerzési pályázati eljárást követően ítélték oda.
- (179) Először azt kell értékelni, hogy a pályázat jól tervezett, tisztességes, nyílt és átlátható volt-e. Ellenkező esetben az államra háruló költségek magasabbak lehetnek a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához feltétlenül szükségesnél.
- (180) Ebben a tekintetben az érdekelt felek által felvetett fő témák az összes útvonal pályázaton belüli összekapcsolása (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat) és az a követelmény voltak, amely szerint a nyertes ajánlattevő köteles a CMAL hajóit használni.
- (181) Ami az útvonalak egymáshoz kapcsolását illeti, úgy érveltek, hogy az valójában kizárta a versenytársakat, hiszen a CalMac (amely akkor az összes szolgáltatást biztosította) volt az egyetlen olyan ajánlattevő, amely képes volt a teljes útvonalcsomagra ajánlatot tenni.
- (182) Volt azonban egy másik ajánlattevő is (a V-Ships), amely az egész csomagra ajánlatot tett. A V-Ships később visszalépett a pályázattól; ezt azzal indokolta, hogy a CMAL hajóinak kötelező használatával kapcsolatos feltétel megakadályozta az innovációt és a rugalmasságot a nyújtandó szolgáltatás tekintetében.

⁽³⁵⁾ HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

- (183) A 26 útvonal által lefedett földrajzi terület meglehetősen homogén: minden útvonal viszonylag rövid (legfeljebb mintegy 100 km), és a használt kikötők viszonylag koncentráltan helyezkednek el (a szárazföldön mintegy 250 km-en belül).
- (184) Az egyesült királyságbeli hatóságok hihető érveket nyújtottak be a 26 útvonal összekapcsolásának indoklására.
- (185) Érvelésük szerint az összekapcsolás biztosítja a flotta lehető legmagasabb fokú rugalmasságát a hálózat kiszolgálásában. Abban az esetben például, ha egy hajó üzemképtelenné válik, a létfontosságú szolgáltatás megbízhatóságának biztosításához kulcsfontosságú annak azonnali helyettesítése egy másik hajóval. Póthajókra lehet szükség rossz időjárási körülmények, a hajókon végzett karbantartási munkálatok és a váratlanul szükségessé váló többletkapacitás esetén is. A CalMac jelenleg gyakran úgy tudja megszervezni a póthajó rendelkezésre bocsátását, hogy az egyes hajókat járatonként különböző útvonalakra rendeli. Nehezebben lehetne biztosítani a szolgáltatás folytonosságát és a kapacitás optimalizálását abban az esetben, ha a hálózatot több szolgáltató működtetné.
- (186) Ezen túlmenően az összes útvonal összekapcsolása fokozza a hálózat integrációját azáltal, hogy megkönnyíti a hajókkal és kikötőkkel kapcsolatos műveletek biztonsági, minőségi és környezetvédelmi szempontjainak összehangolását és annak biztosítását, hogy az egész hálózaton egyenletes módon ugyanazokat a normákat alkalmazzák. Az Egyesült Királyság *Maritime & Coastguard Agency Regional Office for Scotland and Ireland* (A Tengerészet és Parti Őrség Hivatalának Skóciai és Írországi Regionális Irodája) elnevezésű szerve kifejtette, hogy a hálózat szétdarabolása feltehetőleg nem a leghatékonyabb módja a biztonságos és megbízható szolgáltatás biztosításának.
- (187) Ezenfelül az összekapcsolás méretgazdaságossághoz vezet elsősorban a jegy kibocsátás és a marketing terén, és támogatja az integrált szállítást azáltal, hogy egyetlen tranzakción keresztül egy sor útvonalon történő foglalást tesz lehetővé a fogyasztók számára. Ugyanez érvényes az idegenforgalmi promócióra is.
- (188) Lehetséges az az érvelés, hogy a költségek minimalizálása érdekében minden egyes útvonalat elkülönítve kellene megpályáztatni. Mindamellett a Bizottság elismeri, hogy az ilyen egyedi pályáztatás (26 egyedi pályázatról van szó) adminisztratív költségei és terhei túlzottak lehetnek.
- (189) Figyelembe lehetne venni egy köztes megoldást, azaz mindössze néhány útvonal összekapcsolását is, azonban túlságosan spekulatív módon lehetne csak következtetni arra, hogy az ilyen pályáztatás összességében alacsonyabb vagy magasabb költséggel járna-e az államháztartás számára, mint az összekapcsolt pályázat valós költsége.
- (190) A tengerikabotázis-rendelet értelmezéséről szóló bizottsági közlemény (5.5.3. szakasz) kijelenti, hogy „a tagállamok gyakran egyetlen egységbe kívánják összekapcsolni a különböző szigetekkel összeköttetést biztosító közszol-
- gáltatási útvonalakat, hogy ezáltal méretgazdaságossági megtakarításokat érjenek el, és vonzóvá tegyék az üzemeltetést. Az ilyen összekapcsolt szolgáltatások nem ellentétesek a közösségi joggal, feltéve ha az összekapcsolás nem vezet megkülönböztetéshez. Az összekapcsolt egységek legmegfelelőbb méretét a létfontosságú szállítási szükségletek teljesítése során elérhető legjobb együttműködések figyelembevételével kell meghatározni.”
- (191) Tekintettel az útvonalak összekapcsolását kifejezetten lehetővé tevő jogi keretre és az egyesült királyságbeli hatóságok ésszerű érveire, nem vonható le az a következtetés, hogy az útvonalak összekapcsolása a közbeszerzési pályázatban szükségtelenül tisztességtelen feltételt képviselne, és hogy az elkerülhetetlenül megnövelné az állam által a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért viselendő költségeket.
- (192) Az a feltétel, amely szerint a nyertes ajánlattevő köteles a CMAL eszközeit használni, a pályázat ésszerű feltétele, figyelembe véve azt, hogy a skót hatóságoknak egyértelműen érdekükben állt a már meglévő hajók használata ahelyett, hogy azok kihasználatlanul állnának vagy azokat más módon értékesíteni kellene. A tengerikabotázis-rendelet értelmezéséről szóló közlemény úgy rendelkezik (5.3.2.1. szakasz), hogy „amennyiben maguknak a tagállami hatóságoknak tulajdonukban vannak vagy más módon rendelkezésükre állnak hajók, azokat ugyanazon megkülönböztetésmentes feltételek mellett az összes lehetséges szolgáltató rendelkezésére bocsáthatják”. Ezenfelül ez a feltétel az ajánlattevők tekintetében semleges, tekintve, hogy bármely ajánlattevő ugyanazt az árat fizette volna ugyanazon hajók használatáért. Noha ez a követelmény jogszerű, megnövelheti a szolgáltatás költségét. Valójában nem zárható ki, hogyha az ajánlattevőknek jogukban állt volna más hajómegoldásokat igénybe venni, ez a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása tekintetében összességében alacsonyabb nettó költségeket eredményezhetett volna.
- (193) Ezen túlmenően – tekintettel a nyugati skót szigetekre vezető útvonalak működtetéséhez szükséges hajók sajátos jellegére – nehéz lehetne egyetlen üzemeltető számára a szerződéses időszak elejére, időben olyan megfelelő hajókból álló, új flottát létrehozni, amely alkalmas valamennyi útvonal kiszolgálására és a távol fekvő szigetek közösségeivel való összeköttetés biztosítására.
- (194) A CalMac versenyelőnnyel rendelkezett a pályázat során, mivel akkor az látta el a szolgáltatást ezeken az útvonalakon, de téves lenne azt a következtetést levonni, hogy ezen előny miatt a pályázat indokolatlanul személyre szabott volt és gyakorlatilag kizárta a többi ajánlattevőt. ⁽³⁶⁾
- (195) Ezért azt a következtetést kell levonni, hogy a pályázati eljárást megfelelő módon folytatták le, és az nyílt, megkülönböztetésmentes és átlátható volt.

⁽³⁶⁾ Valójában volt is egy másik ajánlattevő az eljárás során.

- (196) A fent említetteknek megfelelően az ellentételezés kiszámításának paramétereit legalább évente felül kell vizsgálni. Ez a felülvizsgálat bizonyos esetekben az üzemeltető és a skót hatóságok közötti választottbírói eljárás eredménye lehet. Ennélfogva fennáll a kockázata annak, hogy az államnak az ajánlatban feltüntetett ellentételezésnél több (vagy kevesebb) finanszírozást kell biztosítania az üzemeltető számára.
- (197) Ha a pályázati felhívásban arra kötelezték volna az ajánlattevőket, hogy vállaljanak kötelezettséget egy meghatározott, rögzített értékű ellentételezésre a szerződéses időszak hat éve alatt, úgy, hogy azok viseljenek minden kockázatot, az állam nem vállalt volna kockázatot és elméletileg minimalizálta volna a költségeket. Nem zárható ki azonban, hogy ha az ajánlattevőknek kellett volna vállalniuk az üzemeltetéssel összefüggő összes kockázatot, egyetlen vállalkozás sem lett volna hajlandó ajánlatot tenni, vagy az ajánlattevők jóval magasabb összegű ajánlatot tettek volna a többletkockázat beépítése érdekében.
- (198) Ennélfogva nem állapítható meg minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 4. Altmark-kritérium.

Következtetés

- (199) Tekintve, hogy nem állapítható meg minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 2. és 4. Altmark-kritérium, úgy kell tekinteni, hogy a CalMac-kel kötött közszolgáltatási szerződés állami támogatáshoz kapcsolódó elemeket tartalmaz.

5.1.2.2. NorthLink

a) NorthLink 1 (2002–2006)

1. Altmark-kritérium – Egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek

- (200) A fenti (170) preambulumbekkezdésben említetteknek megfelelően ebben a sajátos ágazatban rendelet írja elő, mely elemekből kell állnia a közszolgáltatási kötelezettségek megfelelő meghatározásának. Ezért az 1. Altmark-kritérium teljesülését a tengerikabotázis-rendelet 4. cikkére tekintettel kell értékelni.
- (201) A pályázat nyilvánvalóan eleget tett ennek a kritériumnak, mivel részletesen meghatározta a tengerikabotázis-rendeletben említett összes paramétert, azaz a kiszolgáló kikötőket, a rendszerességet, a folyamatosságot, a járatsűrűséget, a szolgáltatás ellátásának képességét, a felszámítandó díjakat és a hajók személyzettel való ellátását. Ezt az Audit Scotland 2005. decemberi jelentése is megerősíti.
- (202) A közszolgáltatási szerződés időtartama ráadásul rövidebb volt a tengeri iránymutatásokban ajánlott hat évnél.
2. Altmark-kritérium – Az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paraméterek előzetes, objektív és átlátható módon történő megállapítása
- (203) Egyfelől a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásának kezdetét megelőzően meglehetősen egyértelműen megha-

tározták az ellentételezés feltételeit. Annak mértéke megegyezett az ajánlattevők által előrejelzett költségek összegével, amelyeket azoknak részletesen meg kellett becsülniük, valamint egy megállapodás szerinti nyereségességi árréssel, amelyből levonták a komphajó-szolgáltatás működtetéséből származó várható bevétel összegét. Visszavételi záradékot kötöttek ki, amelynek értelmében amennyiben túllépik a megállapodás szerinti nyereségességi árrést, a többletnyereséget megosztják a skót kormánnyal. A legtöbb gazdasági-pénzügyi kockázatot (így többek között a becslesek meghaladó költségek és a csökkenő kereslet kockázatát, valamint az inflációs kockázatot) a nyertes ajánlattevőnek kellett viselnie.

- (204) Másfelől bizonyos kockázatokat továbbra is a skót kormány vagy mindkét fél megosztva viselt, nevezetesen az uniós vagy nemzeti szakpolitikákban bekövetkezett változásokkal, valamint a jogi szabályozással (például a társasági adó változásával) összefüggő kockázatokat. A szerződés értelmében a skót kormánynak további támogatásokat kellett fizetnie a NorthLink 1 számára, amennyiben ez utóbbi tőkeemlék nem ér el egy bizonyos mértéket, vagy ha a befolyásán kívül álló más tényezők (például 10 %-ot meghaladó üzemanyagár-emelés) érintik bevételeit. A NorthLink 1 2003. évi pénzügyi nehézségeit követően rendkívüli kifizetésekre került sor, majd 2004-ben aláírták a jegyzőkönyvet, amely havi rendszerességgel kifizetésekről rendelkezett a NorthLink 1 számára, és a NorthLink 1 pénzügyi teljesítménye függvényében lehetővé tette további kifizetések folyósítását is.
- (205) Az ellentételezés eredeti szerződésben foglalt mértékét meghaladó kiegészítő finanszírozás lehetőségét nem előzetes, objektív és átlátható paraméterek alapján állapították meg, amit az bizonyít, hogy a közszolgáltatási szerződésben foglaltakon felül kiegészítő finanszírozás vált szükségessé. A jegyzőkönyvben foglalt kiegészítő finanszírozási lehetőségek és a NorthLink 1 számára annak pénzügyi nehézségeit követően teljesített kifizetések semmi esetre sem objektív és átlátható paramétereken alapultak.
- (206) Ennélfogva nem jelenthető ki minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 2. Altmark-kritérium.
3. Altmark-kritérium – A túlkompensáció tilalma (az ésszerű nyereség figyelembevételével)
- (207) Amint az előző szakaszban megállapítást nyert, az ellentételezés paramétereit általában egyértelműen meghatározták, eltekintve bizonyos körülmények esetére előírt választottbírói eljárás során alkalmazandó kritériumoktól. Noha az ellentételezés egyes paramétereit előre nem határozták meg pontosan, az ellentételezés összegének ilyen körülmények közötti felülvizsgálata során alkalmazandó eljárás megfelelő módon biztosította a túlkompensáció elkerülését. Ennélfogva a NorthLink 1-gyel kötött közszolgáltatási szerződés megfelelt a 3. Altmark-kritériumnak.

4. *Altmark-kritérium – Közbeszerzési pályázat, illetve pályázat hiányában az átlagos vállalkozáshoz viszonyítva történő költségkiszámítás*

- (208) Hasonlóan a CalMac fent elemzett esetéhez (lásd a fenti (178) preambulumbekendést), a NorthLink 1 közszolgáltatási kötelezettségeit közbeszerzési eljárást követően ítélték oda.
- (209) Ennélfogva azt kell értékelni, hogy a pályázat jól tervezett, tisztességes, nyílt és átlátható volt-e. Ellenkező esetben az államra háruló költségek magasabbak lehetnek a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához feltétlenül szükségesnél.
- (210) A pályázati eljárás két útvonalra terjedt ki (a CalMac fent elemzett esetében 26 útvonalra – lásd a fenti (183)–(191) preambulumbekendést). Ezért az összekapcsolás kérdése a NorthLink 1 és a NorthLink 2 esetében kevésbé fontos, mint a CalMac esetében. A CalMac kapcsán említett okokból a Bizottság nem gondolja, hogy a két útvonal összekapcsolása megkérdőjelezné a pályázat nyíltságát, megkülönböztetésmentességét és átláthatóságát.
- (211) Mindamelllett a NorthLink 1 számára a jegyzőkönyv értelmében nyújtott támogatást, amely túlmutatott az ellentételezés eredeti szerződésben megállapított mértékén, nem közbeszerzési pályázat eredményeként ítélték oda, és azt nem az átlagos vállalkozás által viselendő költségek elemzése alapján állapították meg. Valójában azért, hogy a szerződés végrehajtása során új veszteségfinanszírozási rendszert vezetett be, a jegyzőkönyv módosította az eredeti pályázat természetét és hatókörét, ami befolyásolta a pályázat átláthatóságát – annak az esetleges ajánlattevőknek való előzetes bemutatása tekintetében.
- (212) Ennélfogva nem állapítható meg minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 4. Altmark-kritérium.

Következtetés

- (213) Tekintve, hogy nem állapítható meg minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 2. és 4. Altmark-kritérium, úgy kell tekinteni, hogy a NorthLink 1-gyel kötött közszolgáltatási szerződés állami támogatáshoz kapcsolódó elemeket tartalmaz.

b) **NorthLink 2 (2006–2012)**

1. *Altmark-kritérium – Egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek*

- (214) A fent említetteknek megfelelően ebben a sajátos ágazatban rendelet írja elő, mely elemekből kell állnia a közszolgáltatási kötelezettségek megfelelő meghatározásának. Ezért az 1. Altmark-kritérium teljesülését a tengerikabotázs-rendelet 4. cikkére tekintettel kell értékelni.
- (215) A pályázat nyilvánvalóan eleget tett ennek a kritériumnak, mivel részletesen meghatározta a tengerikabotázs-rendeletben említett összes paramétert, azaz a kiszolgáló kikötőket, a rendszerességet, a folyamatosságot, a járatsűrűséget, a szolgáltatás ellátásának képességét, a felszámítandó díjakat és a hajók személyzettel való ellátását.
- (216) A közszolgáltatási szerződés időtartama (hat év) ésszerű volt és megfelelt a tengeri iránymutatásoknak.

2. *Altmark-kritérium – Az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paraméterek előzetes, objektív és átlátható módon történő megállapítása*

- (217) Egyfelől a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásának kezdetét megelőzően meglehetősen egyértelműen meghatározták az ellentételezés feltételeit. Annak mértéke megegyezett az ajánlattevők által előrejelzett költségek összegével, amelyeket azoknak részletesen meg kellett becsülniük, valamint egy megállapodás szerinti nyereségességi árréssel, amelyből levonták a komphajó-szolgáltatás működtetéséből származó várható bevétel összegét. Visszavételi záradékot kötöttek ki, amely értelmében amennyiben túllépi a megállapodás szerinti nyereségességi árrést, a többletnyereséget megosztják a skót kormánnyal. Ebben a NorthLink 2-vel kötött második szerződésben megnőtt azon kockázatok száma, amelyeket a skót kormány, illetve mindkét fél megosztva visel (időjáráshoz kapcsolódó kockázatok, inflációs kockázat, a keresletcsökkenés kockázata, a közlekedéspolitikában bekövetkező változások stb.).
- (218) Másfelől a CalMac-kel kötött 2007. évi szerződéshez hasonlóan a támogatás összegét évente felülvizsgálják az előző év tényleges teljesítménye alapján. Az üzemeltető benyújtja a semleges forgatókönyv előzetes tervezetét, amelyet azután a skót hatóságoknak jóvá kell hagyaniuk. Nézeteltérés esetén szakértőt vonnak be az elbírálásba. Noha a közszolgáltatási szerződés tartalmaz néhány utalást arra, milyen módon igazítják ki az ellentételezést bizonyos előre nem látható körülmények esetén, e kiigazítások pontos paraméterei előre nem ismertek. Az ellentételezés összegét ehelyett a skót hatóságok és a NorthLink 2 közötti kétoldalú választottbírói eljárás keretében igazítják ki, adott esetben szakértő bevonásával. A Bizottság megjegyzi, hogy az ilyen választottbírói eljárás során alkalmazandó kritériumokat nem határozták meg előre objektív módon minden lehetséges esemény vonatkozásában. A választottbírói eljárás miatt nem teljesen átlátható az ellentételezés paramétereinek meghatározása. Ezenkívül ezáltal fennáll annak a kockázata, hogy az évente megítélt ellentételezés mértéke átlátható, előre meghatározott és objektív kritériumoktól független módon változhat. Ennélfogva nem jelenthető ki minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 2. Altmark-kritérium.

3. *Altmark-kritérium – A túlkompenzáció tilalma (az ésszerű nyereség figyelembevételével)*

- (219) Amint az előző részben megállapítást nyert, az ellentételezés paramétereit általában egyértelműen meghatározták, eltekintve a bizonyos körülmények esetére előírt választottbírói eljárás során alkalmazandó kritériumoktól. Noha az ellentételezés egyes paramétereit előre nem határozták meg pontosan, az ellentételezés összegének ilyen körülmények közötti felülvizsgálata során alkalmazandó eljárás megfelelő módon biztosítja a túlkompenzáció elkerülését. Ennek oka az, hogy az esetleges kiegészítő ellentételezést a ténylegesen felmerülő költségek alapján

nyújtják. Ezért a 3. Altmark-kritérium teljesül (lásd még az alábbi 5.3.4.3. szakaszt).

4. Altmark-kritérium – Közbeszerzési pályázat, illetve pályázat hiányában az átlagos vállalkozáshoz viszonyítva történő költségcsökkentés

(220) A jelenlegi esetben a közszolgáltatási kötelezettségeket közbeszerzési pályázati eljárást követően ítélték oda.

(221) Először azt kell értékelni, hogy a pályázat jól tervezett, tisztességes, nyílt és átlátható volt-e. Ellenkező esetben az államra háruló költségek magasabbak lehetnek a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához feltétlenül szükségesnél.

(222) Akár a NorthLink 1 esetében, a két útvonal összekapcsolása megkérdőjelezi a pályázat nyíltságát, megkülönböztetésmentességét és átláthatóságát.

(223) A CalMac esetéhez hasonlóan az a feltétel, amely szerint a nyertes ajánlattevő köteles a NorthLink 1 hajóit használni, a pályázat ésszerű feltétele, figyelembe véve azt, hogy a skót kormánynak egyértelműen érdekében állt a már meglévő hajók használata ahelyett, hogy azok kihasználatlanul állnának vagy azokat más módon értékesíteni kellene. Ezenfelül ez a feltétel az ajánlattevők tekintetében semleges, tekintve, hogy bármely ajánlattevő ugyanazt az árat fizette volna ugyanazon hajók használatáért. Noha ez a követelmény jogszerű, megnövelheti a szolgáltatás költségét. Valójában nem zárható ki, hogyha az ajánlattevőknek jogukban állt volna más hajómegoldásokat igénybe venni, ez a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása tekintetében összességében alacsonyabb nettó költségeket eredményezhetett volna.

(224) Ezen okoknál fogva és a CalMac-re vonatkozó fenti értékeléssel⁽³⁷⁾ összhangban a Bizottság nem jelentheti ki minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 4. Altmark-kritérium.

Következtetés

(225) Tekintve, hogy nem állapítható meg minden kétséget kizáró módon, hogy teljesül a 2. és 4. Altmark-kritérium, úgy kell tekinteni, hogy a NorthLink 2-vel kötött közszolgáltatási szerződés állami támogatáshoz kapcsolódó elemeket tartalmaz.

5.2. A TÁMOGATÁS JELLEGE

5.2.1. ÁLTALÁNOS SZEMPONTOK

(226) Miután megállapítást nyert, hogy a CalMac-nek, illetve a NorthLink 1-nek és NorthLink 2-nek teljesített kifizetések a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek, a Bizottságnak azt kell értékelnie, hogy ez az állami támogatás létező vagy új támogatás. Ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításakor nem foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a támogatást új vagy létező támogatásnak kell-e tekinteni.

(227) Amint már említésre került⁽³⁸⁾, a hivatalos vizsgálati eljárás során mindamellett nyilvánvalóvá vált, hogy a támogatás – az azt előíró jogi rendelkezések lépésének időpontjára való figyelemmel – részben létező támogatásnak tekinthető. Ezért a Bizottság úgy határozott, hogy a hivatalos vizsgálati eljárással párhuzamosan megindítja az eljárási rendelet 17. cikkében előírt együttműködési eljárást.

(228) Létező állami támogatás esetében a Bizottságnak csak a támogatás jelenlegi összeegyeztethetőségét kell vizsgálnia, és esetleges jövőbeni változtatásokra kell ajánlásokat tennie. Ezzel szemben új támogatás esetén a Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, hogy az a múltban is összeegyeztethető volt-e a közös piaccal.

(229) A módosított eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának i. alpontja értelmében létező támogatásnak minősül „Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozási okmánya 144. és 172. cikkének, a Cseh Köztársaság, Észtország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Lengyelország, Szlovénia és Szlovákia csatlakozási okmánya IV. melléklete 3. pontjának és az említett melléklet függelékének, valamint Bulgária és Románia csatlakozási okmánya V. melléklete 2. és 3. b) pontjának és az említett melléklet függelékének sérelme nélkül, minden támogatás, amely a Szerződésnek az érintett országokban történő hatálybalépését megelőzően már létezett, vagyis az olyan támogatási rendszerek és egyedi támogatások, amelyeket a Szerződés hatálybalépése előtt vezettek be és azt követően is alkalmazandók”.

(230) Az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 21-i 794/2004/EK bizottsági rendelet⁽³⁹⁾ (a továbbiakban: végrehajtási rendelet) 4. cikkének (1) bekezdése szerint „létező támogatás módosítása alatt – a tisztán formai vagy adminisztratív jellegű módosítások kivételével – minden olyan változtatás értendő, amely nem befolyásolhatja a támogatási intézkedésnek a közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelését”.

(231) A Bíróság megszilárdult ítélkezési gyakorlatából⁽⁴⁰⁾ következik, hogy a létező támogatás módosítása nem minden esetben vonja maga után a létező támogatás új támogatássá válását. A szóban forgó ügyben az Elsőfokú Bíróság úgy ítélkezett, hogy „csupán abban az esetben alakul át az eredeti rendszer új támogatási rendszerré, ha a módosítás befolyásolja annak tényleges lényegi tartalmát. Nem jöhet szóba ilyen lényegi módosítás abban az esetben, ha az új elem világosan elválasztható a kezdeti rendszertől.”

⁽³⁸⁾ Lásd a fenti (9) preambulumbekendést.

⁽³⁹⁾ HL L 140., 2004.4.30., 1. o.

⁽⁴⁰⁾ Az Elsőfokú Bíróságnak a T-195/01. és T-207/01. sz. *Gibraltár kontra az Európai Közösségek Bizottsága* egyesített ügyekben 2002. április 30-án hozott ítélete (EBHT 2002., II-2309. o.).

⁽³⁷⁾ Lásd a fenti (178)–(198) preambulumbekendést.

- (232) Az Elsőfokú Bíróság azt is világossá tette, hogy „ (...) azt, hogy egy támogatás új támogatásnak vagy egy létező támogatás módosításának minősül-e, az azt előíró rendelkezések alapulvételével kell megállapítani.”⁽⁴¹⁾ Amennyiben a vonatkozó jogi rendelkezések a kedvezményezetteknek juttatott előny vagy az általuk végzett tevékenységek természetét illetően nem változtak, nincs szó új támogatásról.
- (233) Ennélfogva azt kell értékelni, mégpedig a jogi keretet és a rendszer módosulásait alapul véve, hogy amióta az Egyesült Királyság 1973-ban csatlakozott az Európai Unióhoz, történtek-e olyan lényegi változtatások, amelyek új támogatást eredményeznek. Az ítélezési gyakorlat ilyenként említi az előny természetében, a célkitűzésben, valamint a finanszírozás kedvezményezettjében vagy forrásában bekövetkező változtatásokat.
- (234) Értékelni kell azt is, hogy az egymást követő módosítások elválaszthatók-e a kezdeti intézkedéstől, illetve azt, hogy a nem elválasztható változtatások befolyásolják-e az eredeti jogi keret tényleges lényegi tartalmát, azaz az előny jellegét, a finanszírozás forrását, a támogatás célját vagy jogalapját, a kedvezményezetteket vagy azok tevékenységi körét, miáltal az eredeti intézkedés egészében véve új támogatássá alakul.
- 5.2.2. CALMAC
- (235) A CalMac már jóval azelőtt is nyújtott komphajó-szolgáltatásokat a nyugati skót szigeteken, hogy az Egyesült Királyság 1973-ban csatlakozott az Európai Közösséghez.
- (236) Az állami támogatások kezdeti jogalapja az 1960. évi felföldi és szigeti hajózási szolgáltatási törvény 2. szakaszának (1) bekezdése volt, amely lehetővé tette a skót minisztereknek⁽⁴²⁾ támogatás, illetve kölcsön nyújtását a tengeri szállítási szolgáltatásokat végző személyek részére. A törvény 2. szakaszának (3) és (4) bekezdése úgy rendelkezett, hogy amennyiben az ilyen támogatás vagy kölcsön összege meghaladja a 10 000 GBP-t, arról (a gyakorlatban alárendelt jogszabály formáját öltő) „kötelezettségvállalás” útján kell rendelkezni, és hogy minden ilyen kötelezettségvállalást jóvá kell hagyatni a skót parlamenttel⁽⁴³⁾.
- (237) A 2005. október 10-én hatályba lépett, 2005. évi (skóciai) közlekedési törvény 45. szakaszának (1) bekezdése hatályon kívül helyezte az 1960. évi törvény e rendelkezéseit, ám a 45. szakasz (2) bekezdése úgy rendelkezett, hogy a 2005. október 10. előtt létrejött kötelezettségvállalások továbbra is érvényesek maradnak. Ez azt jelentette, hogy az az 1995. április 7-én kelt kötelezettségvállalás, amely a CalMac-et a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával megbízta, a 2005. évi törvény hatálybalépését követően is érvényes maradt.
- (238) 2006. október 1-je óta – amikor sor került a CalMac csoport szerkezetátalakítására, és új jogi személyt hoztak létre a Gourock–Dunoon útvonal működtetésére – ezen az útvonalon a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért járó ellentételezés jogalapja a 2005. évi (skóciai) közlekedési törvénnyel módosított 2001. évi (skóciai) közlekedési törvény 70. szakaszának (1) bekezdése.
- (239) 1997. október 1-jéig, a Clyde-ra és a Hebridákra irányuló komphajó-szolgáltatási szerződés hatálybalépéséig a közszolgáltatási kötelezettségeket (a rendszerességet, a járatsűrűséget, a kapacitást, a viteldíjakat és a támogatás összegét) a skót hatóságok által a CalMac-nek írott éves levelekben határozták meg.
- (240) 2007. október 1-je óta – a Gourock–Dunoon útvonal kivételével – a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos előírások a közbeszerzési eljárást követően odaítélt közszolgáltatási szerződés részét képezik.
- (241) Ami a Gourock–Dunoon útvonalat illeti, 2007. október 1-je óta a támogatási követelményeket adminisztratív szempontból a társaság skót miniszterek által jóváhagyott pénzügyi terve, valamint a tényleges veszteségek fedezésével kapcsolatos igények skót kormány általi, év közbeni nyomon követése alapján határozzák meg.
- (242) A fentiek fényében a Bizottságnak az a véleménye, hogy a támogatási rendszer célja a rendszer megalkotása óta egyértelműen állandó maradt: nevezetesen a skót szigetek közötti komphajó-szállítási szolgáltatások biztosítása.
- (243) A rendszer jogalapjában bekövetkezett módosítások 1973 óta lényegében nem változtatták meg a CalMac-nek biztosított előny jellegét. A CalMac folyamatosan kapott a veszteségek fedezésére nyújtott támogatásokat, illetve tőketámogatásokat és tőkekölcsönöket (a móló- és kikötői infrastruktúra fejlesztésére, valamint hajókra). E finanszírozás forrása sem változott, hiszen a teljes pénzügyi összeg továbbra is az állami költségvetésből származik.
- (244) Rendszeresen növelték az éves ellentételezés összegét. Ezek az emelések azonban nem tekinthetők új támogatásnak. Amint azt a Bíróság megállapította, „(...) az új támogatás létrejötte vagy a létező támogatás megváltoztatása a vállalkozás fennállása során egyetlen adott időpontban sem értékelhető a támogatás mértéke vagy különösen annak pénzügyi értelemben kifejezett összege alapján, ha a támogatást korábbi, nem módosított jogszabályi rendelkezések értelmében nyújtották”⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴¹⁾ A Bíróságnak a C-44/93. sz. *Namur-Les assurances du crédit* ügyben 1994. augusztus 9-én hozott ítélete (EBHT 1994., I-3829. o.).

⁽⁴²⁾ Az 1999. évi decentralizálást megelőzően a Skót Hivatalnak, az Egyesült Királyság kormánya egyik minisztériumának.

⁽⁴³⁾ A decentralizálást megelőzően az Egyesült Királyság parlamentjével.

⁽⁴⁴⁾ Lásd az 41. lábjegyzetet.

- (245) A Bizottság álláspontja szerint a növekvő támogatási összegek annak következményei, hogy a közszolgáltató számára egyre nagyobb pénzügyi követelményekkel járt a közszolgáltatási feladatának ellátása, miközben a közszolgáltatási kötelezettségekben, a finanszírozási intézkedésekben és az ellentételezést szabályozó jogszabályi rendelkezésekben nem következett be érdemi változás.
- (246) Az intézkedés kedvezményezettje a rendszer létrejötte óta változatlan. Noha a CalMac 2006-ban szerkezetátalakításon ment keresztül, mindig ez a társaság volt a támogatás egyedüli kedvezményezettje, és mindig teljes mértékben állami tulajdonban volt. 2006-ban a társaság hajóit és parti eszközeit különválasztották komphajóüzemeltetői szerepétől. Ez a változtatás nem tekinthető a rendszer kedvezményezettjeiben bekövetkező változásnak, mivel a két elkülönülő jogi személy továbbra is az ellentételezési rendszer egyedüli szereplője maradt. Ez a jogi szétválasztás olyan technikai jellegű változás, amely nem eredményezi a támogatás kedvezményezettjének érdemi módosítását.
- (247) Hasonló módon a Hebridákra és Clyde-ra irányuló műveletek két különböző jogi személyre (a CalMac Ferries Ltd-re és a Cowal Ferries Ltd-re, a David MacBrayne Ltd. két 100 %-os tulajdonú leányvállalatára) történő átruházását is olyan technikai jellegű változásnak kell tekinteni, amely nem eredményezi a támogatás kedvezményezettjének érdemi módosítását.
- (248) Történtek kiigazítások a CalMac által nyújtott átfogó szolgáltatások és az általa kiszolgált útvonalak tekintetében is. Bevezettek néhány új szolgáltatást, néhány másikat pedig megszüntettek. Az egyik ilyen kiigazításra például egy új híd megnyitásának következményeképpen került sor, amely feleslegessé tette a meglévő szolgáltatást. A Bizottság úgy véli, hogy ezek technikai változtatások, amelyek célja a kínált közszolgáltatásnak a lakosság igényeihez történő igazítása. Ezek a kiigazítások nem módosították a rendszer átfogó célját. A közszolgáltatási kötelezettségeket átfogó módon határozzák meg, és a kiszolgált útvonalakon bekövetkező, korlátozott hatókörű technikai módosítások nem változtatják meg érdemben a rendszer lényegét.
- (249) A fent leírt okoknál fogva a Bizottság vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy a CalMac-hez kapcsolódó támogatási rendszer létező támogatásnak minősül, ⁽⁴⁵⁾ ezért a hivatalos vizsgálati eljárással párhuzamosan megindította az eljárási rendelet 17. cikkében előírt együttműködési eljárást is. A Bizottság tájékoztatta a tagállamot e következtetéséről, és kifejezte azon előzetes álláspontját, hogy a támogatás bizonyos szempontokból többé már nem egyeztethető össze a közös piaccal. A tagállam hatóságai lehetőséget kaptak az ezen előzetes állásponttal kapcsolatos észrevételeik megtételére.
- (250) Mivel a CalMac javára biztosított állami támogatás létező támogatás, összeegyeztethetőségét ennek megfelelően kizárólag a jelenlegi helyzetre vonatkozóan kell értékelni, ⁽⁴⁶⁾ és a Bizottság nem köteles azt vizsgálni, hogy a CalMac-nek nyújtott támogatás a múltban összeegyeztethető volt-e.

5.2.3. NORTHLINK

- (251) Nyilvánvaló, hogy a NorthLink 1 számára a 2002 és 2006 közötti időszakban az északi-szigeteki útvonalak üzemeltetéséért a közszolgáltatási szerződés értelmében, valamint a jegyzőkönyv értelmében teljesített kifizetések új támogatásnak minősülnek, hiszen a NorthLink 1 ezeken az útvonalakon 2002 előtt nem fejtett ki közszolgáltatási tevékenységet.
- (252) Hasonlóképpen a NorthLink 2-nek teljesített kifizetések is új támogatásnak minősülnek, függetlenül attól a kérdéstől, hogy a NorthLink 1 és a NorthLink 2 elkülönülő kedvezményezettnek tekintendő-e, vagy a NorthLink 2-t egyszerűen a NorthLink 1 jogutódának kell tekinteni.
- (253) Ennélfogva a 2002 óta a NorthLink 1-nek és a NorthLink 2-nek folyósított minden támogatás új támogatásnak minősül.
- (254) A támogatási rendszer közös piaccal való összeegyeztethetőségét ezért a 2002-ben megkezdődött időszakra vonatkozóan kell értékelni.

5.3. ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

5.3.1. A SZERZŐDÉS 86. CIKKE (2) BEKEZDÉSÉNEK ALKALMAZHATÓSÁGA

- (255) A CalMac-nek, a NorthLink 1-nek és a NorthLink 2-nek nyújtott támogatás értékelésének jogalapja a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése.
- (256) A Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében az alábbiakat kell értékelni:
- a skóciai komphajó-szolgáltatás általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül-e és az egyesült királyságbeli hatóságok egyértelműen ilyenként határozzák-e meg (meghatározás), ⁽⁴⁷⁾
 - a tagállam kifejezetten megbízta-e a CalMac-et, a NorthLink 1-et és a NorthLink 2-t e szolgáltatás nyújtásával, és e társaságok feladataik ellátása tekintetében felügyelet alatt állnak-e (megbízás és felügyelet),

⁽⁴⁵⁾ Hasonló érvelés tekintetében lásd az E 4/2007. sz. *France – Différenciation des „redevances par passager” sur certains aéroports français* ügyben hozott, 2009. január 28-i bizottsági határozatot és különösen annak 4. szakaszát.

⁽⁴⁶⁾ Azaz a CalMac-kel kötött 2007. évi közszolgáltatási szerződés hatálybalépésének időpontja óta fennálló helyzetre vonatkozóan, kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat, amely esetében a mérvadó helyzet a szolgáltatás létrejöttéig nyúlik vissza.

⁽⁴⁷⁾ Ezen túlmenően a közszolgáltatási szerződést megkülönböztetemes módon, a tengerikabotázis-rendelettel összhangban kell megkötni.

— a finanszírozás arányos-e a közszolgáltatás nyújtásának nettó költségével, figyelembe véve a közszolgáltatásból származó egyéb közvetlen és közvetett bevételeket is, és nem okozza-e a verseny szűkítő hatását a kereskedelemre (arányosság).

5.3.2. AZ ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI ÉRDEKŰ SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ KERETSZABÁLY, ⁽⁴⁸⁾ VALAMINT AZ ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI ÉRDEKŰ SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT ⁽⁴⁹⁾ ALKALMAZHATÓSÁGA

- (257) Az SGEI-határozat – hatálybalépésétől kezdődően – bizonyos feltételek mellett mentességet biztosít az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellátásáért járó ellentételezésnek az értesítési követelmény alól. Az SGEI-keretszabály – hatálybalépésétől kezdődően – meghatározza az értesítési követelmény hatálya alá tartozó intézkedések összeegyeztethetőségére irányadó feltételeket.
- (258) Az SGEI-keretszabály 3. pontja kifejezetten kizárja a közlekedési ágazatot, ezért a jelen esetben nem alkalmazandó. Mindamellet az abban megfogalmazott értelmezési elvek hasznosak lehetnek az elemzett intézkedések összeegyeztethetőségének értékelésében, tekintettel a Szerződés 86. cikke (2) bekezdése alkalmazásának általános hátterére. ⁽⁵⁰⁾
- (259) Az SGEI-határozat nem zárja ki a tengeri és légi közlekedést. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban felvetették az SGEI-határozat alkalmazásának lehetőségét, és a Bizottság azon előzetes álláspontját fejezte ki, hogy az jelen esetben nem tűnik alkalmazhatónak.
- (260) Az SGEI-határozat 2. cikke két mentességről rendelkezik az értesítési követelmény tekintetében, amelyek irányadók lehetnek a jelen esetre:

„a) olyan vállalkozásoknak odaítélt közszolgáltatással járó ellentételezés, amelyek adózás előtti átlagos éves forgalma az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben 100 millió EUR-nál kevesebb volt, a szóban forgó szolgáltatásért járó éves ellentételezés összege pedig kevesebb mint 30 millió EUR”;

„c) közszolgáltatással járó ellentételezés olyan szigetekre történő légi és tengeri közlekedés számára, amelyeken az általános gazdasági érdekű szolgálta-

tással való megbízást megelőző két pénzügyi évben 300 000 utasnál kisebb volt az átlagos éves forgalom.”

- (261) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban felvetették azt a kérdést, hogy a fenti a) feltétel vonatkozásában melyik jogi személyt kell figyelembe venni (a CalMac-et, a NorthLink 1-et és a NorthLink 2-t együtt vagy külön-külön).
- (262) A Bizottság megjegyzi, hogy mind a CalMac, mind a NorthLink 2 jelenleg több mint 30 millió euró ellentételezést kap évente a vonatkozó tengeri útvonalak üzemeltetéséért. ⁽⁵¹⁾ Ennélfogva az a) feltétel nem teljesül.
- (263) A NorthLink 2 esetében a legutóbbi adatok szerint a 2004/2005. évben a két kiszolgált útvonalon a forgalom elérte a 301 000 utast. A CalMac esetében ez a számadat jóval magasabb. Ennélfogva a c) feltétel sem teljesül.
- (264) Következésképpen a Bizottság megerősíti előzetes értékelését, amely szerint az SGEI-határozat a jelen esetre nem alkalmazandó.

5.3.3. A CALMAC JAVÁRA NYÚJTOTT LÉTEZŐ TÁMOGATÁS

5.3.3.1. **Meghatározás**

a) **Hebridák és Clyde (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat)**

- (265) A fent említetteknek megfelelően (lásd a fenti 6.2. szakaszt), a CalMac javára nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelése szempontjából csak a jelenlegi helyzet mérvadó, mivel létező támogatásról van szó. Ezért csak a 2007. évi közszolgáltatási szerződés rendelkezéseit kell értékelni az összes útvonal tekintetében, kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat, amelyre e szerződés hatálya nem terjed ki. A Szerződés 88. cikkének (1) bekezdésében előírt együttműködési eljárással összhangban a Bizottság minden szükséges információt megkapott az Egyesült Királyságtól a meglévő támogatási rendszer vizsgálatához.

- (266) Az 1. Altmark-kritérium teljesülésével kapcsolatos fenti értékelés itt is érvényes. A 2007. évi közszolgáltatási szerződés, amelyet nyílt és átlátható közbeszerzési pályázat nyomán ítélték oda, megfelel a tengerikabotás-rendelet 4. cikkének, amely előírja a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása keretében rögzítendő feltételeket, nevezetesen a következőket: a kiszolgáltató kikötők, a rendszeresség, a folyamatosság, a járatsűrűség, a szolgáltatás ellátásának képessége, a felszámítandó díjak és a hajók személyzettel való ellátása.

⁽⁴⁸⁾ A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály (HL C 297., 2005.11.29., 4. o.)

⁽⁴⁹⁾ Lásd a (119) preambulumbekendést.

⁽⁵⁰⁾ Ebben a kontextusban a légi közlekedési ágazatra irányadó állami támogatási szabályok már kifejezetten az SGEI-keretszabályban foglalt elvekre hivatkoznak (lásd a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 2005. december 9-i bizottsági közlemény (67) bekezdését és 2. lábjegyzetét) (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

⁽⁵¹⁾ A CalMac és a NorthLink 2 a 2007/2008. pénzügyi évben 45,3 millió GBP, illetve 30 millió GBP ellentételezésben részesült (lásd a fenti 1. és 4. táblázatot).

(267) A közszolgáltatási szerződés úgy rendelkezik, hogy az üzemeltetőt terhelő kötelezettségek nem zárják ki eleve, hogy az a hajókat bármely más célra is felhasználja, feltéve, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával kapcsolatos kötelezettségnek a múltban és jelenleg is eleget tesznek. Ez a gyakorlatban lehetővé teszi az üzemeltetőnek például haszongépjárművek szállítását, amely tevékenység kívül esik közszolgáltatási feladatkörén. Ez a feltétel semmi esetre sem jelent nyilvánvaló hibát a CalMac-nek ítélt általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározásában, mivel az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározásán kívül eső tevékenységekre vonatkozik, amelyeket a CalMac kereskedelmi alapon (állami támogatás nélkül) végez.

b) Gourock–Dunoon

(268) Miután a Gourock–Dunoon útvonalat kizárták a 2007. évi közszolgáltatási szerződésből, az ezen útvonalhoz nyújtandó ellentételezés jogalapja továbbra is a – 2001. évi (skóciai) közlekedési törvény 70. szakaszával és a 2005. évi (skóciai) közlekedési törvény 45. szakaszával módosított – 1960. évi felföldi és szigeti hajózási szolgáltatási törvény.

(269) Ezen útvonal esetében a közszolgáltatási kötelezettség és az azért járó ellentételezés csak személyszállításra vonatkozik, haszongépjármű-szállításra nem. A CalMac-nek mindamelllett jogában áll haszongépjárműveknek is szállítási szolgáltatásokat nyújtani, tisztán piaci feltételek mellett.

(270) A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása nincs összhangban a tengerikabotázis-rendelet 4. cikkével. Valójában a közszolgáltatás alapvető jellemzőit, így például a kiszorgálandó kikötőket, a rendszerességet, a folyamatos-ságot, a járatsűrűséget, a szolgáltatás ellátásának képességét, a felszámítandó díjakat és a hajók személyzettel való ellátását nem határozták meg hivatalosan, jogi aktus formájában.

(271) Az érdekelt felek úgy érveltek, hogy a Gourock–Dunoon útvonal esetében a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása nyilvánvalóan hibás, tekintettel a konkurens szolgáltatásra. Valójában egy másik társaság – a Western Ferries – is nyújt szállítási szolgáltatásokat (személy-, jármű- és teherszállítás) egy hasonló útvonalon, körülbelül ugyanazon helységeket kiszolgálva, noha más indulási és érkezési helyszínekkel. A McGill's Buses (egy helybeli autóbusz-szolgáltató) csatlakozó autóbusz-szolgáltatást indított Dunoon város központjáig, amely a gyalogos utasokat közvetlenül a Western Ferries szolgáltatásához, azután Gourockon keresztül Glasgow város központjába szállítja.

(272) Az Egyesült Királyság hihető információt nyújtott be arról, hogy a személyszállítás tekintetében indokolt az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ezen az útvonalon. Noha elismerik, hogy a McGill's Buses és a Western Ferries (igen korlátozott járatszámmal) valóban „átfogó” szolgáltatást nyújt a gyalogos utasoknak, az a járatsűrűséggel, a megfelelőséggel, az utazási idővel, a közlekedési integrációval, a megbízhatósággal és az utasok általi elérhetőséggel kapcsolatos jellemzői miatt nem válthatja ki a CalMac által nyújtott szolgáltatást.

Ezért valós gazdasági és szociális indoka van az egyik város központjától a másikig biztosított utasszállítási szolgáltatás állam általi támogatásának.

(273) A CalMac szolgáltatása gyakran jobb járatsűrűséget kínál – 18 menettérti utat hétköznaponként, szemben a McGill's Buses által (elsősorban csúcsidőben) indított 8 menettérti úttal, ráadásul ez utóbbi vasárnap nem nyújt szolgáltatást. A teljes menetidő rövidebb a CalMac szolgáltatása esetében, különösen a csúcsidőn kívül (a McGill's Buses menetideje egyes esetekben akár 50 %-kal is hosszabb lehet). A CalMac szolgáltatása ezenkívül szervesen kapcsolódik a glasgow-i vasúti csatlakozáshoz, ellentétben a Western Ferries menetrendjével. A CalMac szolgáltatása esetében ezenkívül ritkábban fordul elő késés és szolgáltatáskimaradás, mint a konkurens autóbusz-komp-autóbusz szolgáltatásnál (például az autóbuszok műszaki üzemképtelensége, illetve a forgalmi torlódások vagy közúti munkálatok befolyásolhatják a konkurens szolgáltatás megbízhatóságát és menetidejét).

(274) Maga a Western Ferries is elismeri, hogy „a Dunoonba irányuló támogatott szolgáltatás jövője csak a személyszállító hajókkal kizárólag utasszállítást célzó közszolgáltatás továbbvitele lehet”. A Western Ferries jelenleg a személyszállítás 68 %-át, illetve a haszongépjármű- és személygépkocsi-szállítás 86–88 %-át végzi. Ez azt mutatja, hogy a CalMac jelentős szerepet játszik az utasforgalomban, ám jelentéktelenebbet a haszongépjármű- és személygépkocsi-szállítás terén.

(275) Az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság szerepének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározásában meglévő nyilvánvaló hibák feltárására kell korlátozódnia. Noha ugyanazon az útvonalon létezik egy másik konkurens szolgáltatás a személyszállítás terén, ez a szolgáltatás nem helyettesítheti a CalMac szolgáltatását, és az utóbbi megkülönböztető jegyei nem indokolják azt a következtetést, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása nyilvánvalóan hibás lenne.

(276) A Western Ferries felvetette azt a kapcsolódó kérdést, hogy a CalMac jogosult kombinált jármű- és személyszállítási szolgáltatást nyújtani ezen az útvonalon, noha a közszolgáltatási kötelezettségek csak az utasforgalomra vonatkoznak. A Western Ferries állítása szerint ez keresztmogatáshoz és tisztességtelen versenyhez vezet, ennél fogva a közszolgáltatási kötelezettségeket kizárólag személyszállító hajókkal végzett szolgáltatás útján kellene nyújtani.

(277) Az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében ez nem tekinthető az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározását illetően nyilvánvaló hibának. A közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával megbízott üzemeltetők támogatás nélküli kereskedelmi tevékenységet is folytathatnak. Amennyiben valóban folytatnak ilyen kereskedelmi tevékenységet, meg kell felelniük bizonyos követelményeknek, így elkülönült számvitelt kell vezetniük, megfelelően szét kell választaniuk a közös költségeket, és nem lehet keresztfinanszírozás a két tevékenység típus között.

- (278) Feltéve, hogy e követelmények a jelen esetben teljesülnek, a Bizottság nem írhatja elő, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatást kizárólag személyszállító hajókkal végezzék. Tagadhatatlan, hogy a jelen esetben a kereskedelmi és a közszolgáltatási tevékenységek igen szorosan összekapcsolódnak – ugyanazon hajók nyújtják egyidejűleg a közszolgáltatást és a kereskedelmi szolgáltatást is –, és osztoznak a legtöbb költségen. Ez arra utal, hogy különleges éberséggel kell ügyelni a számvitel különválasztására és a költség-hozzárendelési mechanizmusra.⁽⁵²⁾ Ez azonban nem jelent nyilvánvaló hibát a közszolgáltatás meghatározásában.
- (279) Következésképpen a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása nincs összhangban a tengerikabotázts-rendelet 4. cikkével. Valójában a közszolgáltatás alapvető jellemzőit, így például a kiszolgáló kikötőket, a rendszerességet, a folyamatosságot, a járatsűrűséget, a szolgáltatás ellátásának képességét, a felszámítandó díjakat és a hajók személyzettel való ellátását nem határozták meg hivatalosan, jogi aktus formájában. Ennélfogva a Gourock–Dunoon útvonal üzemeltetése esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatások jelenlegi meghatározása nyilvánvalóan hibás.
- (280) Mindamelllett elvileg a jövőben lehetséges az általános gazdasági érdekű szolgáltatások jogszerű meghatározása az ezen útvonalon folytatandó személyszállítás tekintetében, beleértve annak a lehetőségét is, hogy a szolgáltató kombinált személy- és járműszállító hajó útján kereskedelmi tevékenységet is végezzen. Ez *önmagában* nem minősülne nyilvánvaló hibának, feltéve, hogy annak jellemzőit jogi aktusban pontosan meghatározták.
- (281) A fent említetteknek megfelelően az Egyesült Királyság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a megfelelő intézkedés végrehajtásaként új, nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési pályázatot írnak ki az ezen útvonalon nyújtandó, kizárólag személyszállításra irányuló közszolgáltatási szerződésre.
- (282) Ezért az Egyesült Királyság feladata annak biztosítása, hogy ez a közbeszerzési pályázat megfelelő módon, a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével összhangban meghatározza a közszolgáltatási kötelezettségeket. A Bizottság ellenőrzi az Egyesült Királyság által elfogadott megfelelő intézkedés helyes végrehajtását.

5.3.3.2. Megbízás

a) Hebridák és Clyde (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat)

- (283) Nyilvánvalónak tűnik, hogy a CalMac-et kifejezetten megbízták a szóban forgó közszolgáltatás ellátásával. A 2007. évi közszolgáltatási szerződés pontosan feltünteti a CalMac által nyújtandó szolgáltatásokat és a közszolgáltatási megbízás hatóköre lehetséges megváltoztatásának módját.

⁽⁵²⁾ Ebben a tekintetben lásd még e határozat (295)–(298) prambulumbekendését.

- (284) A közszolgáltatási szerződés továbbá egyértelmű rendelkezéseket tartalmaz a közszolgáltatás nyújtásának ellenőrzéséről, mivel előírja, hogy a CalMac rendszeres és részletes információszolgáltatásra kötelezett a kormány irányába az útvonalak üzemeltetését illetően. A szerződés így többek között rendszeresen értékelt teljesítménymutatókról rendelkezik. Amennyiben a teljesítménynormákat nem teljesítik, a támogatás összege annak megfelelően csökkenthető.

b) Gourock–Dunoon

- (285) A Gourock–Dunoon útvonal esetében a Bizottság úgy véli, hogy a CalMac-et nem bízták meg megfelelő módon ennek az útvonalnak az üzemeltetésével. Eltekintve attól, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások jelenleg nincsenek kellőképpen meghatározva, nem állnak rendelkezésre olyan egyértelmű jogi rendelkezések, amelyek meghatározzák azon feltételeket, amelyek mellett a CalMac-nek ezen általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtania kell. Nincsenek egyértelmű rendelkezések többek között az ellentételezés kiszámítására és az éves támogatást befolyásoló esetleges teljesítménymutatókra vonatkozóan sem. Ennélfogva a CalMac megbízása ezen útvonal működtetésére jelenleg nem kellőképpen egyértelmű és átfogó.
- (286) Az Egyesült Királyság hatóságainak feladata annak biztosítása, hogy az ezen útvonalon csak személyszállítási közszolgáltatási szerződésre kiírandó új közbeszerzési pályázat keretében a nyertes ajánlattevőt egyértelmű módon megbízzák a közszolgáltatási kötelezettségekkel.

5.3.3.3. Arányosság

a) Hebridák és Clyde (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat)

- (287) Mivel a CalMac számára mostanáig nyújtott állami támogatás létező támogatásnak minősül, a Bizottságnak nem kell azt értékelnie, hogy a múltban részesült-e a CalMac túlkompenzációban közszolgáltatási kötelezettségei teljesítéséért. Ezért az értékelésnek előre kell tekintenie. Kizárólag azt kell vizsgálni, hogy a 2007. évi közszolgáltatási szerződés rendelkezései kellő garanciákat biztosítanak-e a túlkompenzáció elkerülésére és a CalMac esetleges versenyellenes magatartásának megelőzésére.
- (288) A fent említetteknek megfelelően⁽⁵³⁾ a közbeszerzési pályázatot nyílt és átlátható módon folytatták le.
- (289) A közszolgáltatási szerződés rendelkezései megfelelőek ahhoz, hogy megakadályozzák a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének túlkompenzációját. Az ellentételezés a működési bevételek levonása után fennmaradó működési költségekre korlátozódik (beleértve az ésszerű nyereséget). Az ellentételezésre jogosító költségeket a közszolgáltatási szerződés is egyértelműen meghatározza.

⁽⁵³⁾ Lásd a 4. Altmark-kritériumnak való megfelelés értékeléséről szóló (178)–(198) prambulumbekendést. Noha ez a kritérium nem teljesül, a pályázatot a tengerikabotázts-rendeletben foglalt kritériumok értelmében kellőképpen nyíltak és átláthatóan nyilvánították.

- (290) Visszavételi mechanizmust kötöttek ki, amelynek értelmében a skót hatóságok visszakapják az esetleges túlkompensáció legnagyobb részét. Mindössze egy kis összeget nem kell visszatéríteni. Ha például a túlkompensáció 1 millió GBP, abból a CalMac csak 275 000 GBP-t tart meg. Ha a túlkompensáció 10 millió GBP, abból a CalMac csak 725 000 GBP-t tart meg. A rendszer célja a CalMac ösztönzése a költségcsökkentésre és a hatékonyság növelésére. Ezek az összegek igen korlátozottak, és összhangban vannak az „ésszerű nyereségnek” az SGEI-keretszabályban (annak 18. pontjában)⁽⁵⁴⁾ foglalt meghatározásával. Noha a jelen esetre az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály nem alkalmazandó, a Bizottság úgy véli, hogy a CalMac által megtartható esetleges túlkompensációs összegek igen korlátozottak és az ellentételezési összegekhez képest arányosak.
- (291) Ezen túlmenően a közszolgáltatási szerződésben rögzített nyereségességi árrést versenyszerű pályázati eljárás során fogadták el, így biztosított, hogy ezt az árrést ésszerű szinten állapították meg.
- (292) A közszolgáltatási szerződés tartalmaz egy olyan záradékot is, amely biztosítja, hogy amennyiben a közszolgáltató más forrásból további állami támogatást nyer, a szerződés értelmében nyújtandó támogatást ennek megfelelően csökkentik.
- (293) Következésképpen a közszolgáltatási szerződés elégséges biztosítékokat tartalmaz ahhoz, hogy megakadályozzák a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének túlkompensációját.
- (294) A túlkompensáció kérdése mellett a Bizottság a vonatkozó panaszok fényében azt is értékelte, hogy a közszolgáltatási szerződés elégséges biztosítékokat tartalmaz-e annak megakadályozása érdekében, hogy a CalMac esetlegesen túlzott versenytorzulást okozó versenyellenes magatartást tanúsítson. Ez történe például akkor, ha a CalMac olyan helyzetben volna, hogy következetesen versenytársainak árai alá tudna kínálni, ezáltal pedig kizorítaná azokat a piacon.
- (295) Ebben a tekintetben hangsúlyozni kell, hogy jelenleg egyáltalán nincs verseny ezeken az útvonalakon. Ezenfelül a közszolgáltatási szerződés szigorú feltételeket ír elő a jegyek árszabását illetően. Tartalmazza a 2007/2008. évi ártáblázatot, és az árak felülvizsgálata esetén konzultációs kötelezettséget ír elő a skót hatóságokkal. A CalMac különösen megsértene a közszolgáltatási szerződés rendelkezéseit, ha egyoldalúan és indokolatlanul csökkentené árait, hogy versenytársait kizorítsa a
- piacról vagy ellehetlenítse az esetleges versenytársak piacra való belépését. Ezen túlmenően a CalMac nem jogosult kiegészítő támogatást kérni semmiféle olyan bevételkiesésért, amely a közzétett díjtáblázatban megállapított árakból nyújtott kedvezmény vagy engedmény eredménye. Ez is hozzájárul az esetleges versenyellenes árszabási magatartás megakadályozásához.
- (296) Szintén piactorzulást eredményezhetne, ha a közszolgáltató egymagában eljárva jelentős mértékben megváltoztathatná vagy növelhetné közszolgáltatási kínálatát, például új útvonalak hozzáadása vagy a járatsűrűség nagymértékű növelése útján. Ha a CalMac ezekért a többletszolgáltatásokért automatikusan további ellentételezésre lenne jogosult, az jogszerűtlen versenytorzulást eredményezhetne a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása ellenében ésszerűen elfogadható mértéken felül.
- (297) A közszolgáltatási szerződés kifejezetten előzetes konzultációhoz és a skót miniszterek általi jóváhagyáshoz köti a közzétett menetrendek és járatsűrűségek vagy a megállapodás szerinti szolgáltatások minden jelentősebb kiigazítását.
- (298) A közszolgáltatási szerződés ezenfelül olyan különös rendelkezéseket is tartalmaz, amelyek megtiltják a közszolgáltatónak a közszolgáltatása és a közszolgáltatásnak nem minősülő tevékenysége közötti keresztfinanszírozást, és előírják, hogy a CalMac és leányvállalatai közötti tranzakciókat teljesen független módon hajtsák végre.
- (299) A CalMac majdnem minden tevékenységére kiterjed a közszolgáltatási szerződés hatálya. Mindamelllett az átláthatóság biztosítása érdekében – az átláthatósági irányelv⁽⁵⁵⁾ rendelkezéseivel összhangban – a társaságnak külön kell választania a közszolgáltatási és a nem közszolgáltatási vagy kereskedelmi tevékenységei számvitelét.
- (300) A közszolgáltatási szerződés rendelkezései értelmében a CalMac-nek évenként jelentést kell készítenie a közszolgáltatási feladatok ellátása során felmerült tényleges költségeiről. Ez a „tényleges költségnyilatkozat” különválasztja a közszolgáltatás költségeit a CalMac többi tevékenységének költségeitől. Így biztosított, hogy a CalMac-nek nyújtott közfinanszírozás és annak felhasználása egyértelműen különválnak a CalMac többi tevékenységétől. A közszolgáltatási szerződés kifejezetten rendelkezik arról, hogy egyértelmű, elkülönített és átlátható számviteli rendszereket kell fenntartani a közszolgáltatási tevékenységek finanszírozását és működtetését illetően.

⁽⁵⁴⁾ Összehasonlításképpen: amennyiben a túlkompensáció összege elérné a 10 millió GBP-t (ez igen valószínűtlen és mindeddig példátlan eset lenne), a CalMac által megtartott 725 000 GBP mindössze a társaság részére 2007/2008-ban kifizetett éves ellentételezés 1,7 %-ának, illetve a teljes bevétel még ennél is jóval alacsonyabb százalékának felelne meg.

⁽⁵⁵⁾ A Bizottság 2006. november 16-i 2006/111/EK irányelve a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.)

- (301) Annak biztosítása érdekében, hogy a közszolgáltatási tevékenységek során felmerülő költségek egyértelműen elkülönüljenek az egyéb tevékenységek során felmerülő költségektől, ezenfelül megfelelő rendszert kell fenntartani a mindkét típusú tevékenységre egyaránt jellemző költségek elkülönítésére.
- (302) A közszolgáltatási szerződés részletezi az ellentételezésre jogosító összes költséget. A veszteségek fedezésére nyújtott támogatáson felül, amelynek célja a közszolgáltatás ellátása kapcsán felmerülő összes működési költség (például a CMAL hajóinak bérleti költsége, a hajózó személyzet költsége, üzemanyagköltség, termináldíjak, jegy kibocsátási, biztosítási díjak stb.) fedezése, kiegészítő összegekről rendelkeznek a váratlan üzemanyagár-emelkedések, valamint tőkekiadások (például a közszolgáltatási tevékenység ellátásához szükséges eszközök beszerzése, ugyanezt a célt szolgáló kikötői munkálatok stb.) vonatkozásában. A veszteségek fedezésére nyújtott támogatás által fedezhető valamennyi költséget a semleges forgatókönyv mennyiségileg pontosan meghatározza, az esetleges üzemanyag- és tőkekiegészítések alkalmazásának és meghatározásának feltételeit pedig a közszolgáltatási szerződés pontosítja.
- (303) Ennélfogva a közszolgáltatási szerződés kellőképpen egyértelmű a költségek közszolgáltatási és nem közszolgáltatási tevékenységek közötti elkülönítését illetően.
- (304) A létező támogatási rendszerekkel kapcsolatos rendes gyakorlatának megfelelően a Bizottság továbbra is ellenőrizni fogja a CalMac tevékenységét, és különösen a költségek megfelelő elkülönítését, a kereszttámogatás elkerülését, valamint a számvitel különválasztásának teljes átláthatóságát.
- (305) A Bizottság ebben az összefüggésben kiemelten megjegyzi, hogy az egyesült királyságbeli hatóságoknak szándékukban áll nyilvános konzultációt folytatni az érdekelt felekkel, amennyiben a CalMac Hebridákra és Clyde-ra irányuló útvonalaihoz kapcsolódó közszolgáltatási kötelezettségeiben érdemi változások következéne be. A hatóságok ezenfelül kötelezik a CalMac-et arra, hogy a 2009/2010. pénzügyi évtől kezdődően elkülönített eredménykimutatást készítsen a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységei tekintetében, és ezt a követelményt a Hebridákra és Clyde-ra irányuló komphajó-szolgáltatásra vonatkozó valamennyi jövőbeni közszolgáltatási szerződésbe bele szándékoznak foglalni.
- b) Gourock–Dunoon**
- (306) A Western Ferries azt állította, hogy a kizárólag személyszállítást célzó, csak személyszállításra alkalmas hajóval történő szolgáltatással megtakarításokat lehetne elérni az adófizetők pénzéből, mivel így csökkenthető lenne a CalMac-nek kifizetett éves támogatás összege. Mindamellett a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy a közszolgáltatások ellátására a legköltséghatékonyabb módot válasszák.
- (307) A Gourock–Dunoon útvonal esetében nincs egyértelmű rendelkezés a túlkompensáció megelőzésére, nincsenek kifejezett biztosítékok a versenyellenes magatartás vagy a kereszttámogatás megakadályozására, és nincs alaki kötelezettség a számvitel szétválasztására, illetve nem létezik rendelkezés a költségek elkülönítésére.
- (308) Ennélfogva a Gourock–Dunoon útvonal esetében nincs kellő biztosíték arra, hogy a támogatás arányos a CalMac közszolgáltatási kötelezettségeivel, ezért megfelelő intézkedésekre van szükség annak érdekében, hogy a támogatást a jövőben összeegyeztethetővé tegyék.
- (309) Az egyesült királyságbeli hatóságok megfelelő intézkedésként beleegyeztek, hogy közbeszerzési eljárást indítanak. Az ezen útvonal kapcsán létező támogatási rendszer tekintetében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás végrehajtása során az egyesült királyságbeli hatóságoknak biztosítaniuk kell azt, hogy ez a Gourock–Dunoon útvonal vonatkozásában kizárólag személyszállítási közszolgáltatási szerződésre kiírt pályázat egyértelmű rendelkezéseket tartalmazzon a túlkompensáció megelőzése érdekében, valamint kifejezett biztosítékokat nyújtson a versenyellenes magatartás és a kereszttámogatás megelőzésére, beleértve az érdekelt felekkel a közszolgáltatási kötelezettségekben bekövetkező jelentősebb változásokról folytatandó nyilvános konzultációra vonatkozó kötelezettséget. Biztosítani kell továbbá a számvitel elkülönítésével kapcsolatos alaki követelményt és a költségek elkülönítését célzó megfelelő rendelkezések meglétét is.
- (310) A Bizottság ebben az összefüggésben kiemelten megjegyzi továbbá, hogy az egyesült királyságbeli hatóságoknak szándékukban áll nyilvános konzultációt folytatni az érdekelt felekkel, amennyiben a CalMac Gourock–Dunoon útvonalhoz kapcsolódó közszolgáltatási kötelezettségeiben érdemi változások következéne be. A hatóságok ezenfelül kötelezik a CalMac-et arra, hogy a 2009/2010. pénzügyi évtől kezdődően elkülönített eredménykimutatást készítsen a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységei tekintetében, és ezt a követelményt a Gourock–Dunoon útvonalon nyújtott komphajó-szolgáltatásra vonatkozó valamennyi jövőbeni közszolgáltatási szerződésbe bele szándékozik foglalni.
- 5.3.3.4. Következtetés a meglévő támogatásnak minősülő támogatásrészről**
- a) Hebridák és Clyde (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalat)**
- (311) A Clyde-ra és a Hebridákra irányuló útvonalak – a Gourock–Dunoon útvonal kivételével – üzemeltetése esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatások jól meghatározottak és azokkal megfelelő módon bízták meg a CalMac-et. Elegendő biztosíték áll rendelkezésre annak biztosítására, hogy a CalMac-nek nyújtott ellentételezés arányos legyen annak közszolgáltatási kötelezettségeivel. Ennélfogva a CalMac számára az ezen útvonalak üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatás összeegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével.
- b) Gourock–Dunoon**
- (312) A Gourock–Dunoon útvonal üzemeltetésével összefüggő közszolgáltatás nem kellőképpen meghatározott, és az arra vonatkozó megbízás nem kellőképpen pontos és átlátható. Nem áll rendelkezésre elegendő biztosíték annak biztosítására, hogy a CalMac-nek nyújtott ellentételezés arányos legyen annak közszolgáltatási kötelezettségeivel. Ennélfogva a CalMac számára a Gourock–Dunoon útvonal üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatás nem egyeztethető össze az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével.

- (313) A Bizottság megjegyzi, hogy az egyesült királyságbeli hatóságok a létező támogatások tekintetében előírt együttműködési eljárás keretében, megfelelő intézkedésként új, nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési pályázatot írnak ki az ezen útvonalon nyújtandó, kizárólag személyszállításra irányuló közszolgáltatási szerződésre. Az eljárási rendelet 19. cikke szerint a tagállamot az elfogadás kötelezi a megfelelő intézkedések végrehajtására.
- (314) Az ezen útvonalon nyújtott közszolgáltatásnak az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésével való összeegyeztethetőségének biztosítása érdekében a végrehajtásnak a következő követelményekkel összhangban kell megtörténnie: a pályázatot és az azt követő közszolgáltatási szerződést ésszerű időn belül meg kell indítani; azoknak egyértelműen és pontosan meg kell határozniuk a közszolgáltatási kötelezettségeket; teljes körű és részletes módon meg kell bízniuk a közszolgáltatót a szolgáltatás nyújtásával; megfelelő biztosítékokat kell tartalmazniuk a túlkompensáció, a keresztfinanszírozás és a versenyellenes magatartás megakadályozására (beleértve az érdekelt felekkel a közszolgáltatási kötelezettségekben bekövetkező jelentősebb változásokról folytatandó nyilvános konzultációra vonatkozó kötelezettséget), valamint egyértelműen rendelkezniük kell a költségek különválasztásáról és a számvitel elkülönítéséről.
- (315) A fent említett okoknál fogva az eljárási rendelet 18. cikkével összhangban azt a következtetést kell levonni, hogy az ezen útvonal tekintetében meglévő létező támogatás többé már nem egyeztethető össze a közös piaccal. Az eljárási rendelet 18. cikke értelmében a fent említett megfelelő intézkedéseknek és azok helyes végrehajtásának biztosítaniuk kell a támogatásnak a közösségi joggal való jövőbeni összeegyeztethetőségét.
- (316) 2009. május 15-én kelt levelükben az egyesült királyságbeli hatóságok kötelezettséget vállaltak az ahhoz szükséges eljárások megindítására, hogy 2009 végéig kiírhassák erre az útvonalra a közbeszerzési pályázatot, ezáltal elfogadják a javasolt megfelelő intézkedéseket. Az ennek eredményeképpen megkötendő közszolgáltatási szerződésnek 2011. június végéig hatályba kell lépnie.
- (317) A Bizottság ebben az összefüggésben megjegyzi, hogy az egyesült királyságbeli hatóságoknak szándékukban áll nyilvános konzultációt folytatni az érdekelt felekkel, amennyiben a CalMac Gourock–Dunoon útvonalhoz kapcsolódó közszolgáltatási kötelezettségeiben érdemi változások következnek be. A hatóságok ezenfelül kötelezik a CalMac-et arra, hogy a 2009/2010. pénzügyi évtől kezdődően elkülönített eredménykimutatást készítsen a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységei tekintetében, és ezt a követelményt a Gourock–Dunoon útvonalon nyújtott komphajó-szolgáltatásra vonatkozó valamennyi jövőbeni közszolgáltatási szerződésbe bele szándékozik foglalni.
- (318) A fentiekre tekintettel és az eljárási rendelet 19. cikkével összhangban a Bizottság rögzíti, hogy az egyesült királyságbeli hatóságok elfogadják a megfelelő intézkedéseket, és úgy ítéli meg, hogy a fent leírt megfelelő intézkedések helyes megvalósítása esetén a támogatás összeegyeztethető lesz a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével. Ennélfogva a támogatás EK-Szerződéssel való összeegyeztethetősége annak Bizottság általi ellenőrzésének függvénye, hogy az egyesült királyságbeli hatóságok által elfogadott megfelelő intézkedéseket a tagállam pontosan és kellőképpen hatályba léptette-e.
- (319) A Bizottság szorosan nyomon követi a fent ismertetett megfelelő intézkedések végrehajtását, és felszólítja az Egyesült Királyság hatóságait arra, hogy rendszeresen tájékoztassák a végrehajtási folyamat során tett minden egyes lépésről.
- (320) A Bizottság az EK-Szerződés 88. cikkének (1) bekezdése értelmében fenntartja a jogot a létező támogatási rendszer folyamatos értékelésére és arra, hogy javaslatot tegyen a közös piac fokozatos fejlődése vagy működése által megkövetelt megfelelő intézkedések meghozatalára.

5.3.4. NORTHLINK

5.3.4.1. Meghatározás

a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (321) Az előzőekben említetteknek megfelelően (lásd a fenti 5.2.3. szakaszt) a NorthLink 1-nek és a NorthLink 2-nek nyújtott állami támogatás új támogatásnak minősül. Ezért a jelenlegi helyzet értékelése mellett a Bizottságnak az intézkedés összeegyeztethetőségét visszamenőleg is vizsgálnia kell addig az időpontig, amikor a NorthLink 1-gyel aláírták az első közszolgáltatási szerződést.
- (322) Az annak értékeléséhez irányadó rendelkezéseket, hogy a NorthLink 1 közszolgáltatási feladatait megfelelően meghatározták-e, a tengerikabotázis-rendelet 4. cikke tartalmazza, amely előírja a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása keretében rögzítendő feltételeket, nevezetesen a következőket: a kiszolgáló kikötők, a rendszeresség, a folyamatosság, a járatsűrűség, a szolgáltatás ellátásának képessége, a felszámítandó díjak és a hajók személyzettel való ellátása.
- (323) Meglehetősen nyilvánvaló, hogy a 2002 és 2006 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés megfelel ennek a követelménynek, mivel mindezeket a paramétereket részletesen meghatározta. A pályázati felhívás különösen meghatározta a következőket: az útvonal konfigurációja és a legalacsonyabb járatszám, a teherszállítási (noha erre nem terjed ki a támogatás hatálya) és élőállat-szállítási kapacitással kapcsolatos követelmény, a kapacitásra vonatkozó minimumkövetelmények (legalább a P&O Ferries által már kínált egyenlő szint) és a kezdeti viteldíjak, amelyek nem léphettek túl jelentős mértékben a P&O Ferries által kiszabott díjakat.

(324) Ezenkívül a közszolgáltatási szerződés időtartama (kevesebb mint hat év) ésszerű volt, és megfelelt a tengerikabotázs-rendelet Bizottság általi értelmezésének.

(325) A NorthLink 12003. évi pénzügyi nehézségeit követően 2004-ben aláírt jegyzőkönyv alapvetően kiegészítő veszteségfinanszírozásról rendelkezett, és nem módosította jelentős mértékben a közszolgáltatási kötelezettségek akkor hatályos meghatározását.

b) NorthLink 2 (2006–2012)

(326) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban feltüntetetteknek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a NorthLink 2-re bízott közszolgáltatási feladatok jogszerű általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak minősülnek.

(327) Akár a NorthLink 1-gyel kötött előző közszolgáltatási szerződés esetében, nyilvánvaló, hogy a tengerikabotázs-rendelet 4. cikkével összhangban a NorthLink 2-vel kötött második közszolgáltatási szerződés is egyértelműen meghatározza közszolgáltatási kötelezettség minden paraméterét. A pályázati felhívás különösen meghatározta a következőket: az útvonal konfigurációja és a legalacsonyabb járatszám, az (ebben az esetben támogatásra is jogosult) ro-ro teherszállítási, valamint élőállat-szállítási kapacitással kapcsolatos követelmény, a kapacitásra vonatkozó minimumkövetelmények (legalább a NorthLink 1 által már kínált egyenlő szint) és a kezdeti viteldíjak, amelyek nem léphettek túl jelentős mértékben a NorthLink 1 által kiszabott díjakat.

(328) A NorthLink 1-gyel kötött előző szerződéshez hasonlóan ennek a közszolgáltatási szerződésnek az időtartama (hat év) is ésszerű, és megfelel a tengerikabotázs-rendelet Bizottság általi értelmezésének.

5.3.4.2. Megbízás

a) NorthLink 1 (2002–2006)

(329) Nyilvánvalónak tűnik, hogy a NorthLink 1-et kifejezetten megbízták a szóban forgó közszolgáltatás ellátásával a 2002 és 2006 közötti időszakban. A közszolgáltatási szerződés pontosan feltüntette a NorthLink 1 által nyújtandó szolgáltatásokat és a közszolgáltatási megbízás hatóköre megváltoztatásának módját.

(330) A skót kormány közlekedési bizottsága ellenőrizte a NorthLink 1 teljesítményét úgy az eredeti, mint a felülvizsgált szerződés rendelkezései tekintetében. A NorthLink 1 rendszeres teljesítményjelentéseket nyújtott be ennek a testületnek.

b) NorthLink 2 (2006–2012)

(331) A NorthLink 1-hez hasonlóan nyilvánvaló, hogy a NorthLink 2-t kifejezetten megbízták a szóban forgó közszolgáltatás ellátásával a 2006 és 2012 közötti időszakban. A

közszolgáltatási szerződés pontosan feltünteti a NorthLink 2 által nyújtandó szolgáltatásokat és a közszolgáltatási megbízás hatóköre megváltoztatásának módját.

(332) A közszolgáltatási szerződés továbbá egyértelmű rendelkezéseket tartalmaz a közszolgáltatás nyújtásának ellenőrzéséről, mivel előírja, hogy a NorthLink 2 rendszeres és részletes információszolgáltatásra kötelezett a skót hatóságok irányába az üzemeltetést illetően. A szerződés így többek között rendszeresen értékelt teljesítménymutatókról rendelkezik. Amennyiben a teljesítménynormákat nem teljesítik, a támogatás összege annak megfelelően csökkenthető.

5.3.4.3. Arányosság

a) NorthLink 1 (2002–2006)

(333) A CalMac-nek nyújtott, létező támogatásnak minősülő támogatásokkal ellentétben (lásd a fenti 5.2.2. szakaszt) a NorthLink 1-nek és a NorthLink 2-nek nyújtott állami támogatás új támogatásnak minősül. Ennélfogva a Bizottságnak nem elég azt értékelnie, hogy a jelenlegi (a 2006 és 2012 közötti időszakra szóló) közszolgáltatási szerződés rendelkezései elegendő biztosítékot nyújtanak-e a túlkompensáció, illetve a közszolgáltató esetleges versenyellenes magatartásának megakadályozására. Azt is értékelni kell, hogy a NorthLink közszolgáltatási kötelezettségei tekintetében 2002 óta történt-e túlkompensáció, és hogy a közszolgáltató tanúsított-e bármiféle olyan versenyellenes magatartást, amely olyan mértékben megemelte volna a közszolgáltatási kötelezettségének ellátása során felmerülő költségeit, ami nem lett volna arányos a közszolgáltatási szerződésekben kitűzött célokkal.

(334) Mindamelllett hangsúlyozni kell, hogy az összeegyeztethetőség értékelése a túlkompensáció és az esetleges versenyellenes magatartás ellenőrzésére korlátozódik, és nem foglalkozik a költséghatékonyság vagy a költségek minimalizálásának kérdésével, ellentétben az állami támogatás meglétének a 4. Altmark-kritérium fényében történő értékelésével. A Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével való összeegyeztethetőség vizsgálata során a Bizottságnak nem feladata annak ellenőrzése, hogy a közszolgáltatást lehetett volna-e hatékonyabb módon biztosítani.

(335) Amint a fenti 3. táblázat mutatja, a NorthLink 1 közszolgáltatási tevékenységéből származó nettó eredmény egyes években pozitív (2003/2004 és 2005/2006), más években negatív (2002/2003 és 2004/2005) volt. A NorthLink 1 közszolgáltatási tevékenységéből származó teljes eredménye pozitív (0,9 millió GBP) volt abban az időszakban, amikor az északi-szigeteki útvonalakat működtette (2002–2006). Ez az összeg évente átlag 0,2 millió GBP állami támogatási többletnek felel meg.

(336) Először is meg kell jegyezni, hogy az egyesült királyságbeli hatóságok által szolgáltatott adatok a jogszabályban előírt beszámolón alapuló analitikus számviteli eljárásból származnak. Ezeket az eredményeket független külső könyvvizsgáló érvényesítette az alkalmazott módszertan, a számviteli eljárások és a beszámoló tartalma tekintetében. Nem találtak jelentős eltéréseket a jelentésben szereplő összegek és a NorthLink 1 vonatkozó könyvei és feljegyzései között. Ezeket az adatokat megfelelő módon állapították meg és azok hihetőek.⁽⁵⁶⁾

(337) Az átlag évi 0,2 millió GBP összegű állami támogatási többlet a NorthLink 1-nek nyújtott átlag éves állami ellentételezéssel (megközelítőleg 23,2 millió GBP)⁽⁵⁷⁾ összevetve igen korlátozott, hiszen annak csupán mintegy 0,9 %-ának felel meg.

(338) A Bizottság elfogadja azt az elvet, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellátásával megbízott vállalkozásoknak fizetendő ellentételezés „nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása során felmerülő költségek fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért járó ésszerű nyereséget”⁽⁵⁸⁾. Az ésszerű nyereséget úgy határozzák meg, mint „a saját tőkehozamnak az a mértéke, amely figyelembe veszi a tagállam beavatkozása következtében a vállalkozást érő kockázatot vagy kockázatmentességet (...)”. Jelen esetben a közszolgáltatási bevételek mintegy 0,6 %-át képviselő átlagos éves haszonkulcs⁽⁵⁹⁾ igen korlátozott, és ésszerűként fogadható el a NorthLink 1 által közszolgáltatási kötelezettségei ellátása során viselt kockázat fényében. Különösen meg kell jegyezni, hogy a NorthLink 1 ezen igen korlátozott nyeresége a közszolgáltatási szerződésre kiírt versenyalapú pályázati eljárásból eredt, ezért azt a piaci feltételeknek megfelelően a lehető legalacsonyabb szinten kellett meghatározni.

(339) Ennélfogva a NorthLink 1 nem részesült indokolatlan túlkompenzációban közszolgáltatási feladatainak ellátásáért azon időszak során, amíg az északi-szigeteki útvonalakat üzemeltette.

(340) A Streamline Shipping kezdeti, 2004. júliusi panaszában azt állította, hogy a közszolgáltatási kötelezettségei kapcsán megtéríthető kiadásain felül legalább 2 millió GBP-t fizettek ki a NorthLink 1-nek közvetlenül egy teherszállító hajó bérlésére. Azonban a fentiekben ismertetetteknek megfelelően ez nem vezetett a NorthLink 1 közszolgáltatási kötelezettségeinek túlkompenzációjához.

(341) Az esetleges versenyellenes magatartás tekintetében a Streamline Shipping által benyújtott áradatok⁽⁶⁰⁾ nem jeleznek jelentős árkülönbségeket a NorthLink 1 és a

Streamline Shipping között a teherszállítás terén. A shetlandi útvonalon a NorthLink 1 árai minden évben magasabbak, mint a Streamline Shipping árai. Az Orkney-szigeteki útvonalon a NorthLink 1 árai minden évben (5–13 %-kal) alacsonyabbak a Streamline Shipping árainál, de ez a tény önmagában nem bizonyítja a versenyellenes magatartást. Ezen túlmenően az összehasonlítás feltehetőleg félrevezető, hiszen a ro-ro és a lo-lo teherszállítási díjak nem közvetlenül összehasonlíthatók, amint arra az egyesült királyságbeli hatóságok rámutattak.

(342) Ezenfelül a Bizottság megjegyzi, hogy a NorthLink 1 által végzett kereskedelmi tevékenység önmagában is nyereséges volt a NorthLink 1 működésének minden egyes évében. Ez azt jelenti, hogy a NorthLink 1 által kereskedelmi tevékenysége keretében alkalmazott árak a piaci feltételeknek megfeleltek, és összeegyeztethetőek voltak a piaci befektető nyereségmaximalizáló viselkedésével.

(343) Ezen túlmenően a NorthLink 1 teljesítményét elemző 2005. decemberi jelentésében az Audit Scotland a NorthLink 1 pénzügyi nehézségeinek okai között nem tesz említést semmiféle esetleges versenyellenes magatartásról (például alulárzásról). Ezeket a nehézségeket ehelyett a más vállalkozások részéről megjelenő fokozott és váratlan versenynek tulajdonítják.

(344) Következésképpen a NorthLink 1 nem részesült indokolatlan túlkompenzációban közszolgáltatási kötelezettségeinek ellátásáért, és nem áll rendelkezésre arra utaló bizonyíték, hogy bármiféle versenyellenes magatartást tanúsított volna abban az időszakban, amikor az északi-szigeteki útvonalakon működött. Levonható az a következtetés, hogy a NorthLink 1-nek nyújtott állami támogatás közszolgáltatási kötelezettségeihez képest arányos volt.

b) NorthLink 2 (2006–2012)

(345) Ami a NorthLink 2 közszolgáltatási szerződését illeti, a Bizottságnak egyrészt azt kell ellenőriznie, hogy eddig történt-e túlkompenzáció a közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében. Ellenőriznie kell azt is, hogy tanúsítottak-e olyan esetleges versenyellenes magatartást, amely olyan mértékben megemelte volna a közszolgáltatási kötelezettség ellátása során felmerülő költségeket, ami nem lett volna arányos a közszolgáltatási szerződésben kitűzött célokkal. Másfelől a Bizottságnak azt is ellenőriznie kell, hogy a NorthLink 2-vel kötött közszolgáltatási szerződés jelenlegi rendelkezései elegendő biztosítékot tartalmaznak-e a támogatás arányosságának biztosításához.

(346) Amint az 5. táblázat mutatja, a NorthLink 2 közszolgáltatási tevékenységéből származó nettó eredménye a működés első két évében (2006/2007 és 2007/2008) pozitív volt. A NorthLink 2 műveleteinek eddigi összes nettó eredménye szintén pozitív (2,4 millió GBP). Ez az összeg évente átlag 1,2 millió GBP állami támogatási többletnek felel meg.

⁽⁵⁶⁾ A „retropoláció” módszerének elfogadhatósága tekintetében lásd az Elsőfokú Bíróságnak a T-613/97. sz. *UFEX és társai kontra Bizottság* ügyben 2006. június 7-én hozott ítéletét, és különösen annak 128–147. pontját.

⁽⁵⁷⁾ A NorthLink 1 működésének közel négy éve alatt összesen 92,6 millió GBP támogatásban részesült.

⁽⁵⁸⁾ Lásd az SGEI-keretszabály 14. bekezdését.

⁽⁵⁹⁾ A NorthLink 1 közszolgáltatási tevékenységéből származó átlag éves bevétele 32,4 millió GBP volt (lásd a fenti 3. táblázatot).

⁽⁶⁰⁾ Lásd a 6. táblázatot.

- (347) A NorthLink 1 esetében fent említetteknek megfelelően, először is meg kell jegyezni, hogy az egyesült királyságbeli hatóságok által szolgáltatott adatok a jogszabályban előírt beszámolón alapuló analitikus számviteli eljárásból származnak. Ezeket az eredményeket független külső könyvvizsgáló érvényesítette az alkalmazott módszertan, a számviteli eljárások és a beszámoló tartalma tekintetében. Nem találtak jelentős eltéréseket a jelentésben szereplő összegek és a NorthLink 2 vonatkozó könyvei és feljegyzései között. A Bizottság úgy véli, hogy ezeket az adatokat megfelelő módon állapították meg és azok hihetőek. ⁽⁶¹⁾
- (348) Az átlag évi 1,2 millió GBP összegű állami támogatási többlet a NorthLink 2-nek nyújtott átlag éves állami ellentételezéssel (26,6 millió GBP) ⁽⁶²⁾ összevetve korlátozott, hiszen annak csupán mintegy 4,5 %-ának felel meg.
- (349) A fent említetteknek megfelelően a Bizottság elfogadja a kötelezettségek teljesítéséért járó ésszerű nyereség elvét. Jelen esetben a közszolgáltatási bevételek mintegy 2,4 %-át képviselő átlagos éves haszonkulcs ⁽⁶³⁾ korlátozott és ésszerűként fogadható el a NorthLink 2 által közszolgáltatási kötelezettségei ellátása során viselt kockázat fényében. Különösen meg kell jegyezni, hogy a NorthLink 2 e korlátozott nyeresége a közszolgáltatási szerződésre kiírt versenyalapú pályázati eljárásból eredt, ezért azt a piaci feltételek figyelembevételével a lehető legalacsonyabb szinten kellett meghatározni.
- (350) Ennélfogva a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a NorthLink 2 eddig nem részesült indokolatlan túlkompensációban közszolgáltatási feladatainak ellátásáért azon időszak során, amióta az északi-szigeteki útvonalakat üzemelteti.
- (351) Ami a NorthLink 2 esetleges versenyellenes magatartását illeti, a Streamline Shipping úgy érvelt, hogy a teherszállítási díjaknak a harmadik közszolgáltatási szerződés kezdetén, 2006 júliusában bejelentett csökkentése (25 % a Shetland-szigetek és 19 % az Orkney-szigetek viszonylatában) indokolatlan hátrányt jelentett a Streamline Shipping számára, és az csak a NorthLink 2 számára folyósított, a NorthLink 1-hez képest megnövelt összegű támogatásnak köszönhetően volt lehetséges.
- (352) A fent említetteknek megfelelően a NorthLink 2 nem végez a közszolgáltatási szerződés hatályán kívül eső más tevékenységet. A skót hatóságok és a NorthLink 2 közötti szerződés hatálya – ellentétben a NorthLink 1-gyel kötött közszolgáltatási szerződéssel – különösen kiterjedt a teherszállításra mint közszolgáltatási tevékenységre is. A teherszállítási díjak e csökkentését a skót hatóságok a pályázati feltételek között, kötelező jelleggel
- írták elő. Így az információ nyilvános volt, és az ajánlattevőknek azt figyelembe kellett venniük ajánlataik kidolgozása során.
- (353) A NorthLink 2 mindeddig nem részesült túlkompensációban közszolgáltatási kötelezettségeinek ellátásáért. Ezen túlmenően, amint az a fenti 5. táblázatból kitűnik, a teherszállítás önmagában is jövedelmező volt a NorthLink 2 működésének két éve alatt. Ez azt jelenti, hogy a NorthLink 2 által kereskedelmi tevékenysége keretében alkalmazott árak a piaci feltételeknek megfeleltek, és összeegyeztethetők voltak a piaci befektető nyereségmaximalizáló viselkedésével.
- (354) Ezenfelül a Bizottság felismeri, hogy a fenti (100) preambulumbekezdésben leírt okoknál fogva a ro-ro és a lo-lo teherszállítási díjak nem közvetlenül összevethetőek.
- (355) Ráadásul – a NorthLink 2-vel ellentétben – a Pentland Ferries nem teszi közzé teherszállítási díjait, hanem arra szólítja fel lehetséges ügyfeleit, hogy árajánlat és foglalás érdekében vegyék fel a kapcsolatot jegyirodájukkal. Ennélfogva a NorthLink 2 nehezen tudná szándékosan és következetesen a Pentland Ferries árai alatti szinten szabni meg díjait.
- (356) A NorthLink 2 esetleges versenyellenes magatartása tekintetében a Pentland Ferries úgy érvel, hogy a NorthLink 2 egy „rokonok és barátok” elnevezésű kedvezményrendszerrel kínál az Orkney-szigeteki lakosoknak, ami káros hatást gyakorol a Pentland Ferries által nyújtott konkurens szolgáltatásra. ⁽⁶⁴⁾
- (357) Amint a fenti 7. táblázat mutatja, a NorthLink 2 által kínált személy- és járműszállítási alpdíjak magasabbak a Pentland Ferries által alkalmazottaknál. Nem állnak rendelkezésre nyilvános bizonyítékok a Pentland Ferries által nyújtott esetleges kedvezményekre vonatkozóan, de még ha feltételezzük is, hogy az semmiféle kedvezményt nem ad, a NorthLink 2 díjai (beleértve a „rokonok és barátok” kedvezményrendszerrel) nem jelentősen vagy következetesen alacsonyabbak a Pentland Ferries díjainál. Ezen túlmenően a kedvezményeket a forgalmas főszezonban (júliusban és augusztusban) nem nyújtják. Ezen túlmenően, amint az egyesült királyságbeli hatóságok megjegyezték, a kedvezményrendszer a NorthLink 2 által bonyolított utasforgalomnak csak igen kis százalékát (1,6 %), bevételeinek pedig még ennél is jelentéktlenebb részét (0,5 %) érinti. A NorthLink 2 által a kedvezmények miatt elszendvedett, a jegyeladásból származó bevételt érintő kiesés (a kedvezmények által generált esetleges többletkeresletet figyelmen kívül hagyva is) nagyon korlátozott. ⁽⁶⁵⁾ Végül a Pentland Ferries nem tudta konkrét számadatokkal bizonyítani, hogy rá a kedvezményrendszer pénzügyileg kedvezőtlen hatást gyakorolt. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem nyugszik szilárd alapokon az az állítás, miszerint a NorthLink 2 versenyellenes magatartást tanúsított volna, vagy hogy ezen a kedvezményrendszeren keresztül súlyosan érintette volna a versenyt.

⁽⁶¹⁾ Lásd a 56. lábjegyzetet.

⁽⁶²⁾ Lásd a 4. táblázatot.

⁽⁶³⁾ A NorthLink 2 közszolgáltatási tevékenységéből származó átlagos éves bevétele 50,5 millió font volt (lásd a fenti 5. táblázatot).

⁽⁶⁴⁾ Lásd a (107)–(109) preambulumbekezdést.

⁽⁶⁵⁾ Az egyesült királyságbeli hatóságok becslése alapján az e rendszertől származó teljes 2008. évi bevétel (megközelítőleg 95 000 GBP) tekintetében – minden jogosult utas és személygépkocsi figyelembevételével – a 30 %-os kedvezmény mértéke mintegy 40 700 font összeget tesz ki.

- (358) Az egyik érdekelt fél továbbá úgy érvelt, hogy a NorthLink 2 kereskedelmi tevékenységként, önköltség alatti áron Bed & Breakfast jellegű fizetővendéglátást kínál az Orkney-szigeteken (az éjszaka veszteglő hajón), ami érinti a szállodai fizetővendéglátókat.⁽⁶⁶⁾ Noha ezt a kérdést nem vetették fel a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban, konkrét bizonyítékot nem szolgáltatott annak igazolására, hogy a NorthLink 2 által e szolgáltatásért felszámított díjak az önköltségi ár alatt maradnának, vagy hogy ez a szolgáltatás káros hatást gyakorolna a konkurens szállodai fizetővendéglátókra. Ezen túlmenően a hajón történő elszállásolás díját és az ilyen szállás biztosításának költségeit nem lehet közvetlenül összehasonlítani a szállodai szállásdíjakkal és a kapcsolódó költségekkel. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem nyugszik szilárd alapokon az az állítás, miszerint a NorthLink 2 versenyellenes magatartást tanúsított volna, vagy hogy ezen a szolgáltatáson keresztül súlyosan torzította volna a versenyt. Egyébként az esetleges versenytorzító hatás sem érinthetné a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel a teljes folyamat az Orkney-szigeteken zajlik.
- (359) A támogatás múltbeli arányosságának értékelésén túlmenően a Bizottságnak azt is ellenőriznie kell, hogy a közszolgáltatási szerződés rendelkezései kellő garanciákat biztosítanak-e a túlkompensáció és a versenyellenes magatartás jövőbeni megelőzésére.
- (360) A fent említetteknek megfelelően⁽⁶⁷⁾ a közbeszerzési pályázatot nyílt és átlátható módon folytatták le.
- (361) A Bizottság álláspontja szerint a közszolgáltatási szerződés rendelkezései megfelelőek ahhoz, hogy megakadályozzák a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének túlkompensációját. Az ellentételezés a működési bevételek levonása után fennmaradó működési költségekre korlátozódik (beleértve az ésszerű nyereséget). Az ellentételezésre jogosító költségeket a közszolgáltatási szerződés is egyértelműen meghatározza.
- (362) Visszavételi mechanizmust kötöttek ki, amelynek értelmében a skót kormány visszakapja az esetleges túlkompensáció legnagyobb részét. Mindössze egy kis összeget nem kell visszatéríteni. Ha például a túlkompensáció 1 millió GBP, abból a NorthLink 2 csak 275 000 GBP-t tart meg. Ha a túlkompensáció 10 millió GBP, abból a NorthLink 2 csak 725 000 GBP-t tart meg. A rendszer célja a NorthLink 2 ösztönzése a költségcsökkentésre és a hatékonyság növelésére. Ezek az összegek igen korlátozottak, és összhangban vannak az „ésszerű nyereségnek” az SGEI-keretszabályban (annak 18. pontjában)⁽⁶⁸⁾ foglalt meghatározásával. Noha a jelen esetre az SGEI-keretszabály nem alkalmazandó, a Bizottság úgy véli, hogy a NorthLink 2 által megtartható esetleges túlkompensációs összegek igen korlátozottak és az ellentételezési összegekhez képest arányosak.
- (363) Ezen túlmenően a közszolgáltatási szerződésben rögzített nyereségességi árrést versenyszerű pályázati eljárás során fogadták el, így biztosított, hogy ezt az árrést ésszerű szinten állapították meg.
- (364) A közszolgáltatási szerződés tartalmaz egy olyan záradékot is, amely biztosítja, hogy amennyiben a közszolgáltató más forrásból további állami támogatást nyer, a támogatást ennek megfelelően csökkentik.
- (365) Következésképpen a közszolgáltatási szerződés elégséges biztosítékokat tartalmaz ahhoz, hogy megakadályozzák a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének túlkompensációját.
- (366) A túlkompensáció kérdése mellett értékelni kell azt is, hogy a közszolgáltatási szerződés elégséges biztosítékokat tartalmaz-e annak érdekében, hogy megakadályozza a NorthLink 2-t az esetlegesen túlzott versenytorzulást okozó versenyellenes magatartás tanúsításában. Ez történe például akkor, ha a NorthLink 2 olyan helyzetben volna, hogy következetesen versenytársainak árai alá tudna kínálni, ezáltal pedig kiszorítaná azokat a piacról.
- (367) A közszolgáltatási szerződés szigorú feltételeket ír elő a jegyek árszabását illetően. Az árak felülvizsgálata esetén konzultációs kötelezettséget ír elő a skót hatóságokkal. A NorthLink 2 különösen megsértené a közszolgáltatási szerződés rendelkezéseit, ha egyoldalúan és indokolatlanul csökkentené árait, hogy versenytársait kiszorítsa a piacról vagy ellehetetlenítse az esetleges versenytársak piacra való belépését. Ezen túlmenően a NorthLink 2 nem jogosult kiegészítő támogatást kérni semmiféle olyan bevételkiesésért, amely a közzétett díjtáblázatban megállapított árakból nyújtott kedvezmény vagy engedmény eredménye. Ez is hozzájárul az esetleges versenyellenes árszabási magatartás megakadályozásához.
- (368) Szintén piactorzulást eredményezhetne, ha a közszolgáltató önszántából jelentős mértékben megváltoztathatná vagy növelhetné közszolgáltatási kínálatát, például új útvonalak hozzáadása vagy a járatsűrűség nagymértékű növelése útján. Ha a NorthLink 2 ezekért a többletszolgáltatásokért automatikusan további ellentételezésre lenne jogosult, az jogszerűtlen versenytorzulást eredményezhetne a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása ellenében ésszerűen elfogadható mértéken felül.

⁽⁶⁶⁾ Lásd a fenti (111) preambulumbekendést.

⁽⁶⁷⁾ Lásd a 4. Altmark-kritériumnak való megfelelést értékelő szakaszt (220)–(224) preambulumbekendés).

⁽⁶⁸⁾ Összehasonlításképpen: amennyiben a túlkompensáció összege elérné a 10 millió GBP-t (ez igen valószínűtlen és mindeddig példátlan eset lenne), a NorthLink 2 által megtartott 725 000 GBP mindössze a társaság részére 2007/2008-ban kifizetett éves ellentételezés 2,5 %-ának, illetve a teljes bevétel még ennél is jóval alacsonyabb százalékának felelne meg.

- (369) A közszolgáltatási szerződés kifejezetten előzetes konzultációhoz és a skót miniszterek általi jóváhagyáshoz köti a közzétett menetrendek és járatsűrűségek vagy a megállapodás szerinti szolgáltatások minden jelentősebb kiigazítását.
- (370) A közszolgáltatási szerződés ezenfelül olyan különös rendelkezéseket is tartalmaz, amelyek megtiltják az üzemeltetőnek a közszolgáltatási és közszolgáltatásnak nem minősülő tevékenysége közötti keresztfinszírozást, és előírják, hogy a NorthLink 2 és leányvállalatai közötti tranzakciókat teljesen független módon hajtsák végre.
- (371) A NorthLink 2 majdnem minden tevékenységére kiterjed a közszolgáltatási szerződés hatálya. Mindamellet az átláthatóság biztosítása érdekében – az átláthatósági irányelv rendelkezéseivel összhangban – a társaságnak külön kell választania a közszolgáltatási és az esetleges nem közszolgáltatási vagy kereskedelmi tevékenységei számvitelét.
- (372) A közszolgáltatási szerződés rendelkezései értelmében a NorthLink 2-nek évenként jelentést kell készítenie a közszolgáltatási feladatok ellátása során felmerült tényleges költségeiről. Ez a „tényleges költségnyilatkozat” különválasztja a közszolgáltatás költségeit a NorthLink 2 többi tevékenységének költségeitől. Így biztosított, hogy a NorthLink 2-nek nyújtott közfinanszírozás és annak felhasználása egyértelműen különváljon a NorthLink 2 többi tevékenységétől. A közszolgáltatási szerződés kifejezetten rendelkezik arról, hogy egyértelmű, elkülönített és átlátható számviteli rendszereket kell fenntartani a közszolgáltatási tevékenységek finanszírozását és működtetését illetően.
- (373) Annak biztosítása érdekében, hogy a közszolgáltatási tevékenységek során felmerülő költségek egyértelműen elkülönüljenek az egyéb tevékenységek során felmerülő költségektől, ezenfelül megfelelő rendszert kell fenntartani a mindkét típusú tevékenységre egyaránt jellemző költségek elkülönítésére.
- (374) A közszolgáltatási szerződés részletezi az ellentételezésre jogosító összes költséget. A veszteségek fedezésére nyújtott támogatáson felül, amelynek célja a közszolgáltatás ellátása kapcsán felmerülő összes működési költség (például a hajó személyzet költsége, üzemanyagköltség, termináldíjak, jegy kibocsátási, biztosítási díjak stb.) fedezése, kiegészítő összegekről rendelkeznek a váratlan üzemanyagár-emelkedések, valamint a megállapodás szerinti tevékenység ellátásához szükséges eszközök beszerzéséhez kapcsolódó tőkekiadások vonatkozásában. A veszteségek fedezésére nyújtott támogatás által fedezhető valamennyi költséget a semleges forgatókönyv mennyiségileg pontosan meghatározza, az esetleges üzemanyag- és tőkekiegészítések alkalmazásának és meghatározásának feltételeit pedig a közszolgáltatási szerződés pontosítja.
- (375) Ennélfogva a közszolgáltatási szerződés kellőképpen egyértelmű a költségek közszolgáltatási és nem közszolgáltatási tevékenységek közötti elkülönítését illetően.
- (376) A Bizottság ebben az összefüggésben kiemelten megjegyzi, hogy az egyesült királyságbeli hatóságoknak szándékukban áll nyilvános konzultációt folytatni az érdekelt felekkel, amennyiben a NorthLink 2 északi-szigeteki útvonalaihoz kapcsolódó közszolgáltatási kötelezettségeiben érdemi változások következnenek be. A hatóságok ezenfelül kötelezik a NorthLink 2-t arra, hogy a 2009/2010. pénzügyi évtől kezdődően elkülönített eredménykimutatást készítsen a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységei tekintetében, és ezt a követelményt az északi-szigeteki útvonalakon nyújtott komphajó-szolgáltatásra vonatkozó valamennyi jövőbeni közszolgáltatási szerződésbe bele szándékoznak foglalni.

5.3.4.4. Következtetés

a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (377) A NorthLink 1 számára előírt közszolgáltatási kötelezettségeket kellőképpen meghatározták, és azokkal a társaságot megfelelő módon megbízták. A NorthLink 1-nek a 2002 és 2006 közötti időszakban nyújtott állami támogatás keretében a társaság a rábízott közszolgáltatási feladatok teljesítéséért túlkompenzációban nem részesült. Nem áll rendelkezésre továbbá elegendő bizonyíték olyan versenyellenes magatartás tanúsítására, amely mesterségesen megnövelte volna a közszolgáltatás költségeit, ezáltal pedig túlzott versenytorzulást okozott volna.
- (378) Ennélfogva a NorthLink 1 számára a 2002 és 2006 közötti időszakban nyújtott állami támogatás összegegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével.

b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (379) A NorthLink 2-nek nyújtott állami támogatás keretében a társaság a rábízott közszolgáltatási feladatok teljesítéséért túlkompenzációban mindaddig nem részesült. Nem áll rendelkezésre továbbá elegendő bizonyíték olyan versenyellenes magatartás tanúsítására, amely mesterségesen megnövelte volna a közszolgáltatás költségeit, ezáltal pedig túlzott versenytorzulást okozott volna.
- (380) Az északi-szigeteki útvonalak tekintetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat jól meghatározták és azokkal a NorthLink 2-t jogszerűen megbízták. Elegendő biztosíték áll rendelkezésre annak biztosítására, hogy a NorthLink 2-nek nyújtott ellentételezés arányos legyen annak közszolgáltatási kötelezettségeivel. Ennélfogva a NorthLink 2 számára az ezen útvonalak üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatás összegegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (381) A fent leírtak alapján az a következtetés vonható le, hogy a CalMac részére az üzemeltetéshez nyújtott állami támogatás a Gourock-Dunoon útvonal kivételével valamennyi nyugati-szigeteki útvonal esetében az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével összegegyeztethető létező támogatás.

(382) A Gourock–Dunoon útvonal esetében, az eljárási rendelet 19. cikkével összhangban a Bizottság nyugtázza, hogy az egyesült királysági hatóságok elfogadták az általa az eljárási rendelet 18. cikkével összhangban javasolt megfelelő intézkedéseket, és úgy ítéli meg, hogy a fent leírt megfelelő intézkedések helyes végrehajtása esetén a létező támogatási intézkedés szintén összeegyeztethető lesz a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével. Az Egyesült Királyság köteles megindítani az ahhoz szükséges eljárásokat, hogy 2009 végéig közbeszerzési pályázatot írhasanak ki erre az útvonalra. Az ennek eredményeképpen megkötendő közszolgáltatási szerződésnek 2011. június végéig hatályba kell lépnie. A Bizottság szorosan nyomon fogja követni a fent leírt megfelelő intézkedések végrehajtását, és felszólítja az Egyesült Királyságot arra, hogy rendszeresen tájékoztassa őt a végrehajtási folyamat során tett minden egyes lépésről.

(383) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a NorthLink 1 és a NorthLink 2 számára az északi-szigeteki útvonalak 2002 és 2006, illetve 2007 és 2009 közötti üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatás összeegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével,

ELFOGADTA EZT HATÁROZATOT:

1. cikk

A nyugati skót szigeteken (kivéve a Gourock–Dunoon útvonalon) nyújtandó komphajó-szolgáltatásról szóló közszolgáltatási szerződés keretében a CalMac Ferries Ltd-nek nyújtott létező állami támogatás összeegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével.

2. cikk

A Gourock–Dunoon útvonal üzemeltetéséhez a Cowal Ferries Ltd-nek nyújtott létező állami támogatás azon feltétellel össze-

egyeztethető a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével, hogy az Egyesült Királyság a 659/1999/EK rendelet 19. cikkével összhangban elfogadja, hogy végrehajtja a megfelelő intézkedéseket.

Az Egyesült Királyság különösen megindítja az ahhoz szükséges eljárásokat, hogy 2009. december 31-ig közbeszerzési pályázatot írjon ki a Gourock–Dunoon útvonalra. Az ennek eredményeképpen megkötendő közszolgáltatási szerződésnek 2011. június 30-ig hatályba kell lépnie.

3. cikk

Az Egyesült Királyság haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot a Gourock–Dunoon útvonal finanszírozásával kapcsolatos kötelezettségvállalásainak végrehajtása érdekében tett lépésekről.

4. cikk

Az északi skót szigeteken nyújtandó komphajó-szolgáltatásról szóló közszolgáltatási szerződéseik keretében a NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd-nek és a NorthLink Ferries Ltd-nek nyújtott állami támogatás összeegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésével.

5. cikk

Ennek a határozatnak Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009. október 28-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

2011-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

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

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU