

Gazzetta ufficiale

C 245

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

52° anno
13 ottobre 2009

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
I <i>Risoluzioni, raccomandazioni e pareri</i>		
PARERI		
Commissione		
2009/C 245/01	Parere della Commissione nel quadro dell'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro («Direttiva sull'orario di lavoro») — Proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione nel Regno Unito	1
2009/C 245/02	Parere della Commissione nel quadro dell'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro («Direttiva sull'orario di lavoro») — Proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione nei Paesi Bassi	6
2009/C 245/03	Parere della Commissione nel quadro dell'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro («Direttiva sull'orario di lavoro») — Proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione in Ungheria	10

II *Comunicazioni*

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione

2009/C 245/04	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.5594 — TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾	14
---------------	--	----

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

Consiglio

2009/C 245/05	Decisione del Consiglio, del 9 ottobre 2009, recante nomina dei membri titolari e supplenti italiani, lussemburghesi e maltesi del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti	15
2009/C 245/06	Decisione del Consiglio, del 9 ottobre 2009, relativa alla nomina dei membri titolari e supplenti sloveni del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti	17
2009/C 245/07	Decisione del Consiglio, del 9 ottobre 2009, relativa alla nomina di due membri supplenti del consiglio di direzione della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro	18

Commissione

2009/C 245/08	Tassi di cambio dell'euro	19
---------------	---------------------------------	----



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

PARERI

COMMISSIONE

PARERE DELLA COMMISSIONE

nel quadro dell'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro («Direttiva sull'orario di lavoro»)

Proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione nel Regno Unito

(2009/C 245/01)

1. Introduzione

Il presente parere si basa sull'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro ⁽¹⁾ («direttiva sull'orario di lavoro»). Esso fa seguito ad una notifica nella quale il Regno Unito ha dichiarato, a norma di detto articolo, di voler prorogare fino al 31 luglio 2011 il regime transitorio per quanto riguarda i limiti all'orario di lavoro dei medici in formazione.

I medici in formazione erano stati esclusi dal campo d'applicazione della prima direttiva sull'orario di lavoro del 1993. L'adozione nel 2000 di una direttiva che modificava la precedente ha determinato un cambiamento, per cui i medici in formazione, al pari degli altri lavoratori, sono ora contemplati dalla direttiva consolidata sull'orario di lavoro ⁽²⁾. Normalmente, l'articolo 6 della direttiva stabilisce che la durata media dell'orario di lavoro settimanale non deve superare 48 ore ⁽³⁾, comprese le ore di lavoro straordinario. Tuttavia, l'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva sull'orario di lavoro prevede un regime transitorio per l'applicazione di questi limiti all'orario di lavoro settimanale dei medici in formazione.

Le parti pertinenti dell'articolo 17, paragrafo 5, sono le seguenti:

«... Con riferimento all'articolo 6, (limite della durata settimanale media del lavoro a 48 ore) le deroghe (relative ai medici in formazione) sono consentite per un periodo transitorio di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2004.

Gli Stati membri dispongono, se necessario, di altri due anni al massimo (a decorrere dal 1° agosto 2009) per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di lavoro nell'ambito delle loro responsabilità di organizzare e fornire servizi sanitari e cure mediche. Almeno 6 mesi prima della scadenza del periodo transitorio, lo Stato membro interessato informa in modo motivato la Commissione, in modo che questa possa, entro 3 mesi dalla ricezione dell'informazione, esprimere un parere, previa opportune consultazioni. Lo Stato membro che non segua il parere della Commissione motiva la propria decisione. La comunicazione e le motivazioni dello Stato membro e il parere della Commissione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e trasmessi al Parlamento europeo.

⁽¹⁾ Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (GU L 299 del 18.11.2003, pag. 9). La direttiva consolida e abroga due direttive precedenti, vale a dire le direttive 93/104/CE e 2000/34/CE.

⁽²⁾ La direttiva 2000/34/CE doveva essere recepita nella legislazione nazionale, per quanto riguarda i medici in formazione, entro il 1° agosto 2004.

⁽³⁾ Ai sensi degli articoli 16, 17, 18 e 19 della direttiva, la media può essere calcolata su un «periodo di riferimento» non superiore a 4 mesi (norma generale), 6 mesi (con atto legislativo o contratto collettivo nel caso di determinate attività tra cui quelle dei medici in formazione), o 12 mesi (unicamente tramite contratto collettivo).

Gli Stati membri dispongono, se necessario, di un ulteriore periodo di un anno al massimo per ovviare a speciali difficoltà incontrate nell'ambito delle responsabilità di cui al (precedente) comma. Essi seguono il procedimento di cui a detto comma.

Gli Stati membri provvedono affinché in nessun caso il numero di ore di lavoro settimanali superi una media di 58 ore durante i primi tre anni del periodo transitorio, una media di 56 ore per i due anni successivi e una media di 52 ore per l'eventuale periodo restante; ...

Con riferimento all'articolo 16, lettera b), (periodo di riferimento per il computo della durata settimanale media del lavoro) le deroghe (relative ai medici in formazione) sono consentite purché il periodo di riferimento non superi 12 mesi, durante la prima parte del periodo transitorio (2004-2007) e, successivamente, 6 mesi.»

L'articolo 17, paragrafo 5, prevede inoltre la consultazione tra i datori di lavoro e i rappresentanti dei lavoratori in merito all'applicazione del regime transitorio: «Il datore di lavoro consulta i rappresentanti dei lavoratori in tempo utile allo scopo di giungere ad un accordo, se possibile, sulle soluzioni da applicare al periodo transitorio.» Un simile accordo deve rispettare i limiti di cui all'articolo 17, paragrafo 5, ma può stabilire, in particolare, le misure da adottare per ridurre la durata settimanale del lavoro ad una media di 48 ore entro la fine del periodo transitorio.

Tale regime transitorio figura in breve nella seguente tabella.

Tabella: Quadro riassuntivo del regime transitorio relativo ai medici in formazione conformemente all'articolo 17, paragrafo 5

Periodo	Deroga possibile	Condizioni
1° agosto 2004-31 luglio 2009	Deroga al limite della durata settimanale media del lavoro di 48 ore	Alla durata settimanale media del lavoro si applicheranno i seguenti limiti transitori: 1° agosto 2004-31 luglio 2007: tale durata non può superare una media di 58 ore/settimana. Il periodo di riferimento (*) non può superare 12 mesi. 1° agosto 2007-31 luglio 2009: tale durata non può superare una media di 56 ore/settimana. Il periodo di riferimento (*) non può superare 6 mesi.
1° agosto 2009-31 luglio 2011	Proroga della deroga di cui sopra al limite di 48 ore	Se necessario, per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di orario di lavoro nell'ambito delle responsabilità di organizzare e fornire servizi/cure mediche. Lo Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga deve informarne la Commissione (in modo motivato) entro il 31 gennaio 2009. La Commissione esprime un parere in merito alla notifica. In ogni caso, la durata settimanale media del lavoro non può superare 52 ore. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.
1° agosto 2011-31 luglio 2012	Ulteriore possibile proroga della deroga di cui sopra	Se necessario, per ovviare a speciali difficoltà incontrate nell'ambito delle responsabilità di cui sopra. Lo Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga deve informarne la Commissione (in modo motivato) entro il 31 gennaio 2011. La Commissione esprime un parere in merito alla notifica. In ogni caso, la durata settimanale media del lavoro non può superare 52 ore. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.

(*) Il periodo di riferimento è il periodo massimo sul quale può essere calcolata la durata settimanale media del lavoro.

2. Notifica da parte dello Stato membro

Con lettera del 28 gennaio 2009, registrata il 29 gennaio 2009, le autorità nazionali del Regno Unito hanno comunicato ai servizi della Commissione di volersi avvalere della facoltà di cui all'articolo 17, paragrafo 5, di mantenere un regime transitorio speciale al fine di consentire un orario di lavoro settimanale medio non superiore a 52 ore per i medici in formazione, per una durata massima di tre anni a decorrere dal 1° agosto 2009.

Nella loro notifica esse rilevano i seguenti punti:

- Il Regno Unito dichiara che si impegna pienamente a rispettare il limite di 48 ore per quanto riguarda l'orario di lavoro settimanale medio dei medici in formazione, di concerto con i servizi medico-sanitari e le organizzazioni che rappresentano i medici. L'accordo di partenariato sociale sulle retribuzioni nel settore della salute pubblica, detto «New Deal», contiene già forti incentivi finanziari per gli ospedali in vista della riduzione dell'orario di lavoro dei medici in formazione. Le autorità nazionali finanziano anche un sostanziale programma a sostegno dell'impegno dei responsabili della sanità per aiutarli a conformarsi pienamente alla direttiva.
- Il Regno Unito ritiene di aver compiuto notevoli progressi per quanto riguarda il rispetto del limite di 48 ore all'orario di lavoro settimanale medio dei medici in formazione. Dichiara inoltre che la maggior parte dei medici in formazione nel Regno Unito lavorava già prima del 1° agosto 2009, in media, 48 ore alla settimana o meno (non si hanno dati globali) e prevede che entro tale data la percentuale migliorerà ulteriormente.
- Il Regno Unito dichiara che alcuni medici in formazione continueranno a superare la media di 48 ore anche dopo il 1° agosto 2009, per le seguenti ragioni:
 - lo squilibrio esistente tra la domanda e l'offerta di medici in formazione (fino al 5 % dei posti disponibili nella formazione medico-sanitaria era vacante alla chiusura delle selezioni nel 2008),
 - la scarsità di medici sostituiti (sul mercato del lavoro sia interno che su quello internazionale) per coprire questi posti vacanti,
 - in alcuni posti, la ristrutturazione dei servizi ospedalieri può far sì che il personale debba prestare servizio temporaneamente in due luoghi diversi,
 - i fattori di cui sopra hanno un impatto ancor maggiore negli ospedali che devono assicurare il servizio 24 ore su 24, nelle unità medico-sanitarie minori, in aree periferiche e rurali e in servizi altamente specializzati.
- Per far fronte a tali problemi, si procede ad accrescere il numero dei medici in formazione e le autorità nazionali adottano misure per incrementare l'offerta di medici sostituiti e aiutare gli ospedali a gestire più efficientemente la domanda di sostituiti. Tuttavia, le autorità nazionali prevedono che anche nei prossimi due o tre anni il personale medico continuerà a scarseggiare.
- Il Regno Unito intende provvedere a che soltanto un numero minimo di servizi medici autorizzi i medici in formazione a lavorare mediamente fino a 52 ore alla settimana. Le autorità nazionali intendono determinare, entro il 1° agosto 2009, quali sono esattamente i servizi che necessitano di una proroga del regime transitorio e controlleranno accuratamente la situazione dopo tale data al fine di raggiungere la piena conformità.

3. Risultato delle consultazioni in merito alla notifica

In sede di adozione dell'articolo 17, paragrafo 5, la Commissione ha dichiarato di interpretare l'espressione «previe opportune consultazioni» nel secondo comma dello stesso articolo, nel senso che essa deve «consultare le parti sociali a livello europeo e i rappresentanti degli Stati membri...» prima di esprimere un parere riguardo alla proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione⁽¹⁾.

I servizi della Commissione hanno debitamente consultato tutti gli Stati membri e le parti sociali europee in merito alla notifica trasmessa dal Regno Unito.

Hanno risposto otto Stati membri (Bulgaria, Francia, Grecia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Spagna e Svezia). Nessuno Stato membro ha sollevato obiezioni a che il Regno Unito benefici di una proroga del periodo transitorio.

⁽¹⁾ Dichiarazione della Commissione riguardo all'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 6, della direttiva 2000/34/CE (GU L 195 dell'1.8.2000, pag. 45).

Le parti sociali europee che rappresentano i datori di lavoro non si sono espresse riguardo alla questione del Regno Unito.

Nel rispondere alla consultazione, la CES ha dichiarato che la sua confederazione affiliata, il TUC (British Trade Union Congress), non è d'accordo con l'intenzione comunicata dal Regno Unito.

Il TUC, per conto dei diversi sindacati affiliati che rappresentano i medici in formazione, nonché del sindacato affiliato dei consulenti ospedalieri responsabili della formazione (la Hospital Consultants and Specialists Association) ha sollevato i seguenti punti ⁽¹⁾:

- le autorità nazionali non lo avevano consultato,
- negli ultimi anni l'orario di lavoro dei medici in formazione nel Regno Unito è costantemente diminuito e numerosi ospedali hanno dichiarato di rispettare già il limite di 48 ore,
- a suo avviso, nel Regno Unito vi sono sufficienti medici in formazione per occupare i posti disponibili e la penuria di personale non giustifica la proroga del regime transitorio oltre il 31 luglio 2009.

4. Valutazione della notifica nel contesto della direttiva

La direttiva sull'orario di lavoro è stata adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in conformità all'articolo 137, paragrafo 2, del trattato CE, che dispone che la Comunità adotti misure volte a migliorare l'ambiente di lavoro per proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori. Lo scopo principale della direttiva è stabilire prescrizioni minime di sicurezza e di salute in materia di organizzazione dell'orario di lavoro.

Va rilevato che nella notifica del Regno Unito si fa riferimento ad una proroga del regime transitorio di tre anni a decorrere dal 1° agosto 2009, mentre l'articolo 17, paragrafo 5, non prevede un simile termine.

L'articolo 17, paragrafo 5, precisa, invece, che il regime transitorio può essere prolungato di «altri due anni al massimo» a decorrere dal 1° agosto 2009 per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di limiti dell'orario di lavoro; aggiunge, inoltre, che «Gli Stati membri dispongono, se necessario, di un ulteriore periodo di un anno al massimo per ovviare a speciali difficoltà ⁽²⁾ [nel rispettare tali prescrizioni]» ⁽³⁾. In quest'ultimo caso, l'articolo 17, paragrafo 5, precisa che gli Stati membri «seguono il procedimento» già indicato in un comma precedente per quanto riguarda la proroga di due anni.

Ne consegue che se uno Stato membro notifica, nel 2009, il suo auspicio di poter disporre di una proroga del regime transitorio per ovviare alle difficoltà nel rispettare il limite di 48 ore, tale notifica deve riferirsi al periodo 1° agosto 2009-31 luglio 2011. È opportuno che le autorità nazionali accertino quindi quali sono i progressi realizzabili in tale periodo in ordine al limite di 48 ore e, sulla base di tali informazioni, valutino se presumibilmente entro il 31 luglio 2011 sia possibile rispettare tale limite o se (e in che misura) ciò possa essere ostacolato da «speciali difficoltà». Se, sulla base di tale valutazione, lo Stato membro ritenga necessario un ulteriore periodo di un anno, deve informare di ciò la Commissione entro il 31 gennaio 2011, esponendo le sue ragioni.

Dalle informazioni di cui dispone la Commissione la situazione giuridica nel Regno Unito risulta la seguente:

- La durata settimanale media del lavoro (comprese le ore di lavoro straordinario) nel Regno Unito è di 48 ore, calcolata come media su un periodo massimo di 6 mesi (fino a 12 mesi se previsto da un contratto collettivo) ⁽⁴⁾. Le giurisdizioni nazionali hanno applicato le sentenze della Corte di giustizia sul trattamento del servizio di guardia sul posto di lavoro, che a tal fine è interamente contabilizzato come orario di lavoro. Questa posizione si applica anche al settore della salute.
- Il Regno Unito autorizza il ricorso alla facoltà di non applicazione di cui all'articolo 22 della direttiva in tutti i settori di attività. Tuttavia, sia le autorità nazionali che il TUC affermano che tale facoltà non è utilizzata su grande scala negli ospedali del Regno Unito e che la politica dei servizi medico-sanitari, al pari dell'accordo settoriale del New Deal mettono l'accento, invece, sull'abbandono dei lunghi tempi di lavoro tramite modifiche dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel settore ospedaliero.

⁽¹⁾ Il TUC ha indicato che aveva anche consultato la British Medical Association, che non è affiliata al TUC.

⁽²⁾ Si noti che le «speciali difficoltà» sembrano essere un criterio diverso, più rigoroso, di quello che si applica alla notifica del 2009 («difficoltà»).

⁽³⁾ Sottolineatura aggiunta.

⁽⁴⁾ Working Time Regulations del 1998 (regolamento relativo alla durata del lavoro), (reg. 4), ultima versione.

Stante quanto precede, il Regno Unito ha già compiuto progressi notevoli verso il rispetto del limite della durata settimanale del lavoro a 48 ore. Tutte le parti interessate sembrano d'accordo sul fatto che questo limite si applica già alla maggior parte dei medici in formazione, anche se non si dispone di cifre globali esatte.

Inoltre, va riconosciuto il fatto che l'accordo di partenariato sociale in vigore incoraggia l'abbandono della pratica abituale consistente nel ricorso a lunghi orari di lavoro per i medici in formazione e ricerca soluzioni alternative che garantiscano una formazione e prestazioni mediche di alta qualità, evitando di ricorrere alla facoltà di non applicazione, — pratica peraltro non seguita generalmente dai medici in formazione nel Regno Unito.

Tenendo conto di tali elementi, delle ragioni avanzate dalle autorità nazionali e delle risposte delle parti sociali, non sembra irragionevole disporre la proroga del regime transitorio al 1° agosto 2011 in un numero limitato di situazioni eccezionali. Dalle spiegazioni fornite dalle autorità nazionali si può dedurre che il ricorso alla settimana di 52 ore sarà piuttosto limitato, che sarà oggetto di una rigorosa sorveglianza e che le stesse autorità prevedono ulteriori progressi verso il pieno rispetto della direttiva nel corso dei due anni.

Ciononostante, le autorità nazionali sono incoraggiate a perseverare nei loro sforzi per giungere al pieno rispetto della settimana di 48 ore entro il 1° agosto 2011 e a favorire la consultazione permanente tra i datori di lavoro e i rappresentanti dei medici riguardo al regime da applicare.

5. Conclusioni

Stante quanto sopra, la Commissione ritiene che:

- è ammissibile che il Regno Unito necessiti di altri due anni al massimo a decorrere dal 1° agosto 2009, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva sull'orario di lavoro, per poter applicare pienamente il limite all'orario di lavoro (media settimanale massima di 48 ore) per quanto riguarda i medici in formazione. Tale proroga è necessaria per ovviare ad una serie di difficoltà temporanee specifiche per quanto riguarda alcuni posti, nell'ambito delle responsabilità del Regno Unito di organizzare e fornire servizi sanitari e cure mediche,
 - va osservato che, in ogni caso, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva, gli Stati membri che dispongono di una proroga del regime transitorio garantiscono che la durata settimanale del lavoro non superi 52 ore, calcolata come media su un periodo massimo di 6 mesi,
 - le disposizioni dell'articolo 17, paragrafo 5, non prevedono a questo stadio la proroga di *tre* anni del regime transitorio. Occorre invece che lo Stato membro interessato controlli i progressi compiuti durante i due anni di proroga del regime transitorio e valuti, su tale base, se e in che misura prevede difficoltà speciali per ovviare alle quali potrebbe rivelarsi necessario prorogare ulteriormente il termine. Se così, lo Stato membro può notificare questa necessità conformemente alla procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 5, quarto comma,
 - le autorità nazionali dovrebbero incoraggiare i datori di lavoro dei servizi medico-sanitari ad avviare o portare avanti la consultazione dei rappresentanti dei medici in formazione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, sesto comma, per giungere ad un accordo, se possibile, sulle disposizioni da applicare alla proroga del periodo transitorio e sulle misure da adottare per ridurre la durata settimanale del lavoro ad una media di 48 ore generalmente entro la fine di tale periodo,
 - le autorità nazionali sono invitate a garantire la diffusione del presente parere di modo che le autorità nazionali competenti possano (se necessario) tenerne conto.
-

PARERE DELLA COMMISSIONE

nel quadro dell'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro («Direttiva sull'orario di lavoro»)

Proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione nei Paesi Bassi

(2009/C 245/02)

1. Introduzione

Il presente parere si basa sull'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro ⁽¹⁾ («direttiva sull'orario di lavoro»). Essa fa seguito ad una notifica nella quale i Paesi Bassi hanno dichiarato, a norma di detto articolo, di voler prorogare fino al 31 luglio 2011 il regime transitorio per quanto riguarda limiti all'orario di lavoro dei medici in formazione.

I medici in formazione erano stati esclusi dal campo d'applicazione della prima direttiva sull'orario di lavoro del 1993. L'adozione nel 2000 di una direttiva che modificava la precedente ha determinato un cambiamento, per cui i medici in formazione, al pari degli altri lavoratori, sono ora contemplati dalla direttiva consolidata sull'orario di lavoro ⁽²⁾. Normalmente, l'articolo 6 della direttiva stabilisce che la durata media dell'orario di lavoro settimanale non deve superare 48 ore ⁽³⁾, comprese le ore di lavoro straordinario. Tuttavia, l'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva sull'orario di lavoro prevede un regime transitorio per l'applicazione di questi limiti all'orario di lavoro settimanale dei medici in formazione.

Le parti pertinenti dell'articolo 17, paragrafo 5, sono le seguenti:

«... Con riferimento all'articolo 6, (limite della durata settimanale media del lavoro a 48 ore) le deroghe (relative ai medici in formazione) sono consentite per un periodo transitorio di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2004.

Gli Stati membri dispongono, se necessario, di altri due anni al massimo (a decorrere dal 1° agosto 2009) per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di lavoro nell'ambito delle loro responsabilità di organizzare e fornire servizi sanitari e cure mediche. Almeno 6 mesi prima della scadenza del periodo transitorio, lo Stato membro interessato informa in modo motivato la Commissione, in modo che questa possa, entro 3 mesi dalla ricezione dell'informazione, esprimere un parere, previa opportune consultazioni. Lo Stato membro che non segua il parere della Commissione motiva la propria decisione. La comunicazione e le motivazioni dello Stato membro e il parere della Commissione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e trasmessi al Parlamento europeo.

Gli Stati membri dispongono, se necessario, di un ulteriore periodo di un anno al massimo per ovviare a speciali difficoltà incontrate nell'ambito delle responsabilità di cui al (precedente) comma. Essi seguono il procedimento di cui a detto comma.

Gli Stati membri provvedono affinché in nessun caso il numero di ore di lavoro settimanali superi una media di 58 ore durante i primi tre anni del periodo transitorio, una media di 56 ore per i due anni successivi e una media di 52 ore per l'eventuale periodo restante. ...

Con riferimento all'articolo 16, lettera b), (periodo di riferimento per il computo della durata settimanale media del lavoro) le deroghe (relative ai medici in formazione) sono consentite purché il periodo di riferimento non superi 12 mesi, durante la prima parte del periodo transitorio (2004-2007) e, successivamente, 6 mesi.»

L'articolo 17, paragrafo 5, prevede inoltre la consultazione tra i datori di lavoro e i rappresentanti dei lavoratori in merito all'applicazione del regime transitorio: «Il datore di lavoro consulta i rappresentanti dei lavoratori in tempo utile allo scopo di giungere ad un accordo, se possibile, sulle soluzioni da applicare al periodo transitorio.» Un simile accordo deve rispettare i limiti di cui all'articolo 17, paragrafo 5, ma può stabilire, in particolare, le misure da adottare per ridurre la durata settimanale del lavoro ad una media di 48 ore entro la fine del periodo transitorio.

⁽¹⁾ Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (GU L 299 del 18.11.2003, pag. 9). La direttiva consolida e abroga due direttive precedenti, vale a dire le direttive 93/104/CE e 2000/34/CE.

⁽²⁾ La direttiva 2000/34/CE doveva essere recepita nella legislazione nazionale, per quanto riguarda i medici in formazione, entro il 1° agosto 2004.

⁽³⁾ Ai sensi degli articoli 16, 17, 18 e 19 della direttiva, la media può essere calcolata su un «periodo di riferimento» non superiore a 4 mesi (norma generale), 6 mesi (atto legislativo o contratto collettivo per quanto riguarda determinate attività tra cui quelle dei medici in formazione), o 12 mesi (unicamente tramite contratto collettivo).

Tale regime transitorio figura in breve nella seguente tabella.

Tabella: Quadro riassuntivo del regime transitorio relativo ai medici in formazione conformemente all'articolo 17, paragrafo 5

Periodo	Deroga possibile	Condizioni
1° agosto 2004-31 luglio 2009	Deroga al limite della durata settimanale media del lavoro di 48 ore	Alla durata settimanale media del lavoro si applicheranno i seguenti limiti transitori: 1 agosto 2004-31 luglio 2007: tale durata non può superare una media di 58 ore/settimana. Il periodo di riferimento (*) non può superare 12 mesi. 1° agosto 2007-31 luglio 2009: non superiore alla media di 56 ore settimanali. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.
1° agosto 2009-31 luglio 2011	Proroga della deroga di cui sopra al limite di 48 ore	Ove necessario, per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di orario di lavoro nell'ambito delle responsabilità di organizzare e fornire servizi/cure mediche. Lo Stato membro che intenda ricorrere a tale deroga deve informarne la Commissione (in modo motivato) entro il 31 gennaio 2009. La Commissione esprime un parere in merito alla notifica. In ogni caso, la durata media del lavoro settimanale non può superare 52 ore. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.
1° agosto 2011-31 luglio 2012	Ulteriore possibile proroga della deroga di cui sopra	Se necessario, per ovviare a speciali difficoltà incontrate nell'ambito delle responsabilità di cui sopra. Lo Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga deve informarne la Commissione (in modo motivato) entro il 31 gennaio 2011. La Commissione esprime un parere in merito alla notifica. In ogni caso, la durata settimanale media del lavoro non può superare 52 ore. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.

(*) Il periodo di riferimento è il periodo massimo durante il quale può essere calcolata la durata media del lavoro settimanale.

2. Notifica da parte dello Stato membro

Con lettera del 27 gennaio 2009, registrata il 29 gennaio 2009, le autorità nazionali dei Paesi Bassi hanno comunicato ai servizi della Commissione di volersi avvalere della facoltà di cui all'articolo 17, paragrafo 5, di mantenere un regime transitorio speciale nei Paesi Bassi nel caso dei medici in formazione, per un periodo di due anni a decorrere dal 1° agosto 2009. Nella loro notifica esse rilevano i seguenti punti:

- Secondo la normativa nazionale ⁽¹⁾, la durata settimanale del lavoro dei medici in formazione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva, è già limitata per il periodo antecedente al 31 luglio 2009 a 56 ore, calcolata in media su un periodo di riferimento di 6 mesi.
- Inoltre, il servizio di guardia è computato interamente nel calcolo della durata massima settimanale dell'orario di lavoro dei medici in formazione.

(1) Het Arbeidstijdenbesluit (Decreto sull'orario di lavoro).

- Tuttavia, le organizzazioni rappresentative dei datori di lavoro nel settore ospedaliero ⁽¹⁾ hanno comunicato alle autorità nazionali che non è loro possibile, a breve termine, adottare le misure adeguate per organizzare i necessari servizi di guardia negli ospedali entro un orario di lavoro settimanale medio di 48 ore. Tali organizzazioni ritengono che, al fine di garantire la necessaria qualità e continuità dei servizi sanitari, sia essenziale autorizzare per altri due anni un limite di 52 ore.
- Le autorità nazionali ritengono che l'introduzione graduale di una settimana lavorativa di 48 ore faciliterà l'instaurazione di una nuova cultura in questo settore, anche se ciò richiederà un certo tempo.
- Le autorità nazionali hanno accolto la richiesta delle organizzazioni imprenditoriali del settore ospedaliero, alla condizione non negoziabile che queste ultime, insieme alle organizzazioni dei lavoratori, elaborino entro il 1° agosto 2009 un piano d'attuazione che riduca la durata settimanale media del lavoro a 48 ore entro il 1° agosto 2011.
- Con lettera del 22 luglio 2009, le autorità olandesi hanno comunicato alla Commissione che il 22 luglio 2009 le parti sociali interessate hanno concordato un simile piano d'attuazione; le autorità olandesi avrebbero confermato ufficialmente tali informazioni entro la fine di agosto 2009.

3. Risultato delle consultazioni sulla notifica

In sede di adozione dell'articolo 17, paragrafo 5, la Commissione ha dichiarato di interpretare l'espressione «previe opportune consultazioni» nel secondo comma dello stesso articolo, nel senso che essa deve «consultare le parti sociali a livello europeo e i rappresentanti degli Stati membri ...» prima di esprimere un parere riguardo alla proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione ⁽²⁾.

I servizi della Commissione hanno debitamente consultato tutti gli Stati membri e le parti sociali europee in merito alla notifica trasmessa dai Paesi Bassi.

Hanno risposto sette Stati membri (Bulgaria, Francia, Grecia, Lituania, Lussemburgo, Spagna e Svezia). Nessuno Stato membro ha sollevato obiezioni a che i Paesi Bassi beneficino di una proroga del periodo transitorio.

BusinessEurope ha dichiarato che la sua federazione consociata, la confederazione dell'industria e dei datori di lavoro dei Paesi Bassi (VNO-NCW), sostiene la notifica dei Paesi Bassi. Ha confermato inoltre che la decisione delle autorità nazionali dei Paesi Bassi di avvalersi delle disposizioni transitorie è basata su una richiesta avanzata dallo stesso settore ospedaliero. Inoltre l'associazione delle strutture ospedaliere dei Paesi Bassi, membro di VNO-NCW, è pienamente d'accordo con questo metodo e approva il contenuto della lettera di notifica inviata dalle autorità nazionali alla Commissione europea.

Secondo quanto affermato dalla CES (ETUC) in una risposta preliminare, sembrava che i sindacati dei Paesi Bassi ritenessero che le autorità nazionali non avevano consultato sufficientemente le parti sociali nazionali in merito alla questione. Non sono state fornite tuttavia ulteriori indicazioni al riguardo.

4. Valutazione della notifica nel contesto della direttiva

La direttiva sull'orario di lavoro è stata adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in conformità all'articolo 137, paragrafo 2, del trattato CE, che dispone che la Comunità adotti misure volte a migliorare l'ambiente di lavoro per proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori. Lo scopo principale della direttiva è stabilire prescrizioni minime di sicurezza e di salute in materia di organizzazione dell'orario di lavoro.

Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, la situazione secondo la legislazione nazionale è la seguente:

- Il limite generalmente applicabile all'orario di lavoro settimanale medio è di 48 ore, calcolato su un periodo di riferimento non superiore a 16 settimane. L'orario di lavoro è disciplinato in tale contesto da contratti collettivi dettagliati. Tuttavia, a norma della legge sull'orario di lavoro, del 1996, i cosiddetti periodi «inattivi» del servizio di guardia sul posto di lavoro sono stati considerati periodi di riposo e non sono stati inclusi nel calcolo della durata settimanale del lavoro.

⁽¹⁾ Nederlandse Federatie van Universitair medische centra/NFU (Federazione olandese dei centri medici universitari) e Nederlandse Vereniging van ziekenhuizen/NVZ (Associazione olandese dei Paesi Bassi dei centri ospedalieri).

⁽²⁾ Dichiarazione della Commissione riguardo all'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 6, della direttiva 2000/34/CE (GU L 195 dell'1.8.2000, pag. 45).

- Dopo che la Corte di giustizia nella causa *Jaeger* ⁽¹⁾ ha sentenziato che, ai fini della direttiva, tali periodi devono essere considerati nella loro totalità tempo di lavoro, questa sentenza è stata applicata dalle giurisdizioni nazionali in diversi casi concernenti il settore sanitario e i servizi di emergenza nei Paesi Bassi. Successivamente, il decreto 605/2005 sull'orario di lavoro ha modificato la legislazione nazionale dei Paesi Bassi in modo che i periodi inattivi durante il servizio di guardia sul posto di lavoro siano considerati tempo di lavoro. Secondo la legislazione nazionale, i contratti collettivi stipulati prima di questa modifica sono da considerarsi privi d'effetto in quanto non sono conformi alla nuova definizione.
- Le autorità nazionali hanno ritenuto che questa modifica avesse implicazioni rilevanti per i settori della salute e dell'assistenza, per cui hanno introdotto nel 2005, a titolo temporaneo, la facoltà di non applicare tale disposizione ai sensi dell'articolo 22 della direttiva per i settori in cui il servizio di guardia ha un ruolo determinante.
- In base a tale misura temporanea, il ricorso a questa deroga è limitato a situazioni in cui il servizio di guardia è necessario per assicurare la continuità e la qualità del servizio prestato e non si può evitarlo modificando l'organizzazione del lavoro. Esso presuppone un contratto collettivo pertinente e il consenso del lavoratore interessato; è ammesso inoltre unicamente se un periodo di riposo giornaliero o settimanale non fruito è compensato da un periodo di riposo immediato. Se sono soddisfatte tali condizioni, un lavoratore può decidere di lavorare in media fino a 60 ore la settimana, servizio di guardia incluso, calcolate su un periodo massimo di 26 settimane.

Secondo la Commissione, alla luce di tali informazioni, le condizioni di protezione previste dalla direttiva per l'applicazione di tale deroga sembrano attuate correttamente.

Dal punto di vista della Commissione, sarebbe (generalmente) opportuno concedere alle autorità nazionali una certa flessibilità nel riorganizzare i sistemi generali della formazione e del lavoro, se ciò consente di ridurre il ricorso a orari di lavoro prolungati da parte dei medici che si sono dichiarati d'accordo sull'applicazione della deroga.

Stando alle risposte alla consultazione, in particolare dalle parti sociali interessate, la Commissione ritiene che le ragioni avanzate dalle autorità nazionali possano essere accettate come valide.

5. Conclusioni

Stante quanto sopra, la Commissione ritiene che:

- è ammissibile che i Paesi Bassi necessitino di altri due anni al massimo a decorrere dal 1° agosto 2009, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE (direttiva sull'orario di lavoro), per poter applicare il limite all'orario di lavoro di cui all'articolo 6 della stessa per quanto riguarda i medici in formazione,
- va ricordato che, in ogni caso, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva, in questa situazione gli Stati membri devono garantire che la durata settimanale del lavoro non superi 52 ore, calcolata come media su un periodo massimo di 6 mesi,
- si prende atto del fatto che secondo le autorità nazionali, ai fini della notifica, è necessario che le organizzazioni interessate dei datori di lavoro e dei lavoratori a livello nazionale concordino, entro il 1° agosto 2009, un piano comune che, entro il 1° agosto 2011, riduca l'orario di lavoro settimanale nel settore ospedaliero a 48 ore. Risulta che un simile piano sia stato concordato il 22 luglio 2009,
- i datori di lavoro a livello nazionale sono incoraggiati a scambiare informazioni e organizzare consultazioni con i rappresentanti dei medici in formazione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, sesto comma, per giungere ad un accordo, se possibile, sulle disposizioni da applicarsi alla proroga del periodo transitorio e sulle misure da adottare per ridurre la durata settimanale del lavoro ad una media di 48 ore generalmente entro la fine del periodo transitorio,
- le autorità nazionali sono invitate a garantire la diffusione del presente parere di modo che le autorità nazionali competenti possano (se necessario) tenerne conto.

⁽¹⁾ *Jaeger* (causa C-151/02).

PARERE DELLA COMMISSIONE

nel quadro dell'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro («Direttiva sull'orario di lavoro»)

Proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione in Ungheria

(2009/C 245/03)

1. Introduzione

Il presente parere si basa sull'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro ⁽¹⁾ («direttiva sull'orario di lavoro»). Esso fa seguito ad una notifica nella quale l'Ungheria ha dichiarato, a norma di detto articolo, di voler prorogare fino al 31 luglio 2011 il regime transitorio per quanto riguarda i limiti all'orario di lavoro dei medici in formazione.

I medici in formazione erano stati esclusi dal campo d'applicazione della prima direttiva sull'orario di lavoro del 1993. L'adozione nel 2000 di una direttiva che modificava la precedente ha determinato un cambiamento, per cui i medici in formazione, al pari degli altri lavoratori, sono ora contemplati dalla direttiva consolidata sull'orario di lavoro ⁽²⁾. Normalmente, l'articolo 6 della direttiva stabilisce che la durata media dell'orario di lavoro settimanale non deve superare 48 ore ⁽³⁾, comprese le ore di lavoro straordinario. Tuttavia, l'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva sull'orario di lavoro prevede un regime transitorio per l'applicazione di questi limiti all'orario di lavoro settimanale dei medici in formazione.

Le parti pertinenti dell'articolo 17, paragrafo 5, sono le seguenti:

«... Con riferimento all'articolo 6, (limite della durata settimanale media del lavoro a 48 ore) le deroghe (relative ai medici in formazione) sono consentite per un periodo transitorio di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2004.

Gli Stati membri dispongono, se necessario, di altri due anni al massimo (a decorrere dal 1° agosto 2009) per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di lavoro nell'ambito delle loro responsabilità di organizzare e fornire servizi sanitari e cure mediche. Almeno 6 mesi prima della scadenza del periodo transitorio, lo Stato membro interessato informa in modo motivato la Commissione, in modo che questa possa, entro tre mesi dalla ricezione dell'informazione, esprimere un parere, previa opportune consultazioni. Lo Stato membro che non segua il parere della Commissione motiva la propria decisione. La comunicazione e le motivazioni dello Stato membro e il parere della Commissione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e trasmessi al Parlamento europeo.

Gli Stati membri dispongono, se necessario, di un ulteriore periodo di un anno al massimo per ovviare a speciali difficoltà incontrate nell'ambito delle responsabilità di cui al (precedente) comma. Essi seguono il procedimento di cui a detto comma.

Gli Stati membri provvedono affinché in nessun caso il numero di ore di lavoro settimanali superi una media di 58 ore durante i primi tre anni del periodo transitorio, una media di 56 ore per i due anni successivi e una media di 52 ore per l'eventuale periodo restante. ...

Con riferimento all'articolo 16, lettera b), (periodo di riferimento per il computo della durata settimanale media del lavoro) le deroghe (relative ai medici in formazione) sono consentite purché il periodo di riferimento non superi 12 mesi, durante la prima parte del periodo transitorio (2004-2007) e, successivamente, 6 mesi».

L'articolo 17, paragrafo 5, prevede inoltre la consultazione tra i datori di lavoro e i rappresentanti dei lavoratori in merito all'applicazione del regime transitorio: «Il datore di lavoro consulta i rappresentanti dei lavoratori in tempo utile allo scopo di giungere ad un accordo, se possibile, sulle soluzioni da applicare al periodo transitorio». Un simile accordo deve rispettare i limiti di cui all'articolo 17, paragrafo 5, ma può stabilire, in particolare, le misure da adottare per ridurre la durata del lavoro settimanale ad una media di 48 entro la fine del periodo transitorio.

⁽¹⁾ Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, (GU L 299, del 18.11.2003, pag. 9). La direttiva consolida e abroga due direttive precedenti, vale a dire le direttive 93/104/CE e 2000/34/CE.

⁽²⁾ La direttiva 2000/34/CE doveva essere recepita nella legislazione nazionale, per quanto riguarda i medici in formazione, entro il 1° agosto 2004.

⁽³⁾ Ai sensi degli articoli 16, 17, 18 e 19 della direttiva, la media può essere calcolata su un «periodo di riferimento» non superiore a 4 mesi (norma generale), 6 mesi (con atto legislativo o sulla base di un contratto collettivo nel caso di determinate attività tra cui quelle dei medici in formazione), o 12 mesi (unicamente tramite contratto collettivo).

Tale regime transitorio figura in breve nella seguente tabella.

Tabella: Quadro riassuntivo del regime transitorio relativo ai medici in formazione conformemente all'articolo 17, paragrafo 5

Periodo	Deroga possibile	Condizioni
1° agosto 2004-31 luglio 2009	Deroga al limite della durata settimanale media del lavoro di 48 ore	Alla durata settimanale media del lavoro si applicheranno i seguenti limiti transitori: 1° agosto 2004-31 luglio 2007: tale durata non può superare una media di 58 ore/settimana. Il periodo di riferimento (*) non può superare i 12 mesi. 1° agosto 2007-31 luglio 2009: tale durata può superare una media di 56 ore/settimana. Il periodo di riferimento non può superare i 6 mesi.
1° agosto 2009-31 luglio 2011	Proroga della deroga di cui sopra al limite di 48 ore	Se necessario, per ovviare alle difficoltà nel rispettare le prescrizioni in materia di orario di lavoro nell'ambito delle responsabilità di organizzare e fornire servizi/cure mediche. Lo Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga deve informarne la Commissione (in modo motivato) entro il 31 gennaio 2009. La Commissione esprime un parere in merito alla notifica. In ogni caso, la durata settimanale media del lavoro non può superare le 52 ore. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.
1 agosto 2011-31 luglio 2012	Ulteriore possibile proroga della deroga di cui sopra	Se necessario, per ovviare a speciali difficoltà incontrate nell'ambito delle responsabilità di cui sopra. Lo Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga deve informarne la Commissione (in modo motivato) entro il 31 gennaio 2011. La Commissione esprime un parere in merito alla notifica. In ogni caso, la durata settimanale media del lavoro non può superare le 52 ore. Il periodo di riferimento non può superare 6 mesi.

(*) Il periodo di riferimento è il periodo massimo sul quale può essere calcolata la durata media del lavoro settimanale.

2. Notifica da parte dello Stato membro

Con lettera del 28 gennaio 2009, registrata il 3 febbraio 2009, le autorità nazionali ungheresi hanno comunicato ai servizi della Commissione di volersi avvalere della facoltà di cui all'articolo 17, paragrafo 5, di mantenere un regime transitorio speciale al fine di consentire un orario di lavoro settimanale medio non superiore a 52 ore per i medici in formazione, per una durata massima di due anni a decorrere dal 1° agosto 2009.

Nella loro notifica esse rilevano i seguenti punti:

- Secondo la normativa nazionale ⁽¹⁾, la durata settimanale media del lavoro dei medici che iniziano il loro tirocinio per la prima specializzazione è già limitata a 56 ore fino al 31 luglio 2009, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva.
- Tuttavia, l'Ungheria non è tuttora nella condizione di poter ridurre la durata settimanale media del lavoro dei medici in formazione a 48 ore con decorrenza dal 1° agosto 2009. A detta delle autorità nazionali, l'organizzazione dell'orario del servizio di guardia nei servizi medico-sanitari è diventata più difficile a causa delle sentenze pronunciate dalla Corte di Giustizia ⁽²⁾, secondo le quali tutte le ore di reperibilità sul posto di lavoro e i periodi di lavoro prestato in risposta ad una chiamata durante il servizio di guardia lontano dal posto di lavoro devono essere contabilizzati nell'orario di lavoro. L'Ungheria ha recepito tale disposizione nella legislazione nazionale.

⁽¹⁾ Articolo 28, paragrafo 6, della legge LXXXIV del 2003 relativa a taluni aspetti delle attività legate all'assistenza medico-sanitaria.

⁽²⁾ Riferimento: sentenze della Corte di Giustizia nelle cause *SIMAP* (causa C-303/98), *Jaeger* (causa C-151/02) e *Dellas* (causa C-14/04).

- È necessario inoltre cambiare il sistema della formazione specialistica dei medici al fine di tener conto di questi ultimi sviluppi. Il servizio di guardia è considerato un elemento essenziale della formazione e, attualmente, sarebbero necessari orari di lavoro superiori all'orario massimo di 48 ore per consentire ai medici in formazione di seguire sistematicamente determinati casi allo scopo di poter acquisire quanto prima le conoscenze e le capacità necessarie all'esercizio della professione in maniera autonoma. I necessari periodi di riposo sono garantiti.
- È attualmente in corso una revisione della formazione. Tuttavia, è necessario un periodo transitorio più lungo per poter modificare le disposizioni relative ai medici già tirocinanti durante tale periodo, in particolare per quanto riguarda la domanda di risorse umane, le questioni finanziarie, il regime e il contenuto professionale della formazione.
- L'Ungheria ritiene che anche i problemi legati alle risorse umane nel settore sanitario giustifichino l'applicazione del periodo transitorio di due anni. In tale periodo i prestatori di servizi medico-sanitari possono prepararsi all'applicazione delle norme generali relative ai medici in formazione.

3. Risultato delle consultazioni sulla notifica

In sede di adozione dell'articolo 17, paragrafo 5, la Commissione ha dichiarato di interpretare l'espressione «previe opportune consultazioni» nel secondo comma dello stesso articolo, nel senso che essa deve «consultare le parti sociali a livello europeo e i rappresentanti degli Stati membri...» prima di esprimere un parere riguardo alla proroga del regime transitorio relativo all'orario di lavoro dei medici in formazione ⁽¹⁾.

I servizi della Commissione hanno debitamente consultato tutti gli Stati membri e le parti sociali europee in merito alla notifica trasmessa dall'Ungheria.

Hanno risposto otto Stati membri (Bulgaria, Francia, Grecia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Spagna e Svezia). Nessuno Stato membro ha sollevato obiezioni a che l'Ungheria benefici di una proroga del periodo transitorio.

Le parti sociali europee che rappresentano i datori di lavoro non si sono espresse riguardo alla questione dell'Ungheria.

Nel rispondere alla consultazione, la CES ha dichiarato che il sindacato ungherese competente che rappresenta i medici e i medici in formazione (Associazione medica ungherese) ha riconosciuto la necessità di un regime transitorio per altri due anni, come richiesto dalle autorità nazionali. Essa ha inoltre ammesso la necessità di accordare del tempo per introdurre le opportune modifiche all'organizzazione della formazione dei medici. Tuttavia, secondo la confederazione, le autorità nazionali non l'hanno informata o consultata in misura sufficiente, né l'ha fatto l'Ordine dei medici ungheresi, in merito alla proroga del regime transitorio o alla revisione della formazione professionale dei medici.

4. Valutazione della notifica nel contesto della direttiva

La direttiva sull'orario di lavoro è stata adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in conformità all'articolo 137, paragrafo 2, del trattato CE, che dispone che la Comunità adotti misure volte a migliorare l'ambiente di lavoro per proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori. Lo scopo principale della direttiva è stabilire prescrizioni minime di sicurezza e di salute in materia di organizzazione dell'orario di lavoro.

Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, la situazione giuridica in Ungheria è la seguente:

- L'Ungheria si è già conformata ai limiti transitori di cui all'articolo 17, paragrafo 5, entro il 31 luglio 2009, applicando il limite settimanale medio stabilito di 58 ore entro il 1° agosto 2007, e quello di 56 ore entro il 1° agosto 2009. Un decreto ministeriale stabilisce le condizioni per l'utilizzo di tali ore di lavoro straordinario che (secondo quanto dichiarato dalle autorità nazionali) sono destinate a garantire la presenza di un numero sufficiente di medici tra il personale dei servizi di urgenza e di guardia.
- In passato, nel calcolo della durata del lavoro settimanale nel settore sanitario non erano contabilizzati, o lo erano solo in parte, i periodi di servizio di guardia sul posto di lavoro. Tuttavia, nel 2005 le giurisdizioni nazionali hanno sentenziato che i periodi di servizio di guardia devono contare come ore di lavoro prestate in conformità alla pertinente giurisprudenza della Corte di giustizia europea ⁽²⁾. L'Ungheria ha modificato la sua legislazione nazionale nel 2007 ⁽³⁾ per garantire che, con decorrenza dal 1° gennaio 2008, i servizi di guardia sul posto di lavoro siano contabilizzati nella loro totalità come orario di lavoro prestato.

⁽¹⁾ Dichiarazione della Commissione riguardo all'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 6, della direttiva 2000/34/CE (GU L 195 dell'1.8.2000, pag. 45).

⁽²⁾ SIMAP (causa C-303/98), Jaeger (causa C-151/02).

⁽³⁾ Legge LXXII del 2007 che modifica la legge sull'assistenza sanitaria.

- L'Ungheria si avvale della facoltà di non applicazione (deroga ai sensi dell'articolo 22 della direttiva) per il settore sanitario ⁽¹⁾; pertanto, i medici in formazione possono lavorare più di 48 ore la settimana previo loro consenso scritto. Le misure di protezione da rispettare previste dalla direttiva per avvalersi della facoltà di deroga sono state attuate correttamente. Tuttavia, il normale orario di lavoro settimanale può essere prolungato di 12 ore o di 24 ore in caso di servizio di guardia (il limite massimo è fissato a 72 ore).

Dal punto di vista della Commissione, sarebbe (generalmente) opportuno concedere alle autorità nazionali una certa flessibilità nel riorganizzare i sistemi generali della formazione e del lavoro, se ciò consente di ridurre il ricorso a orari di lavoro prolungati da parte di medici che si sono dichiarati d'accordo sull'applicazione della deroga.

Stando alle risposte alla consultazione, in particolare dalle parti sociali interessate, la Commissione ritiene che le motivazioni avanzate dalle autorità nazionali possano essere considerate fondate.

5. Conclusioni

Stante quanto sopra, la Commissione ritiene che:

- è ammissibile che l'Ungheria disponga di altri due anni al massimo a decorrere dal 1° agosto 2009, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva sull'orario di lavoro, per ridurre il numero delle ore di lavoro settimanali a una media di 48 ore. Tale proroga è necessaria al fine di ovviare alle difficoltà temporanee nel rispettare il limite dell'orario di lavoro nell'ambito delle responsabilità dell'Ungheria di organizzare e fornire servizi sanitari e cure mediche,
- va sottolineato che, in ogni caso, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva, in questa situazione gli Stati membri devono garantire che la durata settimanale del lavoro non superi 52 ore, calcolata come media su un periodo massimo di 6 mesi,
- le autorità nazionali sono incoraggiate a scambiare informazioni e organizzare consultazioni con i rappresentanti dei medici in formazione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, sesto comma, per giungere ad un accordo, se possibile, sulle disposizioni da applicare alla proroga del periodo transitorio e sulle misure da adottare per ridurre la durata settimanale del lavoro ad una media di 48 ore generalmente entro la fine di tale periodo,
- le autorità nazionali sono invitate a garantire la diffusione del presente parere di modo che le autorità nazionali competenti possano (se necessario) tenerne conto.

⁽¹⁾ Sezione 13 della legge sull'assistenza sanitaria del 2003, modificata nel 2004 e nel 2007.

II

*(Comunicazioni)*COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI
DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso COMP/M.5594 — TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2009/C 245/04)

In data 28 settembre 2009 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua tedesco e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
 - in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32009M5594. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.
-

IV

*(Informazioni)*INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI
DELL'UNIONE EUROPEA

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 9 ottobre 2009

recante nomina dei membri titolari e supplenti italiani, lussemburghesi e maltesi del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti

(2009/C 245/05)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il regolamento (CEE) n. 1408/71 del Consiglio, del 14 giugno 1971, relativo all'applicazione dei regimi di sicurezza sociale ai lavoratori subordinati, ai lavoratori indipendenti e ai loro familiari che si spostano all'interno della Comunità ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 82,

visti gli elenchi di candidature presentati al Consiglio dai governi degli Stati membri,

considerando quanto segue:

- (1) Con decisione del 30 marzo 2009 ⁽²⁾, il Consiglio ha nominato i membri titolari e supplenti del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti per il periodo che va dal 30 marzo 2009 al 29 marzo 2011, ad eccezione di alcuni membri tra cui i membri titolari e supplenti italiani, lussemburghesi e maltesi.
- (2) I Governi italiano, lussemburghese e maltese hanno presentato le candidature per alcuni seggi vacanti,

DECIDE:

Articolo unico

Sono nominati membri titolari e supplenti del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti per il periodo fino al 29 marzo 2011:

RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI

Paese	Membri titolari	Membri supplenti
Italia	Sig.ra Maria Grazia CATALDI	Sig.ra Enza AMATO
Lussemburgo	Sig. Claude EWEN Sig. Romain EWERT	Sig.ra Mady KRIES

⁽¹⁾ GU L 149 del 5.7.1971, pag. 2.

⁽²⁾ GU C 83 del 7.4.2009, pag. 19.

RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI DEI LAVORATORI

Paese	Membri titolari	Membri supplenti
Italia	Sig. Michele ZERILLO Sig. Gianluca LODETTI	Sig. Enrico MORONI
Lussemburgo	Sig. Eduardo DIAS Sig. Vincent JACQUET	Sig.ra Tania MATIAS
Malta	Sig.ra Margaret MAGRIN Sig. Martin BALZAN	Sig. Terry GOSDEN

RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI DEI DATORI DI LAVORO

Paese	Membri titolari	Membri supplenti
Italia	Sig.ra Paola ASTORRI Sig. Giacomo Emilio CURATOLO	Sig.ra Elvira MASSIMIANO
Lussemburgo	Sig. François ENGELS Sig. Tom HERMES	Sig.ra Fabienne LANG

Fatto a Lussemburgo, addì 9 ottobre 2009.

Per il Consiglio
La presidente
Å. TORSTENSSON

DECISIONE DEL CONSIGLIO**del 9 ottobre 2009****relativa alla nomina dei membri titolari e supplenti sloveni del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti**

(2009/C 245/06)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il regolamento (CEE) n. 1408/71 del Consiglio, del 14 giugno 1971, relativo all'applicazione dei regimi di sicurezza sociale ai lavoratori subordinati, ai lavoratori autonomi e ai loro familiari che si spostano all'interno della Comunità ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 82,

visti gli elenchi di candidature presentati al Consiglio dai governi degli Stati membri,

considerando quanto segue:

- (1) Con decisione del 30 marzo 2009 ⁽²⁾, il Consiglio ha nominato i membri titolari e supplenti del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti per il periodo che va dal 30 marzo 2009 al 29 marzo 2011, ad eccezione di alcuni membri tra cui i membri titolari e supplenti sloveni.
- (2) Il Governo sloveno ha presentato le candidature per alcuni seggi resisi vacanti,

DECIDE:

Articolo unico

Sono nominati membri titolari e supplenti del Comitato consultivo per la sicurezza sociale dei lavoratori migranti per il periodo che scade il 29 marzo 2011:

RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI

Paese	Membri titolari	Membri supplenti
Slovenia	Sig.ra Jana LOVŠIN Sir.ra Zvezdana VEBER-HARTMAN	Sig.ra Janja ROMIH

RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI DEI LAVORATORI

Paese	Membri titolari	Membri supplenti
Slovenia	Sig.ra Metka ROKSANDIĆ Sig.ra Maja KONJAR	Sig. Ivan AŠENBERGER

RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI DEI DATORI DI LAVORO

Paese	Membri titolari	Membri supplenti
Slovenia	Sig.ra Urška JEREB Sig. Tomaž BERNIK	Sig.ra Slavi PIRŠ

Fatto a Lussemburgo, addì 9 ottobre 2009.

Per il Consiglio
La presidente
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ GU L 149 del 5.7.1971, pag. 2.

⁽²⁾ GU C 83 del 7.4.2009, pag. 19.

DECISIONE DEL CONSIGLIO**del 9 ottobre 2009****relativa alla nomina di due membri supplenti del consiglio di direzione della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro**

(2009/C 245/07)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il regolamento (CEE) n. 1365/75 del Consiglio, del 26 maggio 1975, concernente l'istituzione di una Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6,

visti gli elenchi dei candidati presentati dai governi degli Stati membri e dalle organizzazioni dei lavoratori e dei datori di lavoro,

considerando quanto segue:

- (1) Con la decisione del 24 novembre 2007 ⁽²⁾, il Consiglio ha nominato i membri titolari e i membri supplenti del consiglio di amministrazione della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro per il periodo dal 1° dicembre 2007 al 30 novembre 2010, ad eccezione di taluni membri supplenti, tra cui i membri supplenti spagnoli e olandesi.
- (2) La Confederazione europea dei sindacati ha presentato le candidature per i due seggi da coprire,

DECIDE:

Articolo unico

Sono nominati membri supplenti del consiglio di direzione della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro per il periodo che scade il 30 novembre 2010:

RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI DEI LAVORATORI

Paese	Membri supplenti
Paesi Bassi	sig. Arie WOLTMEIJER
Spagna	sig.ra Janire DOMINGUEZ

Fatto a Lussemburgo, addì 9 ottobre 2009.

Per il Consiglio
La presidente
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ GU L 139 del 30.5.1975, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 282 del 24.11.2007, pag. 10.

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

12 ottobre 2009

(2009/C 245/08)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,4765	AUD	dollari australiani	1,6289
JPY	yen giapponesi	132,99	CAD	dollari canadesi	1,5248
DKK	corone danesi	7,4442	HKD	dollari di Hong Kong	11,4432
GBP	sterline inglesi	0,93330	NZD	dollari neozelandesi	2,0106
SEK	corone svedesi	10,2978	SGD	dollari di Singapore	2,0633
CHF	franchi svizzeri	1,5175	KRW	won sudcoreani	1 727,25
ISK	corone islandesi		ZAR	rand sudafricani	10,9490
NOK	corone norvegesi	8,3275	CNY	renminbi Yuan cinese	10,0748
BGN	lev bulgari	1,9558	HRK	kuna croata	7,2552
CZK	corone ceche	25,821	IDR	rupia indonesiana	14 012,10
EEK	corone estoni	15,6466	MYR	ringgit malese	5,0201
HUF	fiorini ungheresi	269,45	PHP	peso filippino	68,786
LTL	litas lituani	3,4528	RUB	rublo russo	43,5885
LVL	lats lettoni	0,7093	THB	baht thailandese	49,219
PLN	zloty polacchi	4,2540	BRL	real brasiliano	2,5735
RON	leu rumeni	4,2860	MXN	peso messicano	19,4780
TRY	lire turche	2,1595	INR	rupia indiana	68,6420

⁽¹⁾ Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

COMMISSIONE

Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro «Persone» 2010 del 7° programma quadro CE di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

(2009/C 245/09)

Si avvertono gli interessati della pubblicazione di un invito a presentare proposte, nell'ambito del programma di lavoro «Persone» 2010 del 7° programma quadro CE di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013).

Si sollecita la presentazione di proposte per il seguente invito. I termini ultimi per l'invio delle proposte e lo stanziamento di bilancio sono riportati nel testo del bando, che è pubblicato sul sito web CORDIS.

Programma specifico «Persone»

Titolo dell'invito	Codice identificativo dell'invito
La notte dei ricercatori	FP7-PEOPLE-2010-NIGHT

Questo invito a presentare proposte riguarda il programma di lavoro 2010 adottato dalla Commissione con decisione C(2009) 5892 del 29.7.2009.

Le informazioni sul bando ed il programma di lavoro nonché le indicazioni destinate ai proponenti sulle modalità per la presentazione delle proposte sono disponibili sul sito web CORDIS: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

COMMISSIONE

AIUTO DI STATO — GRECIA

**Aiuto di Stato C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 ed ex N 169/08) — Infrastrutture portuali —
finanziamento pubblico di infrastrutture e attrezzature nel porto del Pireo**

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/C 245/10)

Con la lettera del 13 luglio 2009 — riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi — la Commissione ha comunicato alla Grecia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione alle misure in oggetto.

La Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni in merito ad altre misure di cui alla lettera che segue la presente sintesi.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito alla misura per la quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Energia e dei Trasporti
Direzione A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22964104

Dette osservazioni saranno comunicate alla Grecia. Su richiesta scritta debitamente motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

TESTO DELLA SINTESI

I. PROCEDURA

Il 25 febbraio e il 28 marzo 2008 le autorità greche hanno notificato tre misure alla Commissione (casi N 105/08, N 168/08 e N 169/08) relative a diversi investimenti nel porto del Pireo.

La Commissione ha deciso di avviare il procedimento formale di esame previsto all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE relativamente ai diversi investimenti (di cui *infra*) e di non sollevare obiezioni per due degli investimenti notificati. Il primo di questi investimenti è relativo alla costruzione di una passerella di imbarco per passeggeri nel terminal passeggeri del porto del Pireo con un costo complessivo di 2 626 717 EUR (caso N 105/08). La Commissione ritiene che il relativo finanziamento pubblico non comporti elementi di aiuto di Stato. La seconda misura è relativa alla costruzione di due piccoli pontili nel terminal passeggeri del porto del Pireo con un costo complessivo di 2 467 800 EUR (caso N 105/08). Per quanto riguarda questa misura la Commissione ritiene che il relativo finanziamento

pubblico contenga un aiuto di Stato compatibile con il mercato comune.

II. DESCRIZIONE DELLE MISURE PER LE QUALI LA COMMISSIONE AVVIA IL PROCEDIMENTO

Le autorità greche prevedono di finanziare integralmente con risorse statali la costruzione di un pontile nel molo I del terminal container del porto del Pireo e l'acquisto delle attrezzature adiacenti al pontile per un costo complessivo di 35 000 000 EUR (caso N 168/08). Della misura in questione beneficerà esclusivamente l'Autorità del porto del Pireo (in prosieguo «APP») che utilizzerà e sfrutterà l'infrastruttura.

Inoltre le autorità greche intendono anche finanziare integralmente le spese di acquisto dell'attrezzatura di carico e scarico con un costo complessivo di 17 813 000 EUR nella sezione terminal container del porto del Pireo (caso N 169/08). Una parte di questa attrezzatura è messa a disposizione dell'APP e la

restante costituisce parte dell'infrastruttura portuale messa a disposizione del concessionario sulla base di una gara d'appalto europea aperta e trasparente. Ai sensi della convenzione di concessione, il concessionario ha l'obbligo di migliorare il molo II, di costruire un nuovo molo III e di prestare i servizi portuali nel terminal container. Il concessionario sarà in posizione concorrenziale con l'APP nella prestazione di questi servizi.

III. VALUTAZIONE DELLA MISURA

Sussistenza di aiuto di Stato

A prima vista la Commissione ritiene che l'intervento statale nella costruzione del pontile nel molo I (caso N 168/08) e l'acquisto di tutte le attrezzature (in entrambi i casi N 168/08 e N 169/08) non contengano elementi di aiuto di Stato per gli utilizzatori finali, giacché l'infrastruttura e l'attrezzatura saranno a disposizione di tutti gli utilizzatori su base non discriminatoria.

Secondo la Commissione, il finanziamento statale dell'attrezzatura posta a disposizione del concessionario non contiene neppure elementi di aiuto di Stato per il concessionario, poiché quest'ultimo paga il prezzo di mercato per l'uso dell'attrezzatura in questione sulla base di una gara pubblica.

Ciò nonostante la Commissione considera, preliminarmente, che il finanziamento statale del pontile e di tutta l'attrezzatura costituisca un aiuto di Stato a favore dell'APP poiché la esenta dai costi degli investimenti delle attrezzature nel porto del Pireo che normalmente dovrebbero essere a suo carico.

Compatibilità dell'aiuto

L'aiuto di Stato a favore dell'APP è stato valutato ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, e dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE. La Commissione ritiene in via preliminare che tutti i progetti notificati non possono essere ritenuti compatibili con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, poiché non esiste né un servizio di interesse economico generale legittimo e adeguatamente definito, né un affidamento adeguato e inoltre non è garantito che l'indennizzo pagato sia proporzionale all'obiettivo perseguito.

Per quanto attiene all'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, la Commissione osserva che tutti i progetti sottoposti all'esame sono coerenti con gli obiettivi della politica comunitaria in materia di trasporti. Tuttavia, occorre accertare se gli investimenti possono essere realizzati con un minore finanziamento statale o senza ricorrere ad un finanziamento dello Stato. Occorre valutare separatamente i vari tipi di infrastrutture cui fanno riferimento i progetti di investimento. Pertanto la Commissione chiede alle autorità greche di fornire un'analisi dettagliata dei costi di investimento e degli interventi statali, in particolare per quanto riguarda il pontile da costruire nel molo I e gli elementi della sovrastruttura che devono essere installati nello stesso.

La Commissione osserva che il pontile nel molo I del terminal container è un tipo di infrastruttura che normalmente richiede considerevoli investimenti di capitale, che, di solito, non sono forniti su mera base commerciale. Quindi può essere necessario un intervento statale.

Al contrario, la Commissione ritiene che le attrezzature da installarsi nel molo I e le attrezzature che devono essere messe a disposizione dell'APP e del concessionario costituiscano parte della cosiddetta sovrastruttura, che normalmente è coperta da un finanziamento privato su base meramente commerciale. Di conseguenza, la Commissione dubita che il finanziamento statale sia necessario e che l'APP non sia in grado di finanziare l'attrezzatura in questione con risorse proprie. Inoltre, giacché la Commissione non ha mai avuto esperienza di finanziamento di sovrastrutture da parte dello Stato in porti così grandi e altamente concorrenziali, essa intende ottenere il parere delle parti interessate alla questione.

Inoltre, il fatto che lo Stato copre integralmente i costi degli elementi di infrastruttura solleva dubbi relativamente alla proporzionalità e alla limitazione al minimo necessario dell'intervento statale.

Per quanto riguarda la concorrenza intra e interportuale, la Commissione ritiene che, in via preliminare, l'intervento statale nei progetti in esame non avrà effetti significativi sulla concorrenza tra l'APP e il concessionario dato che quest'ultimo ha presentato un'offerta in una gara pubblica che tiene già conto della posizione concorrenziale dell'APP una volta eseguiti i progetti di investimento notificati.

Ciò nonostante la Commissione nutre dubbi relativamente al fatto che il finanziamento statale dell'infrastruttura che dovrà essere gestita dall'APP non vada a detrimento della concorrenza interportuale e non pregiudichi il commercio tra gli Stati membri in misura contraria all'interesse comune. Detti dubbi sono particolarmente fondati per quanto riguarda l'acquisizione delle attrezzature (elementi della sovrastruttura), giacché una simile infrastruttura è normalmente finanziata dagli stessi operatori portuali.

TESTO DELLA LETTERA

«Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Ελλάδα ότι, κατόπιν εξέτασης των πληροφοριών που υπέβαλαν οι αρχές της χώρας σας σχετικά με τα ως άνω μέτρα, έχει ληφθεί η απόφαση κίνησης της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Οι ελληνικές αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, κοινοποίησαν στην Επιτροπή, με ηλεκτρονικά μηνύματα της 25ης Φεβρουαρίου και της 28ης Μαρτίου 2008, τα προαναφερθέντα μέτρα. Οι κοινοποιήσεις καταχωρήθηκαν στο μητρώο κρατικών ενισχύσεων με στοιχεία αναφοράς αριθ. N 105/08, N 168/08 και N 169/08.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολές της στις 4 Ιουνίου 2008, στις 28 Αυγούστου 2008, στις 18 Φεβρουαρίου 2009 και στις 16 Απριλίου 2009 ⁽¹⁾ ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες, τις οποίες διαβίβασαν οι ελληνικές αρχές με τις επιστολές της 27ης Ιουνίου 2008, της 14ης Οκτωβρίου 2008, της 23ης Δεκεμβρίου 2008, της 13ης Μαρτίου 2009 και της 15ης Μαΐου 2009 ⁽²⁾, αντιστοίχως.

⁽¹⁾ Στοιχεία αναφοράς: TREN(2008) D/423861, TREN(2008) D/432683, TREN(2009) D/43829, και TREN(2009) D/50782.

⁽²⁾ Καταχωρήθηκε με στοιχεία αναφοράς: TREN(2008) A/508196, TREN(2008) A/523428, TREN(2008) A/5020, TREN(2008) A/12294 και TREN(2009) A/18832.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1.1. Περιγραφή του δικαιούχου

- (3) Η εταιρεία, *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.* ή *Piraeus Port Authority S.A.* (εφεξής αναφερόμενος ως ο ΟΛΠ) ιδρύθηκε με το νόμο 2688/1999, μετά την μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, οργανισμού δημόσιου δικαίου, που ιδρύθηκε το 1930, σε εταιρεία κοινής ωφελείας. Βάσει σύμβασης παραχώρησης η οποία υπεγράφη με το Ελληνικό Δημόσιο⁽³⁾ ο ΟΛΠ έλαβε το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του Λιμένος Πειραιώς, ενώ το Δημόσιο διατηρεί την κυριότητα της ακίνητης υποδομής του Λιμένος. Ο ΟΛΠ έχει αναλάβει καθήκοντα διαχείρισης, περιλαμβανομένης της ευθύνης για την κατασκευή και τη μεταγενέστερη διαχείριση/συντήρηση έργων υποδομής.
- (4) Ο ΟΛΠ είναι, συνεπώς, δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας στην οποία το Ελληνικό Δημόσιο έχει κατέχει μεγαλύτερο μέρος των μετοχών (το 74 % των μετοχών⁽⁴⁾). Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΛΠ έχει ιδιωτικοποιηθεί εν μέρει με τους ιδιώτες μετόχους να κατέχουν το μικρότερο μέρος των μετοχών (το 26 %). Οι μετοχές του ΟΛΠ είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ωστόσο, από νομικής πλευράς, παραμένει δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του ελληνικού διοικητικού δικαίου καθώς: (α) το Ελληνικό Δημόσιο είναι κάτοχος του μεγαλύτερου μέρους των μετοχών, και κατά συνέπεια, έχει την ικανότητα άσκησης ελέγχου, και (β) ασκεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του Λιμένος Πειραιώς βάσει σύμβασης παραχώρησης από το Δημόσιο.
- (5) Οι βασικές δραστηριότητες του ΟΛΠ είναι οι εξής: α) δημιουργία, η οργάνωση και λειτουργία όλων των μερών της λιμενικής υποδομής, β) παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε πλοία, η φόρτωση/εκφόρτωση και η αποθήκευση εμπορευμάτων και οχημάτων, και γ) παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια.
- (6) Επιπλέον, η εταιρεία παρέχει εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε πλοία (παροχή ύδατος, ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποπλυμάτων, κλπ.) και άλλες παρεπόμενες υπηρεσίες (λειτουργία εκθεσιακού/συνεδριακού κέντρου, υπόγειο και υπέργειο χώρο στάθμευσης, ενοικίαση γης και χώρου κτιρίων σε τρίτα μέρη έναντι πληρωμής, ενοικίαση ζώνης επισκευής πλοίων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις επισκευής και κατασκευής πλοίων, κλπ.).

1.2. Δομή του Λιμένος

- (7) Ο λιμένας Πειραιώς χωρίζεται σε δύο ζώνες (βλ. παράρτημα): το εμπορικό λιμάνι και το επιβατικό λιμάνι.
- (8) Το **εμπορικό λιμάνι** διαθέτει 3 τερματικούς σταθμούς.
- i) Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων έχει δύο προβλήτες συνολικού μήκους 2,8 χιλ., επιφάνειας 900 000 μ², με αποθηκευτικό χώρο 626 000 μ² και ετήσια χωρητικότητα 1,6 — 1,8 εκατ. ισοδύναμων μονάδων είκοσι ποδών (TEUs). Η υποδομή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων επεκτείνεται με την επέκταση του προβλήτα I, την ανανέωση του εξοπλισμού του προ-

βλήτα II και την κατασκευή νέου προβλήτα III, με χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs ετησίως. Στόχος της εν λόγω επέκτασης είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και η κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης.

Ο προβλήτας I σήμερα επεκτείνεται και κατά την ολοκλήρωσή του το 2009 θα αυξήσει την χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε 1 000 000 TEUs. Ο προβλήτας II επεκτείνεται επίσης και θα έχει χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs το 2012.

ii) Σταθμός φορτίων

Ο σταθμός φορτίων χειρίζεται γενικά φορτία και στερεά φορτία χύδην και παρέχει τη δυνατότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων με κυλιόμενη φορτοεκφόρτωση (roll-on/roll-off) (εφεξής αναφερόμενα ως "Ro-Ro"). Η διακίνηση γενικών φορτίων, το 2007, ανήλθε συνολικά σε 6 278 635 μετρικούς τόνους, η διακίνηση στερεών φορτίων χύδην σε 606 454 μετρικούς τόνους και η διακίνηση Ro-Ro σε 1 108 928 μετρικούς τόνους.

iii) Σταθμός αυτοκινήτων

Ο λιμένας Πειραιώς διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς αυτοκινήτων συνολικού μήκους 1,4 χιλ., χερσαία περιοχή 180 000 μ², αποθηκευτική χωρητικότητα 12 000 αυτοκινήτων και χωρητικότητα μεταφόρτωσης 670 000 μονάδων ετησίως. Το 2007 από το σταθμό αυτοκινήτων διήλθαν [...] (*) επιβατικά αυτοκίνητα [...] (*).

- (9) Το **επιβατικό λιμάνι** διαθέτει δύο επιβατικούς τερματικούς σταθμούς οι οποίοι προορίζονται αντιστοίχως για ακτοπλοΐα και κρουαζιέρες. Ο λιμένας Πειραιώς είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια του κόσμου με συνολική κίνηση 21 522 917 ατόμων κατά το 2007. Ο επιβατικός τερματικός σταθμός για την ακτοπλοΐα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη σύνδεση σχεδόν όλων των ελληνικών νήσων με την ηπειρωτική χώρα και, πιο συγκεκριμένα, με την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Το 2007 διακινήθηκαν περίπου σε 8 εκατομμύρια επιβάτες.

1.3. Σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και του Δημοσίου

- (10) Στις 13 Φεβρουαρίου 2002 υπεγράφη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ.
- (11) Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση το Δημόσιο εκχώρησε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της γης, των κτιρίων και της υποδομής της λιμενικής χερσαίας ζώνης του λιμένος Πειραιώς⁽⁵⁾.
- (12) Ειδικότερα, στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται το δικαίωμα του ΟΛΠ να αναθέτει με υπεργολαβία τη λειτουργία μέρους του λιμένος σε τρίτους έναντι αμοιβής⁽⁶⁾.
- (13) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είναι 40 έτη, με την δυνατότητα παράτασης με νέα γραπτή συμφωνία⁽⁷⁾.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

(5) Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, και το άρθρο 3 σχετικά με το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης.

(6) Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο iii).

(7) Άρθρο 4 παράγραφος 2.

(3) Μέρος 2 στη συνέχεια.

(4) Δεδομένα της 14.3.2008, Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

- (14) Δυνάμει του άρθρου 5 της σύμβασης παραχώρησης ο ΟΛΠ καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο το 1 % των ετήσιων συνολικών εσόδων του κατά τα πρώτα τρία έτη της παραχώρησης για το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του λιμένος Πειραιώς. Το εν λόγω ποσοστό αυξήθηκε στο 2 % των ετήσιων εσόδων μετά το τρίτο έτος της παραχώρησης. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η μέθοδος υπολογισμού του ποσού βάσει της σύμβασης παραχώρησης τους επιτρέπει να έχουν άμεση συμμετοχή στα έσοδα και στα κέρδη της εταιρείας. Η εν λόγω μέθοδος είναι ισοδύναμη ως προς τη λειτουργία και, μέχρι ενός σημείου, ευνοϊκότερη για το Δημόσιο απ' ό,τι ένας μηχανισμός συμμετοχής στα κέρδη.
- (15) Τα λιμενικά τέλη (δικαιώματα και αμοιβές) που εισπράττονται από τον ΟΛΠ καθορίζονται βάσει ενός κώδικα που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο νόμο ⁽⁸⁾ και στη σύμβαση παραχώρησης ⁽⁹⁾. Μόλις ληφθεί απόφαση σχετικά με τις λιμενικές επιβαρύνσεις, οι εν λόγω επιβαρύνσεις κοινοποιούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- (16) Οι επιβαρύνσεις οι οποίες προβλέπονται στον κώδικα συχνά προσαρμόζονται, ώστε να αντανακλούν τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά ανά έτος ⁽¹⁰⁾.
- (17) Το άρθρο 21 παράγραφος 2 της σύμβασης παραχώρησης ορίζει σαφώς ότι "κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή των δασμών και των επιβαρύνσεων του για εργασίες και υπηρεσίες, ο ΟΛΠ διασφαλίζει τη διαφανή και ενιαία εφαρμογή τους και αποφεύγει οιαδήποτε διάκριση ανάμεσα στους χρήστες του λιμένος. Ωστόσο, ο ΟΛΠ δικαιούται να παρέχει κλιμακωτές εκπτώσεις βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, που πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στους καταλόγους δασμών του".

1.4. Ανάθεση από τον ΟΛΠ της διαχείρισης μέρους του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων

1.4.1. Διακήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού

- (18) Στις 25 Νοεμβρίου 2008 ο ΟΛΠ ανέθεσε στην εταιρεία COSCO Pacific Limited (εφεξής αναφερόμενη ως "COSCO" ή "η παραχωρησιούχος") βάσει σύμβασης παραχώρησης τον υφιστάμενο προβλήτα II και το μελλοντικό προβλήτα III κατόπιν δημόσιου πανευρωπαϊκού πλειοδοτικού διαγωνισμού ⁽¹¹⁾ για τις υπηρεσίες διαχείρισης λιμένος. Στον εν λόγω διαγωνισμό του ΟΛΠ έλαβαν μέρος δύο εταιρίες, η COSCO Pacific Ltd και μία από την κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Hutchison Port Holdings L.T.D., Hutchison Ports Investments S.A.R.L., Alapis Joint Stock Company S.A. και Lyd S.A.
- (19) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προέβλεπε διαδικασίες προσφυγής. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκε από κάποιον εκ των συμμετεχόντων καμία προσφυγή στις δικαστικές αρχές σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών ή το τελικό αποτέλεσμα. Επιπρόσθετα, η διαδικασία και το σχέδιο σύμβασης ελέγχθηκαν και εγκρίθηκαν από το Ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο.
- (20) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης που απετέλεσε αντικείμενο του διαγωνισμού είναι 30 έτη και θα παραταθεί αυτομάτως σε 35 έτη υπό τον όρο ότι η κατασκευή του προβλήτα III από την παραχωρησιούχο θα ολοκληρωθεί εμπρόθεσμα. Ο ΟΛΠ έχει το δικαίωμα να παρατείνει μονομερώς την παραχώρηση για 5 επιπλέον έτη με πιθανή αύξηση των τελών παραχώρησης και τροποποίηση των εγγυήσεων με την επιφύλαξη ειδοποίησης της παραχωρησιούχου 24 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης.
- (21) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι θα υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ στον προβλήτα I και αυτών που παρέχονται από την παραχωρησιούχο στον προβλήτα II και στο μελλοντικό προβλήτα III, και αυτό ήταν ένας από τους στόχους της επιλογής ιδιώτη παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.
- ##### 1.4.2. Αντικείμενο της παραχώρησης
- (22) Ο ΟΛΠ παραχωρεί στην παραχωρησιούχο την εκμετάλλευση και την αποκλειστική χρήση του επονομαζόμενου "Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων", ο οποίος αποτελείται από τον υφιστάμενο προβλήτα II, προς αναβάθμιση, το νέο προβλήτα III, προς κατασκευή, και την παρακείμενη περιοχή τους, καθώς και τη χρήση της παρακείμενης θαλάσσιας περιοχής ελιγμών ελλιμενισμού πλοίων, η οποία επιτρέπει την ασφαλή πρόσδεση και εξυπηρέτηση των πλοίων.
- (23) Η παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένη να παρέχει ολόκληρο το φάσμα των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες σχετίζονται με τη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (24) Το μέρος 10 παράγραφος 1 σημείο η της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει ότι η παραχωρησιούχος διασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών του λιμένος στη βάση της ισότητας και της δίκαιης μεταχείρισης.
- (25) Όλες οι αναβαθμίσεις του προβλήτα II, όπως επίσης και η κατασκευή και η λειτουργία του ανατολικού μέρους του προβλήτα III θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από την παραχωρησιούχο με δική της επιβάρυνση. Συνεπώς, η παραχωρησιούχος δεν θα λάβει δημόσιο χρήμα για τις επενδύσεις της.
- (26) Επιπρόσθετα, η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει όλους τους (εμπορικούς) κινδύνους όσον αφορά τις αναβαθμίσεις και την κατασκευή της απαραίτητης υποδομής. Η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει επίσης μία σειρά υποχρεώσεων αναφορικά με τη διασφάλιση εγγυημένης χωρητικότητας του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
- ##### 1.4.3. Τέλη παραχώρησης
- (27) Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει στον ΟΛΠ τα ακόλουθα τέλη:

⁽⁸⁾ Άρθρο 2, παράγραφος 7 του νόμου 2688/1999.

⁽⁹⁾ Άρθρο 21.

⁽¹⁰⁾ Άρθρο 21 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης.

⁽¹¹⁾ Δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα. Στοιχεία αναφοράς: 2008/S 20-026332 στις 30.1.2008, και τροποποιήθηκε με στοιχεία αναφοράς: 2008/S 54-072476 στις 18.3.2008, παρατείνοντας την προθεσμία υποβολής προσφορών μέχρι τις 19.5.2008.

— Αρχική αμοιβή: 50 000 000 EUR προς πληρωμή στον ΟΛΠ πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης παραχώρησης.

— Συμπληρωματική αμοιβή: 70 000 EUR προς καταβολή σε πέντε ισόποσες ετήσιες δόσεις.

- **Μεταβλητή αμοιβή:** ένα ποσοστό των ετήσιων συνολικών εσόδων της παραχωρησιούχου. Το εν λόγω ποσό θα ανέρχεται στο 21 % των εσόδων για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2009 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2017 και στο 24,5 % για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2017 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2044.
- **Εγγυημένη αμοιβή:** μέρος της μεταβλητής αμοιβής θα καταβάλλεται ετησίως ανεξαρτήτως των πραγματικών εσόδων. Η εν λόγω πληρωμή θα αυξάνεται σταδιακά καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης από τα 16 667 920 ευρώ κατά το πρώτο έτος στα 166 828 678 ευρώ κατά το τελευταίο έτος της σύμβασης.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή I:** καθορίζεται από το μήκος των θέσεων πρόσδεσης που είναι διαθέσιμες για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 1 800 ευρώ ανά μέτρο μήκους ετησίως και υπολογίζεται βάσει των τιμών του 2008⁽¹²⁾. Η πάγια ετήσια αμοιβή I θα προσαρμόζεται ετησίως κατά 2 %, προσαυξανόμενη κατά την τιμή του δείκτη τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) για το εν λόγω έτος (δηλαδή, 2 % + ΔΤΚ). Σε περίπτωση που ο ΔΤΚ έχει αρνητική διακύμανση, η βάση προσαρμογής είναι 2 %.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή II:** καθορίζεται από την έκταση επιφάνειας των προβλητών του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΝΣΕ) που είναι διαθέσιμη για σκοπούς εκμετάλλευσης. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 4 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο των προβλητών του ΝΣΕ ετησίως βάσει των τιμών του 2008⁽¹³⁾. Η ίδια αρχή ετήσιας προσαρμογής, βάσει του ΔΤΚ, ισχύει επ' αυτού.
- **Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR):** σε συμμόρφωση με τους όρους που ορίζονται στην προσφορά, σε περίπτωση που ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου υπερβεί για την παραχωρησιούχο το 16 % σε πραγματικές τιμές, κατά την επόμενη οικονομική χρήση τα κέρδη τα οποία υπερβαίνουν αυτό το ποσοστό κατανέμονται ισότιμα μεταξύ της παραχωρησιούχου και του ΟΛΠ.

1.5. Περιγραφή των κοινοποιηθέντων έργων

- (28) Τα κοινοποιηθέντα μέτρα αφορούν τη μερική χρηματοδότηση έργων λιμενικών υποδομών μέσω κρατικών πόρων. Τα έργα καλύπτουν την κατασκευή:
- μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας για την πρόσβαση των επιβατών στο ακτοπλοϊκό/επιβατικό τμήμα του λιμένα του Πειραιά (εφεξής αναφερόμενο ως “ο Κεντρικός Λιμένας” ή “ο Επιβατικός Λιμένας”) συνολικού κόστους 2 467 800 EUR και 2 626 717 ευρώ αντιστοίχως (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 105/08),
 - μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς και του παρακείμενου εξοπλισμού⁽¹⁴⁾ συνολικού κόστους 35 000 000 EUR (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 168/08),

— εξοπλισμού φόρτωσης — εκφόρτωσης⁽¹⁵⁾ συνολικού κόστους 17 813 000 EUR στο τμήμα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα του Πειραιά (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό 169/2008).

- (29) Η Επιτροπή αποφάσισε να αξιολογήσει μαζί τις τρεις κοινοποιήσεις με μία απόφαση, καθώς σχετίζονται με έργα υποδομής εντός του λιμένα του Πειραιά και χρηματοδοτούνται με τον ίδιο τρόπο.
- (30) Όλα τα προβλεπόμενα έργα θα χρηματοδοτηθούν πλήρως μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος (στο εξής “Το επιχειρησιακό πρόγραμμα”) “Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη”, του οποίου η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ανήκει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αποτελεί μέρος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα⁽¹⁶⁾ και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁽¹⁷⁾. Το Δημόσιο θα συμμετέχει επίσης με δική του χρηματοδότηση σε κάθε έργο μαζί με τη χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (εφεξής αναφερόμενο ως “ΕΤΠΑ”).
- (31) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι υπεύθυνες για τα έργα που υπάγονται στις τρεις κοινοποιήσεις έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων, αναλόγως με το εάν το υπό εξέταση έργο υφίσταται ή υπερβαίνει τα κατώτατα όρια τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 16 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ⁽¹⁸⁾.
- (32) Οι μικρές προβλήτες και η πεζογέφυρα (υπόθεση αριθ. N 105/08), καθώς και μέρος του μικρού προβλήτα του προβλήτα I (υπόθεση αριθ. N 168/08) έχουν ήδη κατασκευαστεί. Παρομοίως, έχει ήδη πραγματοποιηθεί η αγορά του εξοπλισμού για το τμήμα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 169/08). Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι εργασίες άρχισαν μετά την υποβολή ξεχωριστής αίτησης χρηματοδότησης από το επιχειρησιακό πρόγραμμα για κάθε έργο εκ μέρους του ΟΛΠ προς την αρχή διαχείρισης. Επιπλέον, η χρηματοδότηση των έργων διασφαλίστηκε με τραπεζικά δάνεια χωρίς

⁽¹²⁾ Το αρχικό ποσό αντιπροσωπεύει το τρέχον μήκος του κρηπιδότουχου του προβλήτα II (μήκους 2011 μέτρων), το οποίο πρέπει να αυξηθεί δεόντως κατά 803 μέτρα μόλις το διευρυμένο μήκος του προβλήτα III γίνει διαθέσιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

⁽¹³⁾ Η αξία καθορίζεται βάσει των τρεχόντων διαθέσιμων 373 365 τετραγωνικών μέτρων του προβλήτα II και θα προσαρμοσθεί με επαύξηση κατά 152 672 τετραγωνικά μέτρα μόλις η επέκταση του προβλήτα III καταστεί διαθέσιμη για εμπορική εκμετάλλευση.

⁽¹⁴⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax και 2 γερανοί Panamax.

⁽¹⁵⁾ Συγκεκριμένα, το έργο προβλέπει την προμήθεια 5 ημρυμουλκούμενων εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρων RoRo, 4 τηλεσκοπικών γερανών εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογεφυρών, 1 αυτόματο γερανό, 4 ανυψωτικών μηχανημάτων, 1 ηλεκτρικό περονοφόρο φορτηγού οχήματος, 1 πετρελαιοκίνητου περονοφόρου φορτηγού οχήματος και 10 τερματικών ελκυστήρων.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2001 για την έγκριση του κοινοτικού πλαισίου στήριξης για τις κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2000) 3405] (2002/322/ΕΚ), ΕΕ L 122 της 8.5.2002, σ. 7.

⁽¹⁷⁾ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αριθ. Ε(2001) 534/19.3.2001 για την έγκριση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη, απόφαση της Επιτροπής αριθ. Ε(2004) 5674/23.12.2004 για την έγκριση της 1ης αναθεώρησης του και αποφάσεις αριθ. Ε(2005) 5912/22.12.2005 και C(2006) 6421/7.12.2006 για την έγκριση της 2ης και 3ης αναθεώρησης τους, αντιστοίχως.

⁽¹⁸⁾ Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

προνομιακές εγγυήσεις ή οποιαδήποτε άλλα πλεονεκτήματα. Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι ο ΟΛΠ έχει ξεκινήσει τα υπό εξέταση έργα γνωρίζοντας ότι έχει οριστεί ως δυνητικός δικαιούχος του ως άνω αναφερόμενου Επιχειρησιακού Προγράμματος και, ως εκ τούτου, έχει την εύλογη προσδοκία να λάβει λάβει δημόσιους πόρους για τη χρηματοδότηση των έργων, παρόλο που μέχρι σήμερα δεν έχουν ακόμη χορηγηθεί τέτοιοι πόροι. Ωστόσο, λόγω της αύξησης της κίνησης επιβατών και της επικείμενης σύμβασης παραχώρησης με ιδιώτη παραχωρησιούχο, ο ΟΛΠ έπρεπε να ξεκινήσει τα έργα πριν την έκδοση της απόφασης ένταξης των έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και τα είχε χρηματοδοτήσει προσωρινά με τραπεζικά δάνεια.

(33) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές θα ήταν οικονομικά αδύνατο για τον ΟΛΠ να καλύψει τις δαπάνες των εν λόγω έργων με ιδίους πόρους, καθώς τα λειτουργικά του έσοδα είναι σαφώς ανεπαρκή για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η λιμενική υποδομή δεν ανήκει στην κυριότητα του ΟΛΠ, και συνεπώς, ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αιτιολογήσει την πλήρη αξία της στα πάγια στοιχεία ενεργητικού του, ενώ παράλληλα είναι νομικώς υποχρεωμένος να διαθέσει υποδομή υψηλής ποιότητας και να την αναβαθμίσει, εάν χρειαστεί.

(34) Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως η υφιστάμενη λιμενική υποδομή η οποία ανήκει αποκλειστικά στο Δημόσιο, έτσι και η νέα υποδομή που πρόκειται να κατασκευασθεί θα παραμείνει στην κυριότητα του Δημοσίου και ο ΟΛΠ απλώς θα την κατασκευάσει και θα την εκμεταλλευτεί.

1.5.1. Κατασκευή μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας στον ακτοπλοϊκό/επιβατικό τερματικό σταθμό (υπόθεση αριθ. Ν 105/08)

(35) Στην υπόθεση αριθ. Ν 105/08 η υπό εξέταση προγραμματισμένη χρηματοδότηση αφορά τα ακόλουθα δύο έργα υποδομής στο τμήμα ακτοπλοϊκών οχηματοαγωγών πλοίων/επιβατών του λιμένα του Πειραιά:

α) μικρούς προβλήτες στην περιοχή Dock I του Κεντρικού Λιμένα, κόστους 2 647 800 EUR.

β) πεζογέφυρα κόστους 2 626 718 EUR.

(36) Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι, παρόλο που οι κρουαζιέρες εξυπηρετούνται και από τον επιβατικό λιμένα, υπάρχει ένας φυσικός διαχωρισμός των εν λόγω δραστηριοτήτων σε μία ζώνη Κρουαζιερών, η οποία είναι απομονωμένη από τον υπόλοιπο επιβατικό λιμένα. Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν περαιτέρω ότι τα δύο έργα θα εξυπηρετήσουν αποκλειστικά τις μεταφορικές ανάγκες των ελληνικών νήσων και δεν συνδέονται με κανέναν τρόπο με τη ζώνη κρουαζιερών.

(37) Όσον αφορά τους μικρούς προβλήτες, θα έχουν μία έκταση επιφάνειας 900μ² και 1 100μ² και θα αποτελούνται από κυματοθραύστες κατασκευασμένους από τεχνητούς ογκολίθους με θεμέλια των οποίων το βάθος θα είναι 10,5μ.

(38) Οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) θα διαθέτουν δύο χώρους ελλιμενισμού πλοίων πέραν των 30 ήδη υφιστάμενων διαθέσιμων χώρων για πλοία Ro-Ro, τα οποία παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, και θα επιτρέπουν την εξυπηρέτηση δύο επιπλέον πλοίων, καταλαμβάνοντας ανώτατο μήκος μέχρι 390 μ.

(39) Ο βασικός σκοπός των μικρών προβλητών (“δοντιών”) είναι η παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού πλοίων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Οι προβλήτες εξυπηρετούν ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία συνδέουν το βασικό λιμάνι της χώρας σχεδόν με όλα τα ελληνικά νησιά.

(40) Το τέλος που χρεώνεται για τη χρήση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) βασίζεται στο μέγεθος του πλοίου και ορίζεται στο ίδιο επίπεδο για όλα τα πλοία άνευ διακρίσεων. Οι δασμοί καθορίζονται στον Κώδικα Δασμών του ΟΛΠ Α.Ε.

(41) Η πεζογέφυρα συνδέει τον προβλήτα του επιβατικού λιμένα με το σταθμό ηλεκτρικού σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά και εξυπηρετεί τους επιβάτες οι οποίοι διασχίζουν το ακτοπλοϊκό — επιβατικό τμήμα του λιμανιού.

(42) Η γέφυρα συμβάλλει στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών στο λιμάνι, καθώς συνδέει τον τερματικό σταθμό της υπέργειας σιδηροδρομικής γραμμής με τη ζώνη του κεντρικού λιμένος, χωρίς οι επιβάτες να πρέπει να διασχίσουν πεζοί τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων. Συνεπώς, η υπό εξέταση εναέρια γέφυρα δεν συμβάλλει στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα, αλλά κυρίως στην ασφαλέστερη πρόσβαση των επιβατών οι οποίοι φθάνουν στο λιμάνι με τρένο.

(43) Η γέφυρα συνδέει έμμεσα το λιμάνι με το μοναδικό μέσο μεταφοράς σταθερής γραμμής στον Πειραιά, το οποίο επίσης το συνδέει έμμεσα με το αεροδρόμιο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές η γέφυρα αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση, και συνεπώς προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, παρέχοντας μία εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές και εξυπηρετεί εκατομμύρια ευρωπαίων πολιτών οι οποίοι επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά.

(44) Η πεζογέφυρα είναι ανοιχτή σε όλους τους χρήστες δωρεάν. Οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι χάρη στην ύπαρξη ανελκυστήρα, παρέχεται επίσης πρόσβαση σε κοινωνικές ομάδες οι οποίες διαφορετικά αντιμετώπιζον σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση τους στο λιμάνι, π.χ. ηλικιωμένοι και άτομα με ειδικές ανάγκες.

(45) Ο κεντρικός λιμένας Πειραιώς θα παραμείνει στον ΟΛΠ και δεν υπόκειται σε παραχώρηση. Το εν λόγω τμήμα του λιμένα εξυπηρετεί μόνο ακτοπλοϊκά πλοία και, ως εκ τούτου, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) προς χρηματοδότηση εξυπηρετούν αποκλειστικά ακτοπλοϊκά πλοία για οχήματα και επιβάτες. Παρομοίως, η πεζογέφυρα καθιστά ευκολότερη τη μετακίνηση των επιβατών ακτοπλοϊκής από και προς το λιμένα Πειραιώς.

(46) Η ακτοπλοία αποτελεί το βασικό τρόπο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα ελληνικά νησιά, τα οποία συνιστούν σημαντικό μέρος της ελληνικής επικράτειας. Τα περισσότερα νησιά στην ουσία είναι απομονωμένες περιοχές που μειονεκτούν, για τις οποίες είναι πολύ σημαντικό να διασφαλιστούν ακτοπλοϊκές συνδέσεις άνευ προβλημάτων με την ηπειρωτική χώρα της Ελλάδας. Οι ελληνικές αρχές τόνισαν ότι ο λιμένας του Πειραιά είναι ο λιμένας ο οποίος εξασφαλίζει κατά κύριο λόγο τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ των νήσων και της ηπειρωτικής Ελλάδας, και ειδικότερα της πρωτεύουσας της χώρας. Οι γειτονικοί λιμένες έχουν περιορισμένη χωρητικότητα και δυναμικό. Επιπλέον, ο λιμένας Πειραιώς αποτελεί τη μοναδική δυνατότητα πρόσβασης στους περισσότερους προορισμούς των νήσων του Αιγαίου Πελάγους. Ο αριθμός διερχομένων επιβατών μέσω του λιμένος Πειραιώς είναι σημαντικά υψηλότερος σε σύγκριση με τα γειτονικά λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, τα οποία, για τεχνικούς λόγους, δεν έχουν τη

δυνατότητα χειρισμού του ίδιου αριθμού ακτοπλοϊκών πλοίων με αυτόν του λιμένος Πειραιώς. Ο ετήσιος αριθμός διακινηθέντων επιβατών από το Λιμένα Πειραιώς ανήλθε σε 11 668 647 το 2006 ⁽¹⁹⁾, ενώ το λιμάνι του Λαυρίου και το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετήσαν μαζί 2 516 492 επιβάτες κατά το ίδιο έτος. Όσον αφορά την κίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών οχημάτων, ο λιμένας Πειραιώς κατέλαβε και πάλι την πρώτη θέση, εξυπηρετώντας 612 840 αυτοκίνητα το 2007 έναντι 404 973 αυτοκινήτων συνολικά όσον αφορά τα δύο λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, και 260 605 φορτηγά οχήματα κατά το ίδιο έτος έναντι 49 759 φορτηγών οχημάτων συνολικά όσον αφορά τα άλλα δύο λιμάνια. Επιπρόσθετα, τα άλλα δύο λιμάνια δεν καλύπτουν όλους τους προορισμούς προς τα νησιά που εξυπηρετεί ο λιμένας Πειραιώς.

1.5.2. Κατασκευή μικρού προβλήτα και απόκτηση εξοπλισμού για τον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 168/08)

- (47) Ο προβλεπόμενος μικρός προβλήτας βρίσκεται στην περιοχή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος θα εξακολουθήσει να υπάγεται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές αντιλαμβάνονται την εν λόγω επένδυση ως πολύ σημαντική, προκειμένου να δημιουργηθεί ένας ενδολιμενικός ανταγωνισμός μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου. Το συνολικό κόστος κατασκευής του μικρού προβλήτα ανέρχεται σε 35 εκατ. EUR. Το εν λόγω έργο υποδομής θα ανήκει επίσης στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ ο ΟΛΠ θα είναι αρμόδιος βάσει νόμου μόνο για την κατασκευή και τη διαχείριση.
- (48) Το μήκος της ανατολικής εξέδρας της αποβάθρας του υπό κατασκευή μικρού προβλήτα ορίζεται σε 422 μ, με 3 γερανούς Super Post Panamax (SPP), για την εξυπηρέτηση των πλοίων βασικών γραμμών, καθώς και μία δυτική εξέδρα αποβάθρας μήκους 260 μ με 2 γερανούς Panamax για την εξυπηρέτηση των πλοίων διανομής, δηλαδή πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στις "θαλάσσιες αρτηρίες".
- (49) Ο νέος μικρός προβλήτας έχει χωρητικότητα περίπου 1 εκατομμύριο TEUs, ενώ η υφιστάμενη χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται περίπου σε 1,6 εκατομμύρια TEUs. Ο νέος μικρός προβλήτας θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εξυπηρετήσει τη νέα γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία έχουν παραγγελθεί και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις υφιστάμενες υποδομές λόγω του περιορισμένου βάθους του νερού.
- (50) Οι ελληνικές αρχές σημειώνουν ότι η εν λόγω υποδομή θα επιτρέψει στο λιμένα να λειτουργήσει σύμφωνα με τις βασικές τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές που ισχύουν για συγκρίσιμους λιμένες.
- (51) Επίσης, αναμένεται ότι η αύξηση της χωρητικότητας του προβλήτα I θα συνεισφέρει σημαντικά στις διεξαγόμενες προσπάθειες για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εμπορευμάτων από τους οδικούς άξονες στη θάλασσα στο πλαίσιο της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών. Ειδικότερα, ο νέος μικρός προβλήτας επιτρέπει την ταυτόχρονη εξυπη-
- ρέτηση δύο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη δυτική πλευρά, σε σχετικά κοντινές αποστάσεις.
- 1.5.3. Απόκτηση εξοπλισμού ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)
- (52) Το εν λόγω έργο περιλαμβάνει την απόκτηση μηχανικού εξοπλισμού για τη βελτίωση των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης που παρέχονται στους διαφορετικούς προβλήτες του λιμένος Πειραιώς, συνολικού κόστους 17,8 εκατ. EUR. Ο μηχανικός εξοπλισμός περιλαμβάνει: 5 ημρυμουλκούμενα εμπορευματοκιβώτια, 12 ελκυστήρες τύπου Ro-Ro, 4 τηλεσκοπικές ανυψωτικές διατάξεις εμπορευματοκιβωτίων, 18 οχήματα στοιβάξεως και μετακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, 1 κινητό γερανό, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, ένα ηλεκτροκίνητο και ένα πετρελαιοκίνητο περνοφόρο φορτηγό όχημα και 10 ελκυστήρες θερματικού τύπου.
- (53) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η εν λόγω επένδυση είναι απαραίτητη προκειμένου ο λιμένας I να λειτουργήσει σύμφωνα με τις τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές για συγκρίσιμους λιμένες.
- (54) Η απόκτηση του εν λόγω μηχανικού εξοπλισμού περιλαμβάνει κυρίως την ανανέωση του υφιστάμενου στόλου μηχανημάτων στοιβάξεως καθώς και την αγορά ενός κινητού γερανού. Ο γερανός αυτός επιτρέπει στον διαχειριστή του λιμένος να αναπληρώσει την απώλεια χωρητικότητας στη περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και να αποφύγει τη συμφόρηση. Παράλληλα, ο κινητός γερανός επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία στην εξυπηρέτηση όλων των πλοίων, περιλαμβανομένων των μικρότερων, με περισσότερους γερανούς. Η επένδυση δεν προορίζεται για την προώθηση νέας παραγωγικής ικανότητας.
- (55) Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο ο κινητός γερανός και δύο περνοφόρα προορίζονται για τον προβλήτα I και θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Ο άλλος εξοπλισμός θα τοποθετηθεί στον προβλήτα II, ο οποίος θα γίνει μέρος των εγκαταστάσεων που τίθενται στη διάθεση της Cosco βάσει των όρων της σύμβασης παραχώρησης για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, ο εν λόγω εξοπλισμός έχει ήδη περιληφθεί στη δημόσια προσφορά ως μέρος της υποδομής προς παραχώρηση στον ανάδοχο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, ο εν λόγω εξοπλισμός συνιστά βασική και απαραίτητη υποδομή για την αποτελεσματική λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι η παροχή του εξοπλισμού αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για την προσέλκυση προσφορών για την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (56) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από ένα κράτος μέλος ή μέσω κρατικών πόρων και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή δια της προμήθειας ορισμένων αγαθών είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά στο βαθμό που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη συνθήκη ΕΚ.

⁽¹⁹⁾ Αυτός είναι ο αριθμός εγχώριων επιβατών, ενώ ο συνολικός αριθμός για το 2006 όλων των επιβατών — εγχώριων και υπερπόντιων (κρουαζιέρες, γραμμές και διαμετακόμιση) επιβατών, καθώς και επιβατών πορθμείων — ανήλθε σε 20 507 263.

- (57) Ως εκ τούτου, πρέπει πρώτα να αξιολογηθεί κατά πόσο η χρηματοδότηση εκάστου μέτρου που περιλαμβάνεται στις τρεις κοινοποιήσεις των ελληνικών αρχών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και στη συνέχεια, σε περίπτωση που συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά.
- (58) Ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει ότι πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι: (1) το μέτρο χρηματοδοτείται μέσω κρατικών πόρων, (2) εξασφαλίζει κάποιο πλεονέκτημα στο δικαιούχο, (3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό και (4) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών⁽²⁰⁾.
- (59) Η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί σε δύο επίπεδα, ήτοι στο επίπεδο των τελικών χρηστών της υποδομής και στο επίπεδο του διαχειριστή/φορέα εκμετάλλευσης της υπό εξέταση υποδομής.
- 2.1.1. Έννοια της επιχείρησης
- (60) Για την υπαγωγή τους στη νομοθεσία περί ανταγωνισμού της ΕΚ οι δικαιούχοι κρατικής ενίσχυσης πρέπει να είναι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να διαπιστώσει κατά πόσο ο ΟΛΠ και η παραχωρησιούχος (COSCO) μπορούν να ταξινομηθούν στην κατηγορία των οικονομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου η επιχείρηση είναι μία οντότητα η οποία ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος της οντότητας και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται⁽²¹⁾. Επιπρόσθετα, οποιαδήποτε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών σε μία δεδομένη αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα⁽²²⁾.
- (61) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο **ΟΛΠ** παρέχει δημόσιες υπηρεσίες, τυπικό χαρακτηριστικό για κάθε "λιμενική αρχή". Πράγματι, βάσει του νόμου 2688/1999 και της σύμβασης παραχώρησης με το ελληνικό κράτος ο ΟΛΠ έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση των υποδομών του λιμανιού, τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διασφάλιση της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης και την προστασία του περιβάλλοντος — καθήκοντα τα οποία εξυπηρετούν σαφώς το δημόσιο συμφέρον. Τρίτον, ο ΟΛΠ ενεργεί επίσης στο πλαίσιο δημόσιας εντολής κατά την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης μέρους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (62) Ωστόσο, ο ΟΛΠ παρέχει επίσης λιμενικές υπηρεσίες, όπως είναι ενδεικτικά οι ακόλουθες: εργασίες χειρισμού φορτίων, επιβατικές υπηρεσίες⁽²³⁾ και άλλες υπηρεσίες προς πλοία, καθώς και παρεπόμενες υπηρεσίες⁽²⁴⁾. Οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται έναντι καταβολής τελών από τους χρήστες, οι οποίες ορίζονται ελεύθερα από τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά.
- (63) Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ρητώς στην απόφασή του "Aéroport de Paris"⁽²⁵⁾ ότι η παροχή εγκαταστάσεων υποδομής σε τρίτα μέρη έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (64) Στο πλαίσιο των ανωτέρω η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο ΟΛΠ ασκεί οικονομικές δραστηριότητες και πρέπει να θεωρείται ως επιχείρηση. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση με εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ. Το ερώτημα θα αξιολογηθεί περαιτέρω παρακάτω σε σχέση με τη χρηματοδότηση κάθε κοινοποιηθέντος έργου.
- (65) Όσον αφορά την **παραχωρησιούχο**, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο σημείο (24), θα παράσχει ολόκληρο το φάσμα λιμενικών υπηρεσιών εντός του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων έναντι αμοιβής. Ως εκ τούτου, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η παραχωρησιούχος είναι επιχείρηση.
- 2.1.2. Κατασκευή πεζογέφυρας στο επιβατικό λιμάνι (υπόθεση αριθ. N 105/08)
- 2.1.2.1. **Κρατικοί πόροι**
- (66) Πρέπει πρώτα να εξεταστεί κατά πόσο εμπλέκονται κρατικοί πόροι και κατά πόσο οι εν λόγω πόροι καταλογίζονται στο κράτος σε συμμόρφωση με την πάγια νομολογία⁽²⁶⁾.
- (67) Όπως αναφέρεται στο σημείο (30) της παρούσας απόφασης, όλα τα έργα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα, θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα, το οποίο αποτελεί μέρος του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, χρηματοδοτούμενο από το Ε.Τ.Π.Α. και από κρατικούς πόρους. Το πρόγραμμα διαχειρίζεται η ειδική υπηρεσία διαχείρισης, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Κατά συνέπεια, σαφώς εμπλέκονται κρατικοί πόροι.
- (68) Όσον αφορά τη την κρατική χρηματοδότηση, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ελληνικές αρχές έχουν μεγάλη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή επιδοτούμενων έργων βάσει του Επιχειρησιακού Προγράμματος και ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα επελέγησαν από το — και συνεπώς πρέπει να χρηματοδοτηθούν — από το ελληνικό κράτος.
- 2.1.2.2. **Οικονομικό πλεονέκτημα**
- (69) Η Επιτροπή, με την απόφαση της σχετικά με τη "Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας"⁽²⁷⁾, όρισε λεπτομερώς ποια είδη υποδομής θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης και ποια όχι. Εν προκειμένω, η Επιτροπή έκανε διαχωρισμό μεταξύ των υποδομών οι οποίες

⁽²⁰⁾ Βλ., για παράδειγμα, υπόθεση C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze* (Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 129).

⁽²¹⁾ Υπόθεση C-41/90 *Höfner και Elser* (Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-264/01, C-306/01, C-354/01 και C355/01 *ΑΟΚ Bundesverband* και άλλοι (Συλλογή 2004, σ. I-2493, σκέψη 46).

⁽²²⁾ Υπόθεση 118/85 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7 υπόθεση 35/96 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36).

⁽²³⁾ Βλ. σημείο (5) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁴⁾ Βλ. σημείο (6) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁵⁾ Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) υπόθεση C-82/01P της 24.10.2002, *Aéroport de Paris*, Συλλογή 2002, σ. I -9297.

⁽²⁶⁾ Βλ. τις ακόλουθες αποφάσεις: *Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85 και 70/85 Van der Kooy* και άλλοι κατά *Επιτροπής* (Συλλογή 1988, σ. 219, σκέψη 35· υπόθεση C-303/88 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 11· υπόθεση C-305/89 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 13· υπόθεση C-482/99 *Γαλλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 2002, σκέψη 24).

⁽²⁷⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11.

δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης και των υποδομών οι οποίες δεν δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Οι τελευταίες θεωρήθηκε ότι δεν θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης.

- (70) Όπως αναφέρεται στα σημεία (41)-(44) της παρούσας απόφασης, η χρήση της πεζογέφυρας είναι δωρεάν και ανοικτή για χρήση από όλους τους δυνητικούς επιβάτες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Καθώς δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός ανάμεσα στους δυνητικούς χρήστες, η γέφυρα δεν παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε επίπεδο χρηστών. Επιπρόσθετα, η γέφυρα θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά από ιδιώτες και όχι από επιχειρήσεις και θα εξυπηρετεί κυρίως κοινωνικούς σκοπούς καθώς, όντας εξοπλισμένη με ανεγκυσμήρες και κυλιόμενες σκάλες, θα παρέχει πρόσβαση στο λιμάνι σε άτομα τα οποία θα αντιμετώπιζαν διαφορετικά δυσκολίες πρόσβασης, όπως ηλικιωμένοι, παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες, ιδίως λόγω της ανάγκης να διασχίσουν τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.
- (71) Στο επίπεδο του διαχειριστή λιμένα η κατασκευή της πεζογέφυρας δεν μπορεί να αποφέρει επιπλέον έσοδα για τον ΟΛΠ, καθώς η πρόσβαση στη γέφυρα είναι δωρεάν και δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του αριθμού των επιβατών. Πράγματι, η πεζογέφυρα έχει καθαρά μη εμπορικές λειτουργίες καθώς παρέχει καλύτερη και ασφαλέστερη πρόσβαση για πεζούς επιβάτες από το σιδηροδρομικό σταθμό Αθήνας-Πειραιά στον επιβατικό λιμένα, οι οποίοι παλαιότερα έπρεπε να διασχίσουν τη λεωφόρο. Ως εκ τούτου, η κατασκευή της πεζογέφυρας σαφώς εντάσσεται στο πλαίσιο της υποχρέωσης του κράτους να φροντίζει για την ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού με την εκτέλεση έργων γενικού συμφέροντος. Πράγματι, η κατασκευή της θα μπορούσε να έχει ανατεθεί στην τοπική αυτοδιοίκηση ή σε οποιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή για την ανάπτυξη της γενικής υποδομής. Τούτο επιβεβαιώνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι ο ΟΛΠ δεν θα είναι ο ιδιοκτήτης της υποδομής και θα είναι μόνον υπεύθυνος για τη συντήρησή της.
- (72) Εν τούτοις, καθώς ο ΟΛΠ ασκεί επίσης οικονομικές δραστηριότητες, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται από το κράτος στον ΟΛΠ για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών περιορίζεται στο κόστος των εργασιών και συνεπώς εξαλείφεται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητων δευτερογενών επιπτώσεων στις εμπορικές δραστηριότητες που ασκεί ο ΟΛΠ.
- (73) Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρώτον σημειώνει ότι η σύμβαση δημοσίων έργων για την κατασκευή της πεζογέφυρας συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν υπερβαίνει την τιμή της αγοράς για την κατασκευή και αποκλείει οποιονδήποτε κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, τόσο για τον ΟΛΠ όσο και για τον ανάδοχο ο οποίος εκτελεί τις απαραίτητες εργασίες. Επιπλέον, η συμμετοχή του Δημοσίου δεν καλύπτει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης ή επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ.

2.1.2.3. Συμπέρασμα

- (74) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση της πεζογέφυρας δεν εξασφαλίζει κανένα πλεονέκτημα στον ΟΛΠ όσον αφορά τις εμπορικές του δραστηριότητες και θα ωφελήσει το σύνολο της τοπικής και της ναυτιλιακής κοινότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν εμπεριέχει

κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.3. Κατασκευή δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον Επιβατικό Λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

2.1.3.1. Κρατικοί πόροι

- (75) Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η Επιτροπή στα ανωτέρω σημεία (66)-(68) ισχύουν πλήρως για τη χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”). Συνεπώς, είναι σαφές ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι.

2.1.3.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (76) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι δύο μικροί προβλήτες οι οποίοι χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους στον επιβατικό λιμένα είναι ανοικτοί σε όλους τους δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Συνεπώς, στο επίπεδο χρηστών (ναυτιλιακές εταιρείες, υπηρεσίες πορθμείων, κλπ.) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽²⁸⁾.
- (77) Ωστόσο, όπως αναφέρεται ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι τα δημόσια κεφάλαια τα οποία τίθενται στη διάθεση του ΟΛΠ του παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη “Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών” ⁽²⁹⁾, τόνισε ότι, γενικά, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) αποτελούν μέρος της υποδομής για συγκεκριμένους χρήστες ⁽³⁰⁾ η οποία σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών (σε αυτήν την περίπτωση τον ΟΛΠ) ⁽³¹⁾. Η σχετική υποδομή μπορεί να έχει τη δυνατότητα να αποφέρει πρόσθετα κέρδη για τον ΟΛΠ, ο οποίος μπορεί να χρεώσει εμπορικά τέλη για τη χρήση των εγκαταστάσεων. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό ως προς το ότι αφορά μόνο μία επιχείρηση (ΟΛΠ).
- (78) Πράγματι, η κατασκευή των δύο πρόσθετων μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα θα αυξήσει τη χωρητικότητα που έχει στη διάθεσή του ο ΟΛΠ για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών πλοίων ⁽³²⁾. Αυτό με τη σειρά του θα αυξήσει τα έσοδα του ΟΛΠ, καθώς η χρήση όλων των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα είναι έναντι αμοιβής, βάσει του μεγέθους κάθε πλοίου. Τα έσοδα του ΟΛΠ μπορεί να αυξηθούν περαιτέρω, επειδή εισπράττει επίσης τέλη για κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) της υποδομής του.

⁽²⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽²⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

⁽³⁰⁾ Βάσει της ίδιας ανακοίνωσης άλλες υποδομές για συγκεκριμένους χρήστες είναι: ναυπηγεία, αγωγοί και καλώδια για τις κοινωφελείς υπηρεσίες στους χώρους του τερματικού σταθμού ενός λιμένα.

⁽³¹⁾ Η Επιτροπή ακολούθησε παρόμοια προσέγγιση, στην απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, (ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11), όπου οι προβλήτες θεωρήθηκαν ως μέρος του έργου που σχετίζεται με την υποδομή.

⁽³²⁾ Βλ. σημείο (38) της παρούσας απόφασης.

- (79) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι ο ΟΛΠ δεν παρέχει υπηρεσίες στους επιβάτες ή στα πλοία στον επιβατικό λιμένα, καθώς είναι υπεύθυνος μόνο για την παροχή και τη συντήρηση της απαιτούμενης υποδομής προκειμένου να διασφαλιστεί ο ασφαλής ελλιμενισμός των πλοίων και η ασφαλής και άνετη επιβίβαση — αποβίβαση των επιβατών. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, ο ΟΛΠ έχει την υποχρέωση συντήρησης και διατήρησης της υποδομής σε καλή κατάσταση, αλλά επίσης παρέχει λιμενικές υπηρεσίες σε πλοία και επιβάτες. Πρώτον, ο ΟΛΠ εισπράττει εμπορικά τέλη από κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) ο οποίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του και όχι μόνον από τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τους μικρούς προβλήτες. Δεύτερον, όπως και οι άλλοι δασμοί που εισπράττει ο ΟΛΠ, τα τέλη που εισπράττονται στον επιβατικό λιμένα ορίζονται ελεύθερα από τον ίδιο τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά, με βάση τις εμπορικές του αμοιβές. Τα εν λόγω τέλη, συνεπώς, θεωρούνται εμπορικά τέλη.
- (80) Συνεπώς, η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, καθώς αφορά δημόσια επένδυση σε λιμενική εγκατάσταση η οποία αποτελεί ή μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, ενώ τα εν λόγω δημόσια κεφάλαια επιφέρουν μείωση των επενδυτικών δαπανών για το φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής (ΟΛΠ), με τις οποίες θα επιβαρυνόταν διαφορετικά σε σχέση με τις εμπορικές του δραστηριότητες.
- (81) Θα μπορούσε να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η επονομαζόμενη αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση⁽³³⁾.
- (82) Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσο το Δημόσιο ενήργησε ως επενδυτής μεγιστοποίησης κερδών, ενεργώντας υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, δηλαδή κατά πόσο η επένδυσή του στους μικρούς προβλήτες είναι πιθανό να είναι οικονομικώς επικερδής. Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι πρέπει να καθοριστεί “εάν, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης μέτοχος, στηριζόμενος στις προβλεπόμενες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου”⁽³⁴⁾. Αυτό περιλαμβάνει την εισφορά νέου κεφαλαίου για επενδύσεις, υπό τον όρο ότι ο λιμένας ή ο φορέας εκμετάλλευσης δεν θα διαθέτουν πλεονάζουσα διαρθρωτική μεταφορική ικανότητα στην κοινή αγορά, και ότι η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας είναι υγιής⁽³⁵⁾.
- (83) Πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”), οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο από το οποίο να αποδεικνύεται ότι οι υπό εξέταση επενδύσεις θα έχουν θετική απόδοση. Ενδεχομένως να αναμένεται κάποια απόδοση για το Δημόσιο μέσω της αύξησης του τέλους παραχώρησης που καταβάλλεται από τον ΟΛΠ (αποτελούμενο από το 2 % των καθαρών εσόδων του ΟΛΠ), το οποίο θα προέκυπτε από αύξηση των τελών που εισπράττει ο ΟΛΠ στον επιβατικό λιμένα. Ωστόσο, δεν έχουν παρασχεθεί σχετικά ποσοτικά δεδομένα. Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση της χωρητικότητας που εξασφαλίζεται με την επένδυση.
- (84) Επίσης, το Δημόσιο θα καλύψει πλήρως τις επενδυτικές δαπάνες για τα δύο έργα αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το Δημόσιο σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (85) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο εξασφαλίζει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.

2.1.3.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

- (86) Πρέπει να σημειωθεί ότι ο επιβατικός λιμένας Πειραιώς είναι ο μεγαλύτερος επιβατικός λιμένας της Ελλάδας και ένας από τους μεγαλύτερους της Ευρώπης, εξυπηρετώντας συνολικά πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ο αριθμός των επιβατών ακτοπλοίας είναι επίσης σχετικά αξιόλογος — περίπου 8 εκατομμύρια. Όσον αφορά την ακτοπλοία, ο λιμένας πιθανώς να ανταγωνίζεται τους άλλους δύο γειτονικούς λιμένες, δηλαδή τους λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Συνεπώς, το οικονομικό πλεονέκτημα που λαμβάνει ο ΟΛΠ από τη δημόσια χρηματοδότηση μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του.
- (87) Εν όψει των ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.3.4. Συμπέρασμα

- (88) Για τους ανωτέρω λόγους η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.4. Κατασκευή μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. N 168/08) και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)

⁽³³⁾ Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με την απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine απεφάνθη ότι “δυνάμει της αρχής της ίσης μεταχείρισης μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μίας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες αντιστοιχούν στους συνήθεις όρους της αγοράς δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως κρατικές ενισχύσεις” [υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-4397) (“Stardust Marine”). Βλ. επίσης υπόθεση C-303/88 Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 20)].

⁽³⁴⁾ Βλ. συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120).

⁽³⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο “Ανάπτυξη του κύριου λιμένα του Ρότερνταμ” — ΕΕ C 196 της 24.8.2007, σ. 1. Βλ. επίσης Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ στις εταιρείες χαρτοφυλακίου του Δημοσίου (Δελτίο ΕΚ 91984), παράγραφος 3.2. σημείο (ii).

2.1.4.1. Κρατικοί πόροι

- (89) Ο μικρός προβλήτας και όλα τα στοιχεία εξοπλισμού θα χρηματοδοτηθούν με τον ίδιο τρόπο όπως η πεζογέφυρα και οι δύο μικροί προβλήτες ("δόντια") στον επιβατικό λιμένα, δηλαδή με χρηματικά ποσά τόσο από το Ε.Τ.Π.Α. όσο και από το ελληνικό κράτος. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της υπό εξέταση υποδομής περιλαμβάνει κρατικούς πόρους.

2.1.4.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (90) Όπως αναφέρεται στο σημείο (48) της παρούσας απόφασης, τα κοινοποιηθέντα μέτρα στην υπόθεση Ν 168/08 περιλαμβάνουν την κατασκευή ενός μικρού προβλήτα και την απόκτηση μίας σειράς στοιχείων εξοπλισμού⁽³⁶⁾ που θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Αντιθέτως, ο ΟΛΠ θα εκμεταλλευτεί μόνο μέρος του εξοπλισμού που κοινοποιείται βάσει της υπόθεσης Ν 169/08⁽³⁷⁾, ενώ η πλειοψηφία των εγκαταστάσεων εξοπλισμού θα παραχωρηθεί στην παραχωρησιούχο COSCO⁽³⁸⁾. Επ' αυτού, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της χρήσης και της χρηματοδότησης του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού.
- (91) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τόσο ο μικρός προβλήτας όσο και ο εξοπλισμός που χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους είναι ανοικτοί σε όλους του δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Τούτο απορρέει από το γεγονός ότι τόσο ο ΟΛΠ όσο και η παραχωρησιούχος (COSCO) έχουν σαφή υποχρέωση, η οποία προβλέπεται στις συμβάσεις τους σχετικά με την παραχώρηση, εξασφάλιση ισότιμης και δίκαιης πρόσβασης σε όλους τους δυνητικούς χρήστες της υποδομής που εκμεταλλεύονται. Συνεπώς, σε επίπεδο χρηστών (ήτοι, ναυτιλιακές εταιρείες) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα πρέπει να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ⁽³⁹⁾.
- (92) Η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να αξιολογήσει εάν η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ ή/και στην παραχωρησιούχο.
- (93) Όσον αφορά τον μικρό προβλήτα, έχει ήδη διευκρινιστεί στο σημείο (77) της παρούσας απόφασης ότι οι μικροί προβλήτες ("δόντια") που αποτελούν μέρος της υποδομής για "συγκεκριμένους χρήστες", δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και να αποφέρουν έσοδα για τον ΟΛΠ. Πράγματι, ο μικρός προβλήτας στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων θα τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ και μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, καθώς θα χρησιμοποιηθεί για υπηρεσίες χειρισμού φορτίων για τις οποίες ο ΟΛΠ θα χρεώνει εμπορικά τέλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι με κρατικούς πόρους μπορεί να επιφέρει μείωση των επενδυτικών δαπανών με τις οποίες ο λιμενικός οργανισμός ΟΛΠ θα επιβαρυνόταν κανονικά, και επομένως

ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό επειδή αφορά μόνο μία επιχείρηση, τον ΟΛΠ.

- (94) Όσον αφορά τα στοιχεία εξοπλισμού⁽⁴⁰⁾, η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες ταξινόμησε "όλους τους τύπους σταθερού ή ημικινητού εξοπλισμού, όπως οι γερανοί και οι ράμπες φορτοεκφόρτωσης" ως μέρος της ανωδομής ενός λιμένος⁽⁴¹⁾. Δήλωσε επίσης ότι "τέτοιες επενδύσεις συνήθως ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις και επομένως συνιστούν ενίσχυση". Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η σχετική υποδομή χρησιμοποιείται άμεσα για εμπορικούς σκοπούς (φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων) και είναι απαραίτητη για την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών χειρισμού φορτίων από φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.
- (95) Εφόσον διάφορα στοιχεία εξοπλισμού προορίζονται για χρήση είτε από τον ΟΛΠ είτε από την παραχωρησιούχο, πρέπει να αξιολογηθεί εάν η κρατική χρηματοδότηση παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε κάποια εκ των δύο οντοτήτων.

Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ

- (96) Όσον αφορά τον ΟΛΠ, οι 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και οι 2 γερανοί Panamax προς εγκατάσταση στον μικρό προβλήτα του προβλήτα Ι (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και ο κινητός γερανός και τα 2 περνοφόρα που πρόκειται να αγοραστούν ως επιπλέον εξοπλισμός (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 169/08), θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για τις δραστηριότητες χειρισμού φορτίων. Συνεπώς, όσον αφορά τα εν λόγω στοιχεία εξοπλισμού, ο ΟΛΠ ενδέχεται να εξασφαλίσει οικονομικό πλεονέκτημα.
- (97) Όσον αφορά τον εξοπλισμό που χορηγείται στην παραχωρησιούχο, σημειώνεται ότι δεν θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ, και επομένως ο ΟΛΠ δεν θα μπορεί να τον χρησιμοποιήσει άμεσα για τις εμπορικές του δραστηριότητες. Εν τούτοις, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα. Πρώτον, ο ΟΛΠ είναι νομικά υποχρεωμένος από το κράτος να κατασκευάζει και να συντηρεί σε καλή κατάσταση όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και να παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή να επιτρέπει τις υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τρίτους σε περίπτωση που παραχωρήσει την εκμετάλλευση τμημάτων του λιμένα. Κατά συνέπεια, η κρατική χρηματοδότηση απαλλάσσει τον ΟΛΠ από μέρος της χρηματοοικονομικής επιβαρύνσεώς του όσον αφορά την παροχή σύγχρονης ανωδομής. Δεύτερον, ο ΟΛΠ (και όχι άμεσα το κράτος) είναι αυτός που παραχωρεί μέρος του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένου του υπό εξέταση εξοπλισμού, για τον οποίο η παραχωρησιούχος θα καταβάλει τέλος παραχώρησης και διάφορες αμοιβές αποκλειστικά στον ΟΛΠ και όχι στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι το κράτος, χρηματοδοτώντας τον υπό εξέταση εξοπλισμό, ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, επειδή από τον απαλλάσσει από τις δαπάνες απόκτησης του εν λόγω εξοπλισμού, με τις οποίες κανονικά θα επιβαρυνόταν.

⁽³⁶⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και 2 γερανοί Panamax.

⁽³⁷⁾ 1 κινητός γερανός και 2 περνοφόρα.

⁽³⁸⁾ 5 ημικυκλικά εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρες RoRo, 4 τηλεσκοπικοί γερανοί εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογέφυρες και κινητά οχήματα, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, 10 ελκυστήρες τύπου τερματικού σταθμού.

⁽³⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽⁴⁰⁾ Βάσει τόσο της υπόθεσης αριθ. Ν 168/08 όσο και της υπόθεσης αριθ. Ν 169/08.

⁽⁴¹⁾ Βλ. ειδικότερα την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

- (98) Όπως στην περίπτωση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (βλ. ανωτέρω), μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ για την κατασκευή του μικρού προβλήτα και τον εξοπλισμό στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε αναφορικά με τους μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα ισχύουν πλήρως σε αυτήν την περίπτωση ⁽⁴²⁾. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παρουσιάσει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο στο οποίο να αποδεικνύεται θετική απόδοση της επένδυσης, ενώ το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των έργων επένδυσης αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το κράτος σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (99) Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση χωρητικότητας που παρέχεται από την επένδυση. Ειδικότερα, όσον αφορά τον πρόσφατα αποκτηθέντα εξοπλισμό ⁽⁴³⁾ οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν θα επιφέρει αύξηση στη χωρητικότητα του λιμένα, αλλά απλώς θα αναπληρώσει πιθανή ανεπάρκεια χωρητικότητας σε περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και θα παράσχει περισσότερη ευελιξία στην παραγωγική ικανότητα του λιμένα. Αυτό φαίνεται να συνεπάγεται ότι δεν αναμένονται πρόσθετα κέρδη από τα νέα στοιχεία εξοπλισμού. Οι ελληνικές αρχές αναγνωρίζουν περαιτέρω ότι δεν είναι εύκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια η αναμενόμενη απόδοση αναφορικά με το νέο εξοπλισμό.
- (100) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο παρέχει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.
- Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στην παραχωρησιούχο**
- (101) Όσον αφορά τα δυνητικά πλεονεκτήματα υπέρ της παραχωρησιούχου (COSCO), η Επιτροπή σημειώνει ότι ο εξοπλισμός αποτελούσε μέρος της παραχωρηθείσας προς την παραχωρησιούχο μέσω δημόσιου διαγωνισμού λιμενικής υποδομής στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- (102) Η Επιτροπή έχει ήδη καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους πράξεις όπως η πώληση γης ή κτιρίων ⁽⁴⁴⁾ ή η ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων ⁽⁴⁵⁾ δεν θέτουν κατά τη γνώμη της πρόβλημα κρατικής ενίσχυσης. Αυτό συμβαίνει γενικά στην περίπτωση που οι πράξεις αυτές γίνονται με βάση τις τιμές της αγοράς, ειδικά όταν η τιμή είναι το αποτέλεσμα ανοικτού διαγωνισμού χωρίς όρους και χωρίς διακρίσεις ο οποίος έτυχε της δέουσας δημοσίευσης, γεγονός που διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των υποψηφίων. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τους κανόνες και τις αρχές που διέπουν τους δημόσιους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις παραχώρησης, στις περιπτώσεις που ισχύουν, το ίδιο σκεπτικό ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για την πώληση ή την διάθεση υποδομής από τις δημόσιες αρχές ⁽⁴⁶⁾.
- (103) Εντούτοις, όπως έχει ήδη επισημάνει η Επιτροπή ⁽⁴⁷⁾, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να υπάρχουν στοιχεία ενίσχυσης. Για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρχει ενίσχυση στην περίπτωση που η υποδομή διατίθεται σε προκαθορισμένο διαχειριστή με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα εξ αυτού του γεγονότος ή εάν είναι τόσο μεγάλη η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης και της τιμής μιας πρόσφατης κατασκευής με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα ο αγοραστής.
- (104) Όπως αναφέρεται στο σημείο (18) της παρούσας απόφασης, ο εν λόγω διαγωνισμός οργανώθηκε σε πανευρωπαϊκή κλίμακα σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων που προβλέπονται στην απόφαση 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών ⁽⁴⁸⁾. Η Επιτροπή δεν έχει λόγο να πιστεύει, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, ότι η διαδικασία επιλογής έχει διεξαχθεί με εσφαλμένο τρόπο.
- (105) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης — 30 έτη στην αρχή με δυνατότητα παράτασης επί πέντε έτη εάν εκτελεστεί εμπρόθεσμα η κατασκευή του προβλήτα III και με μια δεύτερη δυνατότητα παράτασης κατά 5 ακόμη έτη υπό τον όρο ότι θα αυξηθούν τα τέλη παραχώρησης — αντανάκλα ελαφρώς το γεγονός ότι ο παραχωρησιούχος θα πραγματοποιήσει επενδύσεις σε πολύ δαπανηρά στοιχεία υποδομής, τα οποία μπορούν να αποφέρουν κέρδη μόνο μετά την παρέλευση πολλών ετών ⁽⁴⁹⁾. Εξάλλου, οι όροι παράτασης πέραν των 30 ετών εξαρτώνται άμεσα από την πραγματοποίηση αυτών των επενδύσεων.
- (106) Όσον αφορά την παροχή του εξοπλισμού, πρέπει να επισημανθεί ότι αποτελούσε μέρος των όρων του διαγωνισμού, οι προσφορές οι οποίες υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω διαγωνισμού πρέπει να έχουν ήδη λάβει υπόψη το γεγονός ότι ο εξοπλισμός ήταν ήδη διαθέσιμος για χρήση και δεν θα χρειαζόταν να αγοραστεί από την παραχωρησιούχο.
- (107) Επιπλέον, εν όψει του σημείου (26), η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν μειώνει τους κινδύνους που πρέπει συνήθως να αναλαμβάνει μια παραχωρησιούχος και, συνεπώς, δεν απαλλάσσει την επιχείρησή από

⁽⁴²⁾ Βλ. ανωτέρω σημεία (81)–(85).

⁽⁴³⁾ Ειδικότερα, τον εξοπλισμό σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. N 169/08.

⁽⁴⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γηπέδων, οικοπέδων και κτιρίων από δημόσιες αρχές, ΕΕ C 209, της 10.7.1997, σ. 3-5.

⁽⁴⁵⁾ Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού, 1993, παράγραφοι 402 και 403.

⁽⁴⁶⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 58.

⁽⁴⁷⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 59.

⁽⁴⁸⁾ ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽⁴⁹⁾ Βλ. π.χ. την απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 110/08 — Γερμανία — για τη χρηματοδότηση του έργου Jade WeserPort Project, ΕΕ C 137 της 17.6.2009, σ. 1, όπου η διάρκεια της συμφωνίας παραχώρησης για την κατασκευή παρόμοιου έργου ήταν εξ αρχής 40 έτη.

χρηματοοικονομικούς κινδύνους που είναι εγγενείς στις δραστηριότητες λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίοι ενδεχομένως στη συνέχεια να αποτελέσουν χρηματοοικονομική επιβάρυνση για τον ΟΛΠ.

(108) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση τα προσφάτως αποκτηθέντα περιουσιακά στοιχεία [εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης ⁽⁵⁰⁾] που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος και τέθηκε στη διάθεση του παραχωρησιούχου έχει όντως σχετικά μικρή διάρκεια ζωής σε σύγκριση με άλλα στοιχεία υποδομής που έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, όπως είναι οι προβλήτες, οι οποίες θα μπορούσε να θεωρηθεί στην προκειμένη περίπτωση ότι μεταβιβάστηκαν προς τον δικαιούχο στην πλήρη οικονομική τους αξία. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι δεν φαίνεται να υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στην τιμή του προσφάτως αποκτηθέντος εξοπλισμού ο οποίος ετέθη στη διάθεση του παραχωρησιούχου και στα τέλη παραχώρησης που πρέπει να καταβάλει ο παραχωρησιούχος, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ την τιμή του εξοπλισμού ⁽⁵¹⁾.

(109) Κατά συνέπεια, με βάση τις προαναφερόμενες αρχές ⁽⁵²⁾ και σύμφωνα με την πρακτική για τη λήψη των αποφάσεων της ⁽⁵³⁾, και με την επιφύλαξη χορήγησης άλλων κρατικών ενισχύσεων προς την παραχωρησιούχο εκτός των πλαισίων του παρόντος μέτρου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αποκτηθείς εξοπλισμός ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου δεν της παρέχει κανένα πλεονέκτημα — και συνεπώς καμία κρατική ενίσχυση — στην παραχωρησιούχο, καθώς η τελευταία θα καταβάλει την τιμή αγοράς για τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού.

2.1.4.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

(110) Η Επιτροπή, κατόπιν της διαπίστωσης ότι η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτη και του εξοπλισμού στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων παρέχει στον ΟΛΠ (αλλά όχι στην παραχωρησιούχο και στους τελικούς χρήστες) επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, πρέπει τώρα να αξιολογήσει κατά πόσο το εν λόγω πλεονέκτημα έχει την ικανότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(111) Η Επιτροπή σημειώνει ότι μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ειδικά μεταξύ κύριων κόμβων που εξυπηρετούν μεγάλες γεωγραφικές περιοχές. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς έχει ουσιαστική χωρητικότητα (1 373 εκατομμύρια

TEUs το 2007) και εν δυνάμει βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλους λιμένες ⁽⁵⁴⁾ της ΕΕ. Προβλέπεται ότι η νέα χωρητικότητα που θα προσθέσει ο νέος μικρός προβλήτης θα ανέρχεται τουλάχιστον σε 1 εκατομμύριο TEUs για τον ΟΛΠ. Μέρος της χωρητικότητας που θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ θα παραχωρηθεί στην COSCO. Εν τούτοις, ως αποτέλεσμα της κατασκευής του νέου μικρού προβλήτη και της απόκτησης του νέου εξοπλισμού, ο ΟΛΠ θα εξακολουθήσει να είναι ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης του λιμένος. Επιπλέον, οι ίδιες οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι τα εν λόγω έργα είναι απαραίτητα για να αναπτυχθούν λιμενικές υπηρεσίες από τον ΟΛΠ και να καταστούν οι εν λόγω υπηρεσίες ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές που παρέχονται από την παραχωρησιούχο COSCO, αλλά και σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχονται από άλλους λιμένες.

(112) Επιπλέον, το 27 % των εμπορευματοκιβωτίων που αναχωρούν και το 33 % των εμπορευματοκιβωτίων που φθάνουν στο λιμένα Πειραιώς αφορούν συναλλαγές με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ. Συνεπώς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση θα νοθεύσει ή θα απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και θα επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.4.4. Συμπέρασμα

(113) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι τα δύο κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ του ΟΛΠ κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης

(114) Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν η κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ η οποία διαπιστώνεται ανωτέρω, όσον αφορά τους δύο μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα και τον μικρό προβλήτη και τον εξοπλισμό στον εμπορικό λιμένα, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

Η ενίσχυση ως κίνητρο

(115) Για να αποτελέσει κίνητρο η κρατική ενίσχυση ο αιτών πρέπει να υποβάλει αίτηση για ενίσχυση πριν την έναρξη του έργου. Στην προκειμένη περίπτωση ο ΟΛΠ υπέβαλε αιτήσεις για την χρηματοδότηση των έργων από το επιχειρησιακό πρόγραμμα πριν την έναρξη των εργασιών. Επιπλέον, τον καιρό που άρχισαν τα έργα ο ΟΛΠ γνώριζε καλά ότι ήταν ένας πιθανός δικαιούχος ενίσχυσης βάσει του επιχειρησιακού προγράμματος και κατά συνέπεια ήταν λογικό να προσδοκούσε ότι θα ελάμβανε δημόσια χρηματοδότηση. Ενόψει των προαναφερομένων η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση εμπεριέχει το στοιχείο του κινήτρου.

Νομική βάση της αξιολόγησης

(116) Στην παρούσα περίπτωση, φαίνεται να υπάρχουν μόνο δύο δυνατότητες συμβατότητας. Πρέπει πρώτα να εξετασθεί εάν εφαρμόζεται το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ και, εφόσον δεν εφαρμόζεται, εάν τα μέτρα εμπίπτουν στην εξαίρεση που προβλέπεται στον άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε σημείο (52) παραπάνω.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε σημείο (27) παραπάνω.

⁽⁵²⁾ Βλέπε σημείο (102) και επόμενα.

⁽⁵³⁾ Βλ. για παράδειγμα απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, ΕΕ C 137 της 17.6.2009, σ. 1· αποφάσεις της Επιτροπής της 10.7.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 134/07 — Ελλάδα — Έργο υποθαλάσσιας σήραγγας Θεσσαλονίκης, ΕΕ C 234 της 6.10.2007, σ. 2· απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. 565/2007 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου κεντρικού οδικού άξονα της Ελλάδας (Ε65), απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 633/07 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση των τμημάτων οδικού άξονα μεταξύ των περιοχών Μαλιακός και Κλειδί (μέρος του προγράμματος ΠΑΘΕ), μεταξύ των Τεμπών και της Σκοτίας, και μεταξύ του Ευαγγελισμού και της Λεπτοκαρυάς, ΕΕ C 70 της 15.3.2008, σ. 6· και απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 45/08 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου οδικού άξονα Ελευσίνιας — Κορίνθου — Πάτρας — Πύργου — Τοάκωνα, ΕΕ C 177 της 12.7.2008, σ. 1.

⁽⁵⁴⁾ Για παράδειγμα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης (με 447 εκατομμύρια TEU το 2007), ο λιμένας της Κωνσταντίας στη Ρουμανία (με 1 411 εκατομμύρια TEU για το ίδιο έτος), ο λιμένας του Κόπερ στη Σλοβενία και μία σειρά λιμένων στην Ιταλία μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσοι ανταγωνιστές του ΟΛΠ.

2.2.1. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2

- (117) Η Ελλάδα πιστεύει ότι η υπό εξέταση υποδομή θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εκτελέσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του, τα οποία εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον. Με άλλα λόγια, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι λιμενικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ αντιστοιχούν σε υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής αναφερόμενες ως “ΥΓΟΣ”) και ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται για τα κοινοποιηθέντα επενδυτικά έργα είναι σύμφωνη με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽⁵⁵⁾.
- (118) Μια κρατική ενίσχυση ως θεωρείται ως αντιστάθμιση προς μία επιχείρηση για την παροχή μίας ΥΓΟΣ, ώστε να κριθεί συμβατή με την κοινή αγορά, όταν πληρούνται οι ακόλουθοι τρεις όροι: 1) η υπό εξέταση ΥΓΟΣ πρέπει να ισοδυναμεί με μία γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, 2) η παροχή της ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται κατά τον δέοντα τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης, και 3) η ενίσχυση η οποία χορηγείται στο φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο στόχο.
- (119) Πρώτον, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλει ως προς το ότι το πλήρες εύρος των δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον ΟΛΠ μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια ΥΓΟΣ.
- (120) Κατά το Πρωτοδικείο, “[...] όπως προκύπτει από τη νομολογία, η παροχή της επίμαχης υπηρεσίας πρέπει, εξ ορισμού, να εξυπηρετεί την κοινή ωφέλεια ή το δημόσιο συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΥΓΟΣ διακρίνονται, μεταξύ άλλων, από τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν ιδιωτικό συμφέρον, ανεξαρτήτως του αν το εν λόγω ιδιωτικό συμφέρον είναι περισσότερο ή λιγότερο συλλογικό ή αν έχει αναγνωρισθεί από το κράτος ως εύλογο ή ωφέλιμο” ⁽⁵⁶⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτομάτως ταυτόσημη με την παροχή ΥΓΟΣ, ιδίως εάν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι όλες οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε έναν τέτοιο λιμένα αφορούν μία τέτοια αποστολή ⁽⁵⁷⁾.
- (121) Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου ότι μέρος των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε έναν λιμένα ενδέχεται να θεωρούνται ως ΥΓΟΣ υπό δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα καμία απόδειξη περί σαφώς καθορισμένης ΥΓΟΣ εντός του πλαισίου των συνολικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ στο Λιμένα Πειραιώς.
- (122) Ο ΟΛΠ ασκεί, για παράδειγμα, δραστηριότητες σε άμεσο ανταγωνισμό με την παραχωρησιούχο στον εμπορικό τερματικό σταθμό. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ισοδυναμούν με ΥΓΟΣ, καθώς παρέχονται ήδη με όρους αγοράς από άλλες επιχειρήσεις.
- (123) Επιπλέον, ούτε ο νόμος ίδρυσης του ΟΛΠ (νόμος 2688/1999) ούτε η σύμβαση παραχώρησης η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του ΟΛΠ και του ελληνικού κράτους δεν περιέχουν ρητή διάταξη με την οποία να ορίζεται κάποια ΥΓΟΣ προς εκτέλεση από τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 9 της σύμβασης παραχώρησης, είναι πολύ γενικής φύσεως (απαιτώντας από τον ΟΛΠ να διασφαλίσει “ένα πλήρες εύρος λιμενικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων”) και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σαφώς καθορισμένη ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει σαφώς καθορισμένη υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να επιβάλλεται στον ΟΛΠ σε σχέση με τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νήσων.
- (124) Ακόμη και εάν υποθεθεί ότι μέρος των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν ΥΓΟΣ, δεν φαίνεται να πληρούνται οι άλλοι όροι που απαιτούνται για συμβατότητα με την κοινή αγορά, ήτοι, η πράξη ανάθεσης και η αναλογικότητα.
- (125) Όσον αφορά την πράξη ανάθεσης, υπάρχει μία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του κράτους και του ΟΛΠ, όπου το κράτος ρητώς αναθέτει στον ΟΛΠ την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση επίσης περιλαμβάνει υποχρεώσεις για τον ΟΛΠ κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς δεν ορίζεται επακριβώς το πεδίο όπου υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι επίσης σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της αντίστοιχης πράξης ανάθεσης στον ΟΛΠ.
- (126) Μία ενίσχυση η οποία καταβάλλεται ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση μίας δυνητικής ΥΓΟΣ για να είναι συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιέχει διατάξεις που να εμποδίζουν την υπεραντιστάθμιση και τη διεπίδωξη εμπορικών δραστηριοτήτων. Πρέπει επίσης να υπάρχει σαφής διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ των εμπορικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας του φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και ένα επαρκές σύστημα για την κατανομή των κοινών δαπανών για τις δημόσιες υπηρεσίες και τις εμπορικές δραστηριότητες του.
- (127) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν περιέχει διατάξεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης κατά την παροχή ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει λογιστικός διαχωρισμός για τις εμπορικές δραστηριότητες και για τις δραστηριότητες οι οποίες θα αφορούσαν πιθανώς μία ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα έσοδα από την παροχή μίας τέτοιας ΥΓΟΣ δεν θα χρησιμοποιηθούν για τις εμπορικές δραστηριότητες (π.χ. πώληση σε χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών μέσω της επιδοτούμενης ΥΓΟΣ).
- (128) Κατά συνέπεια, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν καθορίζεται κατά τον ενδεδειγμένο και σαφή τρόπο η ΥΓΟΣ στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που εκτελεί ο ΟΛΠ. Επίσης, δεν προβλέπεται δεόντως η ανάθεση τέτοιων δυνητικών ΥΓΟΣ και δεν υπάρχει καμία διάταξη με την οποία να διασφαλίζεται η αναλογικότητα της αντιστάθμισης η οποία καταβάλλεται για την εκτέλεσή τους. Επομένως, η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται στον ΟΛΠ αναφορικά με τα κοινοποιηθέντα έργα δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁵⁾ Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι “Οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντίκειται προς το συμφέρον της Κοινότητας.”

⁽⁵⁶⁾ Βλ. υπόθεση T-289/03, *Bupa* και άλλοι κατά Επιτροπής, (Συλλογή 2008, σ. II-000, σκέψη 178).

⁽⁵⁷⁾ Βλ. υπόθεση C-242/95, *GT-Link A/S* κατά *De Danske Statsbaner*, Συλλογή, σ. I-4349, σκέψη 52).

2.2.2. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ

(129) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάλληλη νομική βάση για την αξιολόγηση της κρατικής ενίσχυσης προς την υπό εξέταση λιμενική υποδομή πρέπει να είναι το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι “οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειται προς το κοινό συμφέρον”, δύναται να θεωρηθεί ότι είναι συμβατές με την κοινή αγορά. Εφόσον δεν υπάρχουν ακόμα κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των λιμένων, το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) έχει άμεση εφαρμογή.

(130) Η Επιτροπή, κατά συνέπεια, πρέπει να εξετάσει για κάθε κοινοποιηθέν έργο όπου περιλαμβάνεται κρατική ενίσχυση εάν η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Τα σχετικά έργα είναι: i) η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα, ii) η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και iii) η απόκτηση του εξοπλισμού προς χρήση από τον ΟΛΠ και την παραχωρησιούχο στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

2.2.2.1. Κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

(131) Θα πρέπει κατ' αρχάς να εξετασθεί κατά πόσον ισχύουν στην προκειμένη περίπτωση οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές⁽⁵⁸⁾ (στο εξής “οι κατευθυντήριες γραμμές”). Όντως, το τμήμα 10 των κατευθυντήριων γραμμών περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την ακτοπλοία. Εν τούτοις, οι κανόνες αυτοί καλύπτουν μόνο την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών⁽⁵⁹⁾, αλλά όχι την κατασκευή υποδομών που προορίζεται γι' αυτές τις υπηρεσίες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των δύο προβλητών στον επιβατικό λιμένα. Κατά συνέπεια, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν μπορούν να εφαρμοστούν ως προς αυτό το μέτρο και για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο εμπίπτουν στους γενικούς στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

(132) Σημειώνεται ότι η σύνδεση περιφερειακών περιοχών και νήσων μέσω της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί μία από τις προτεραιότητες της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ⁽⁶⁰⁾. Επιπλέον, ένας από τους στόχους ένταξης των λιμένων στη στρατηγική ΔΕΔ-Μ

είναι η βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης των περιφερειακών περιοχών και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Κοινότητας, βελτιώνοντας τις κοινωνικές εσωτερικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις και δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στα νησιά και στις περιφερειακές περιοχές⁽⁶¹⁾. Πράγματι, η σύνδεση των νήσων και των περιφερειακών περιοχών με περισσότερα κεντρικά σημεία της επικράτειας της ΕΕ επιτρέπει στους πολίτες της ΕΕ, στις επιχειρήσεις και στις περιφερειακές και τοπικές κοινωνίες να επωφεληθούν πλήρως από την εσωτερική αγορά. Προκειμένου να αναπτυχθούν τέτοιες λιμενικές υπηρεσίες, επιβάλλεται η θέση σε λειτουργία της απαραίτητης υποδομής. Ωστόσο, καθώς οι πόροι της αγοράς ενδεχομένως να μην είναι πάντα διαθέσιμοι για πρωτοβουλίες οι οποίες δεν είναι βραχυπρόθεσμα επικερδείς, αυτό συνεπάγεται ότι η επένδυση σε τέτοιες εγκαταστάσεις θα πρέπει ενδεχομένως να συμπληρωθεί με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(133) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα θα εξυπηρετούν μόνο τα ακτοπλοϊκά σκάφη, τα οποία συνδέουν σχεδόν όλα τα ελληνικά νησιά με τον κύριο λιμένα και την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Επιπρόσθετα, ο εν λόγω λιμένας εξυπηρετεί μία σειρά συνδέσεων προς τα νησιά οι οποίες δεν παρέχονται από κανέναν άλλον εναλλακτικό λιμένα της ηπειρωτικής χώρας. Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν εναλλακτικές συνδέσεις από τους λιμένες της Ραφήνας ή/και του Λαυρίου, οι εν λόγω λιμένες δεν διαθέτουν επαρκή ικανότητα χειρισμού του μεγάλου αριθμού των πλοίων που εξυπηρετούνται από το λιμένα Πειραιώς. Επίσης, ο λιμένας Πειραιώς παρέχει σημαντική άμεση διατροπική σύνδεση με το σιδηροδρομικό σύστημα της αστικής ζώνης Πειραιώς-Αθήνας, η οποία εξασφαλίζει άμεση και ταχεία πρόσβαση στην Αθήνα και σε άλλες βασικές εγκαταστάσεις μεταφοράς (όπως ο εθνικός αερολιμένας). Αυτό σαφώς επιτρέπει στον επιβατικό λιμένα Πειραιώς να παρέχει τις απαραίτητες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες επιβατών οι οποίες δεν είναι συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους δυνητικούς του ανταγωνιστές.

(134) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η δημόσια χρηματοδότηση περιορίζεται στις δαπάνες των έργων, και επομένως ότι εξαιρείται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητης υπεραποξείωσης για τον ΟΛΠ ή τον ανάδοχο που εκτέλεσε τα απαραίτητα έργα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Πρώτον, όπως στην περίπτωση της πεζογέφυρας, η σύμβαση δημόσιων έργων για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες σύναψης δημόσιων συμβάσεων. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν θα υπερβεί την τιμή της αγοράς για την κατασκευή. Δεύτερον, παρόλο που η κρατική χρηματοδότηση καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής, σημειώνεται ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τη συνολική ικανότητα του επιβατικού λιμένα και, επομένως, θα έχει περιορισμένες συνέπειες στο συνολικό αριθμό των πλοίων και των επιβατών που χρησιμοποιούν το λιμένα. Τρίτον, η συμβολή του Δημοσίου δεν θα καλύψει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης και επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ. Τέλος, οποιαδήποτε δυνητική αύξηση στα έσοδα του ΟΛΠ που

⁽⁵⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004) 43 — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

⁽⁵⁹⁾ Ως θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θεωρούνται “η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη (βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών — δεύτερη διετής έκθεση προόδου” COM(1999) 317 τελικό, σ. 2).

⁽⁶⁰⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997.

⁽⁶¹⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997, σ. 9. Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

προκύπτει από την επένδυση θα περιέρχεται εν μέρει στο ελληνικό κράτος, καθώς ο ΟΛΠ πρέπει να καταβάλλει 2 % των ετήσιων εσόδων του στο ελληνικό κράτος σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης.

- (135) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αποκλείεται οποιαδήποτε υπεραντισταθμίση για τον ΟΛΠ και την επιχείρηση η οποία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα.
- (136) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα δεν είναι σε θέση να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα σε βαθμό που να αντικείται στο κοινό συμφέρον και δύναται, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί συμβατή με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

2.2.2.2. Κατασκευή ενός μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. Ν 168/08) καθώς και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08)

- (137) Η Επιτροπή έχει τονίσει σε μία σειρά εγγράφων πολιτικής ότι οι λιμένες είναι απαραίτητοι για την οικονομική ανάπτυξη και για τη διασφάλιση της ασφάλειας των προμηθειών προς τους ευρωπαίους πολίτες και το βιομηχανικό κλάδο⁽⁶²⁾. Επιπλέον, οι λιμένες αποτελούν βασικό εργαλείο για την υλοποίηση των στόχων της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών, όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο του 2001 και στην αναθεώρηση της του 2006. Επομένως, η ύπαρξη επαρκούς αριθμού λιμένων με επαρκή ικανότητα σε όλες τις ακτές της Κοινότητας είναι απαραίτητη για ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο δίκτυο μεταφορών.
- (138) Ένα σημαντικό σχετικό επιχείρημα είναι η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες ισοδυναμούν με το 39 % των εσωτερικών μεταφορών εμπορευμάτων και σχεδόν με το 90 % του όγκου του εξωτερικού εμπορίου⁽⁶³⁾. Οι θαλάσσιες μεταφορές επίσης αποτελούν αξιόλογη εναλλακτική λύση στις χερσαίες μεταφορές, όπως φαίνεται και με την ιδέα των “θαλάσσιων αρτηριών”⁽⁶⁴⁾. Πράγματι, η ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων κοντά σε προορισμούς προέλευσης/τελικούς προορισμούς εμπορευμάτων πρέπει να θεωρείται ο απλούστερος τρόπος μείωσης της συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές, και συνεπώς συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης και της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, πρέπει να τονιστεί ότι η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει συντελέσει σημαντικά στην ανάπτυξη των

θαλάσσιων μεταφορών. Έχει μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες στις εργασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας με χρήση συνδυασμών μεταξύ θαλάσσιων και σιδηροδρομικών ή/και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽⁶⁵⁾.

- (139) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ενδεχομένως να είναι απαραίτητες οι επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις — και πιο συγκεκριμένα, σε υποδομές θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων — όπου τα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, όταν οι πόροι της αγοράς δεν είναι διαθέσιμοι για αναπτύξεις υποδομών οι οποίες βραχυπρόθεσμα δεν είναι επικερδείς. Ωστόσο, όταν ορισμένα στοιχεία υποδομών μπορούν να αποτελέσουν αμέσως αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και είναι ήδη επικερδή βραχυπρόθεσμα, οι δαπάνες τους δύναται να καλυφθούν από ιδιώτες επενδυτές. Σε αυτές τις περιπτώσεις η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης μπορεί να μην δικαιολογείται.

Η φύση των διαφορετικών στοιχείων υποδομής

- (140) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική παρέμβαση όσον αφορά την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I και την απόκτηση του εξοπλισμού συνάδει με τους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής της ΕΕ. Εν τούτοις, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει, αναφορικά με κάθε στοιχείο υποδομής, εάν η αντίστοιχη επένδυση μπορεί να υλοποιηθεί με λιγότερη ή καθόλου κρατική χρηματοδότηση, προκειμένου να καθοριστεί εάν είναι απαραίτητη η κρατική παρέμβαση.
- (141) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι είναι σημαντικό να γίνει σαφής διαχωρισμός των δαπανών επένδυσης και των κρατικών παρεμβάσεων όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες (ήτοι, τον μικρό προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων) από τις δαπάνες επένδυσης και τις κρατικές παρεμβάσεις όσον αφορά τα στοιχεία ανωδομής που πρέπει να εγκατασταθούν στον προβλήτα I (ήτοι, ο εξοπλισμός ο οποίος κοινοποιήθηκε με βάση την περίπτωση αριθ. Ν 168/08). Ο εν λόγω διαχωρισμός επενδυτικών δαπανών είναι απαραίτητος για να αξιολογηθεί ξεχωριστά η συμβατότητα των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.
- (142) Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι στιγμής ανάλυση της κατανομής των εν λόγω επενδυτικών δαπανών. Επίσης, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, φαίνεται ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω δημόσιων έργων κάλυψαν όλα τα στοιχεία υποδομής συνολικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές να προσκομίσουν λεπτομερή ανάλυση της κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων.
- (143) Όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες, όπως η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τέτοια έργα λιμενικών υποδομών ενδέχεται να απαιτήσουν σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίων οι οποίες μπορούν να αποσβεσθούν, εάν ποτέ αποσβεσθούν μόνον, μακροπρόθεσμα, και, για το λόγο αυτό, δεν γίνονται συνήθως τέτοιες επενδύσεις από ιδιώτες. Κατά συνέπεια, η οικονομική τους

⁽⁶²⁾ Βλ. για παράδειγμα: Ανακοίνωση “Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών στον ορίζοντα του 2010: η ώρα των επιλογών”, COM(2001) 370 της 12ης Σεπτεμβρίου 2001. Βλ. επίσης: Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, COM(2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006.

⁽⁶³⁾ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 59.

⁽⁶⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

⁽⁶⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 62.

βιωσιμότητα δεν μπορεί να διασφαλιστεί χωρίς δημόσια χρηματοδότηση ⁽⁶⁶⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, ενδεχομένως να υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I.

- (144) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία ανωδομής, ήτοι, ο εξοπλισμός προς εγκατάσταση στον προβλήτα I ⁽⁶⁷⁾ και ο εξοπλισμός που πρέπει να τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ ή της παραχωρησιούχου ⁽⁶⁸⁾, εν γένει δεν συνδέονται με υψηλές επενδυτικές δαπάνες. Συνεπώς, οι εν λόγω δαπάνες συνήθως καλύπτονται από ιδιωτική χρηματοδότηση επί καθαρά εμπορικής βάσεως. Αυτό ισχύει ιδιαίτερος στην περίπτωση που η ανωδομή βρίσκεται σε μεγάλους λιμενικούς κόμβους — όπως ο λιμένας Πειραιώς — με μεγάλο κύκλο εργασιών και κέρδος και με σημαντική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους.
- (145) Συνεπώς, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλλει σχετικά με το κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση των υπό εξέταση στοιχείων εξοπλισμού είναι απαραίτητη και κατά πόσο ο ΟΛΠ δεν είναι σε θέση να τα χρηματοδοτήσει με ίδιους πόρους. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.
- (146) Εξάλλου, επειδή η Επιτροπή δεν έχει προς το παρόν καμία εμπειρία όσον αφορά την χρηματοδότηση ανωδομής από το κράτος σε τόσο μεγάλους και τόσο ανταγωνιστικούς λιμένες ⁽⁶⁹⁾, θα ήθελε να γνωρίζει τις γνώμες των ενδιαφερόμενων μερών επ' αυτού του θέματος.
- (147) Ακόμη και εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η κρατική χρηματοδότηση των στοιχείων εξοπλισμού ήταν απαραίτητη, το γεγονός ότι το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των στοιχείων της υποδομής δημιουργεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο η υπό εξέταση κρατική ενίσχυση είναι αναλογική και περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο.
- (148) Το γεγονός ότι το κόστος των στοιχείων του εξοπλισμού καθορίστηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού για την αγορά τους σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες συναψης δημόσιων συμβάσεων αποκλείει την περίπτωση οι καθορισθείσες τιμές να υπερβαίνουν την αγοραία αξία. Συνεπώς, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι δεν έχει παρασχεθεί κανένα πλεονέκτημα

στον ανάδοχο προμηθευτή του εξοπλισμού και καμία υπεραντιστάθμιση στον ΟΛΠ.

- (149) Εντούτοις, το γεγονός ότι χρεώνεται η τιμή αγοράς για την κατασκευή της ανωδομής δεν αιτιολογεί την πλήρη κάλυψη των δαπανών από το κράτος. Εν προκειμένω, οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους λόγους για τους οποίους ο ΟΛΠ δεν θα καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη ότι θα χρεώσει εμπορικά τέλη ή θα λάβει τέλη παραχώρησης για τη χρήση της εν λόγω υποδομής που προορίζεται για ειδική χρήση.
- (150) Η Επιτροπή σημειώνει το γεγονός ότι ο ΟΛΠ καταβάλλει στο ελληνικό κράτος τέλος παραχώρησης το οποίο αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό των εσόδων του. Συνεπώς, με την αύξηση της ικανότητας του ΟΛΠ λόγω της κατασκευής των μικρών προβλητών και της αγοράς του εξοπλισμού, το κράτος θα έχει μεγαλύτερη έσοδα λόγω της αύξησης του καθαρού ποσού που θα καταβάλλει ο ΟΛΠ με τη μορφή τελών παραχώρησης. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ειδικός μηχανισμός, ώστε το κράτος να ανακτήσει μέρος της χορηγούμενης κρατικής ενίσχυσης. Εν τούτοις, στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσο ο εν λόγω μηχανισμός μειώνει το επίπεδο της κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.

Η ανάπτυξη του εμπορίου δεν νοδεύεται σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινοτικό συμφέρον

- (151) Ο μικρός προβλήτας και ο εξοπλισμός αποτελούν υποδομές οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι η κρατική χρηματοδότηση των έργων υποδομής μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στην ευρωπαϊκή αγορά για τις υπηρεσίες χειρισμού φορτίων. Αυτό μπορεί να γίνει σε δύο επίπεδα: i) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου εντός του λιμένα (ενδολιμενικός ανταγωνισμός), και ii) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και άλλων φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που παρέχουν υπηρεσίες που επιδέχονται υποκατάσταση (διαλιμενικός ανταγωνισμός).
- (152) Όσον αφορά τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό η Επιτροπή επισημαίνει ότι μέρος των λιμενικών υπηρεσιών θα έχουν πολύ θετική επίπτωση στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό επειδή θα δημιουργήσουν πραγματικό ανταγωνισμό ανάμεσα στις λιμενικές υπηρεσίες που θα παρέχονται από την COSCO και από αυτές που θα παρέχονται από τον ΟΛΠ. Όπως προαναφέρεται, είναι η πρώτη φορά που στην Ελλάδα δημιουργείται τέτοιος ανταγωνισμός, ο οποίος ελπίζεται ότι θα βελτιώσει τόσο την αποτελεσματικότητα όσο και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, ο χρηματοδοτούμενος από το κράτος εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται μόνο από τον ΟΛΠ αλλά και από την παραχωρησιούχο, καθώς μέρος του εξοπλισμού τέθηκε στη διάθεση της παραχωρησιούχου υπό τους όρους της σύμβασης παραχώρησης (αλλά καταβάλλει η τιμή της αγοράς για τη χρήση τους).

- (153) Για αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι η κρατική παρέμβαση στην κατασκευή του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού δεν έχει σημαντική επιρροή στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό.

⁽⁶⁶⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή δέχθηκε προηγουμένως ότι η κατασκευή προβλητών αποτελεί συμβατή ενίσχυση υπό ορισμένους όρους (απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11).

⁽⁶⁷⁾ Κοινοποιήθηκε μαζί με την κατασκευή του προβλήτα στον προβλήτα I στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 168/08.

⁽⁶⁸⁾ Κοινοποιήθηκε στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 169/08.

⁽⁶⁹⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι στιγμής όλα τα στοιχεία ανωδομής, σε όλα τα έργα λιμενικών υποδομών τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή (απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, EE C 137, 17.06.2009, σ. 1, απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο "Ανάπτυξη του κυρίου λιμένα του Ρότερνταμ" — EE C 196 της 24.8.2007, σ. 1· και απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11), έπρεπε να αγοραστούν ή να κατασκευαστούν από το φορέα εκμετάλλευσης λιμενικών υπηρεσιών με δική του χρηματοδότηση, και επομένως χωρίς κρατική ενίσχυση.

(154) Όσον αφορά το διαλιμενικό ανταγωνισμό, ο ΟΛΠ βρίσκεται σαφώς σε ανταγωνισμό με τους άλλους βασικούς κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης λιμένων της περιοχής, όπως (ενδεικτικά) τον λιμένα της Κονσταντίας στη Ρουμανία, το λιμένα της Τεργέστης στην Ιταλία και τον λιμένα Κόπερ στη Σλοβενία. Επομένως, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση της υποδομής προς εκμετάλλευση από τον ΟΛΠ δεν θα επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που να αντικείται στο κοινοτικό συμφέρον. Οι εν λόγω αμφιβολίες είναι ιδιαίτερα έντονες όσον αφορά την απόκτηση εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής) καθώς, όπως σημειώνεται ανωτέρω, τέτοιες υποδομές συνήθως χρηματοδοτούνται από τους ίδιους τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις των υπό εξέταση μέτρων κρατικής ενίσχυσης στο διαλιμενικό ανταγωνισμό.

2.3. Συμπέρασμα

(155) Βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στα ανωτέρω τμήματα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι:

— Η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

— Η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) συνιστά κρατική ενίσχυση η οποία είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

(156) Η Επιτροπή περαιτέρω θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι η κρατική χρηματοδότηση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και η απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08) συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η εν λόγω κρατική ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες και επομένως ζητάει από τις ελληνικές αρχές να υποβάλουν παρατηρήσεις και να παράσχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα:

— Ανάλυση κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων μεταξύ του μικρού προβλήτα προς κατασκευή στον προβλήτα Ι και των στοιχείων ανωδομής προς εγκατάσταση στον προβλήτα Ι, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ξεχωριστή αξιολόγηση της συμβατότητας των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.

— Αναγκαιότητα της κρατικής χρηματοδότησης του εξοπλισμού ο οποίος αποτελεί μέρος της ανωδομής ενός λιμένα και ικανότητα του ΟΛΠ για χρηματοδότηση του εν λόγω εξοπλισμού με ίδιους πόρους.

— Αναλογικότητα της κρατικής χρηματοδότησης, η οποία καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής και του εξοπλισμού, και δυνατότητα για τον ΟΛΠ να καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών.

— Επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές της κρατικής χρηματοδότησης της κατασκευής του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι και της απόκτησης εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής).

— Κατά πόσο ο μηχανισμός ο οποίος χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του τέλους παραχώρησης που καταβάλλει ο ΟΛΠ στο ελληνικό κράτος (ποσοστό ετήσιων εσόδων) μπορεί να μειώσει το επίπεδο κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ μέσω της κρατικής χρηματοδότησης της υποδομής και του εξοπλισμού.

3. ΑΠΟΦΑΣΗ

Η Επιτροπή έχει, ως εκ τούτου, αποφασίσει ότι η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

Η κρατική ενίσχυση για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

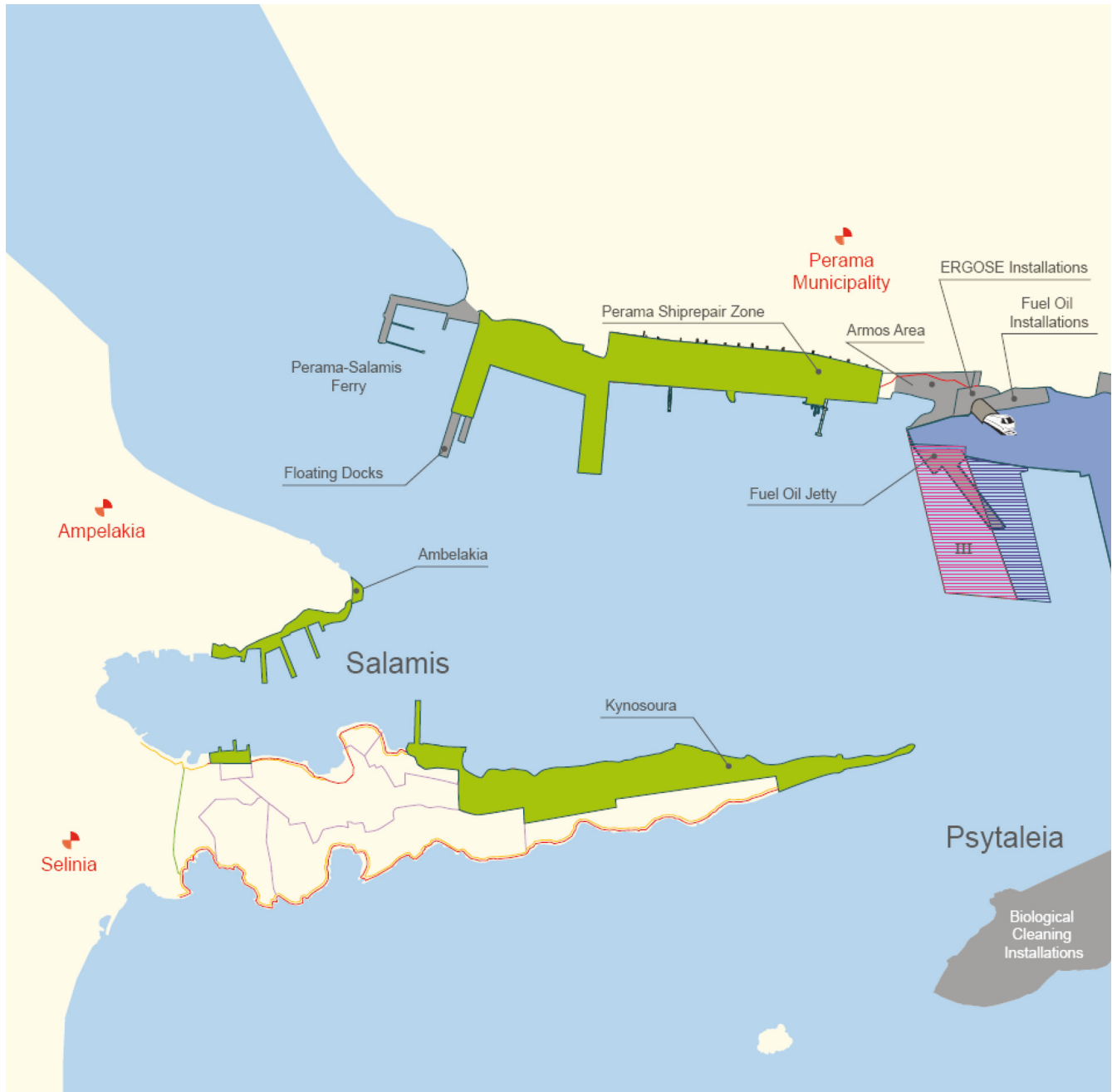
Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, την απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/2008) καθώς και την απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08), η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ζητάει από την Ελλάδα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει όλες τις σχετικές πληροφορίες, οι οποίες μπορεί να συνδράμουν την αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής.

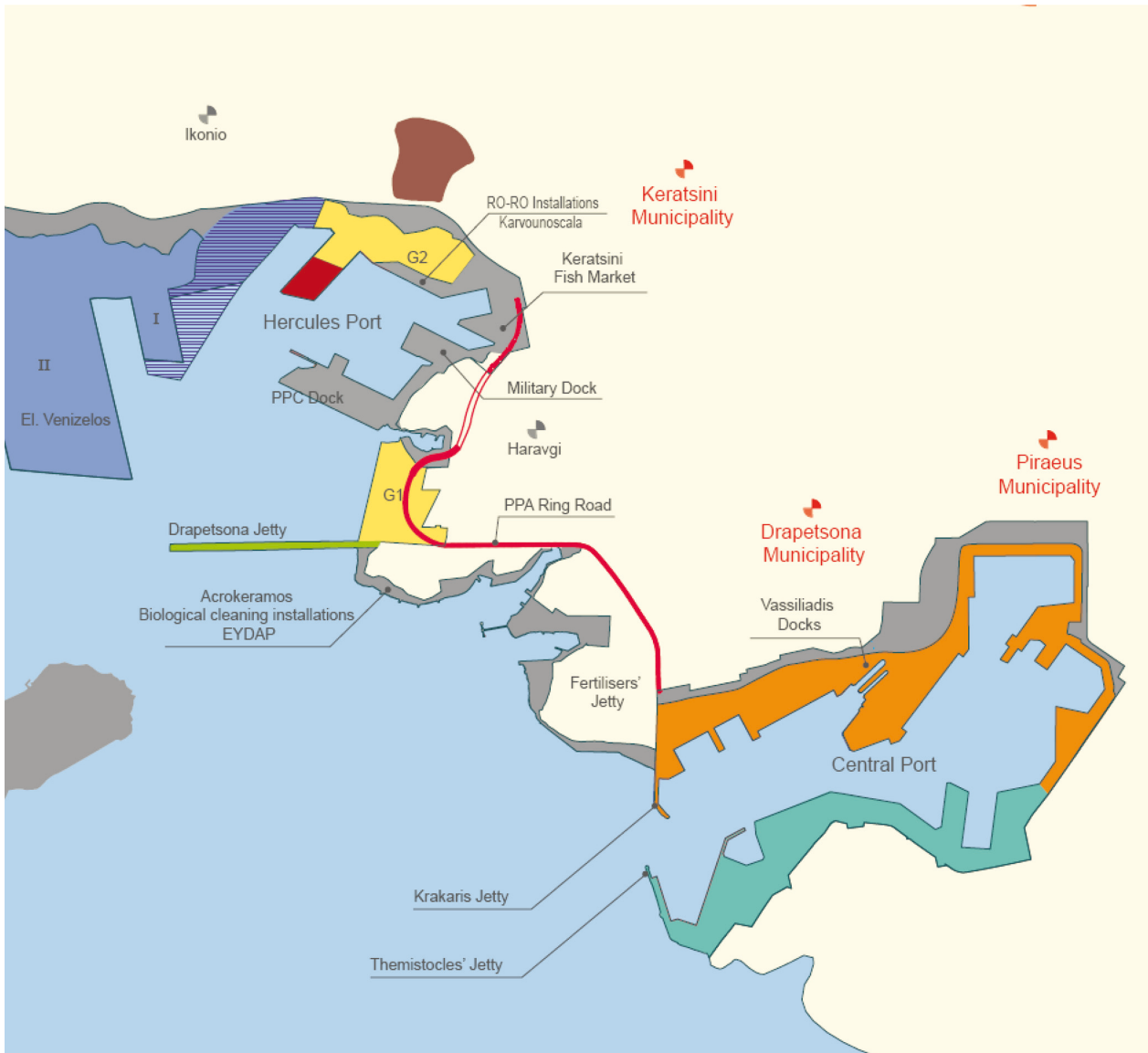
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να ανακτηθούν από τον αποδέκτη.





Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους, δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή και μία σύντομη περίληψή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ενημερώσει επίσης τους ενδιαφερόμενους στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δημοσιεύοντας σχετική ανακοίνωση στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ με αποστολή αντιγράφου της παρούσας επιστολής. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σχέδιο του λιμένα του Πειραιώς (1)

(1) Πηγή: www.olp.gr



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Central Port |  | Ship Repair Zones |
|  | Cruise |  | Hercules Dock |
|  | Car Terminal |  | Customs and TIR Handling - Logistics Warehouses |
|  | Container Terminal Pier I & II | | |
|  | New Expansion | | |
|  | Future Port Expansion Pier III Phase B | | |

Notifica preventiva di una concentrazione
(Caso COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)
Caso ammissibile alla procedura semplificata
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(2009/C 245/11)

1. In data 2 ottobre 2009 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione le imprese Volkswagen Financial Services AG, Germania, appartenente al gruppo VW, e MoellerGruppen AS, Norvegia, controllata da membri della famiglia Moeller, acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del succitato regolamento, il controllo comune dell'impresa Newco BilFinans AS, Norvegia, mediante acquisto di quote in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.
2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
 - Volkswagen Financial Services AG: fornitura di servizi finanziari connessi principalmente alla distribuzione e al finanziamento di automobili/veicoli commerciali,
 - MoellerGruppen AS: vendita, manutenzione e riparazione di veicoli del gruppo VG, tra cui Volkswagen, Audi e Skoda, concessione di prestiti e leasing per questi veicoli e riparazione di veicoli Seat. MoellerGruppen AS si occupa anche dello sviluppo del settore immobiliare e di altri investimenti,
 - Newco BilFinans AS: fornirà servizi finanziari riguardanti il leasing e il finanziamento per l'acquisto di veicoli a clienti privati e imprese in Norvegia.
3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004. Tuttavia, si riserva la decisione finale al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.
4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax (+32 22964301 o 22967244) o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 56 del 5.3.2005, pag. 32.

V Avvisi

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

Commissione

2009/C 245/09	Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro «Persone» 2010 del 7° programma quadro CE di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione	20
---------------	---	----

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione

2009/C 245/10	Aiuto di Stato — Grecia — Aiuto di Stato C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 ed ex N 169/08) — Infrastrutture portuali — finanziamento pubblico di infrastrutture e attrezzature nel porto del Pireo — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE ⁽¹⁾	21
2009/C 245/11	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/ MoellerGruppen/JV) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	41



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2009 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 000 EUR all'anno (*)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR al mese (*)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + CD-ROM annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	700 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	70 EUR al mese
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	40 EUR al mese
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	500 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	360 EUR all'anno (= 30 EUR al mese)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

(*) Vendita a numero: - fino a 32 pagine: 6 EUR
 - da 33 a 64 pagine: 12 EUR
 - oltre 64 pagine: prezzo fissato caso per caso

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea non sono temporaneamente vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico CD-ROM multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Le pubblicazioni a pagamento dell'Ufficio delle pubblicazioni sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è disponibile al seguente indirizzo:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Questo sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e comprende anche i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori della legislazione.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

