

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

C 245



Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

52. sējums
2009. gada 13. oktobris

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
I	<i>Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi</i>	
	ATZINUMI	
	Komisija	
2009/C 245/01	Komisijas atzinums atbilstoši 17. panta 5. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva") – Ar darba laiku saistītu pārejas pasākumu termiņa pagarināšana ārstiem mācībās Apvienotajā Karalistē ...	1
2009/C 245/02	Komisijas Atzinums atbilstoši 17. panta 5. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva") – Ar darba laiku saistītu pārejas pasākumu termiņa pagarināšana ārstiem mācībās Nīderlandē	6
2009/C 245/03	Komisijas Atzinums atbilstoši 17. panta 5. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva") – Ar darba laiku saistītu pārejas pasākumu termiņa pagarināšana ārstiem mācībās Ungārijā	10

LV

II Paziņojumi

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

Komisija

2009/C 245/04	Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju (Lieta COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾	14
---------------	---	----

IV Informācija

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA INFORMĀCIJA

Padome

2009/C 245/05	Padomes Lēmums (2009. gada 9. oktobris), ar ko ieceļ Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļus un viņu aizstājējus no Itālijas, Luksemburgas un Maltas	15
2009/C 245/06	Padomes Lēmums (2009. gada 9. oktobris), ar ko ieceļ Slovēnijas Republikas Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļus un viņu aizstājējus	17
2009/C 245/07	Padomes Lēmums (2009. gada 9. oktobris), ar ko ieceļ Eiropas Dzīves un darba apstākļu uzlabošanas fonda divus valdes locekļa aizstājējus	18

Komisija

2009/C 245/08	Euro maiņas kurss	19
---------------	-------------------------	----



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS ATZINUMS

atbilstoši 17. panta 5. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva")

Ar darba laiku saistītu pārejas pasākumu termiņa pagarināšana ārstiem mācībās Apvienotajā Karalistē

(2009/C 245/01)

1. Ievads

Šā atzinuma pamatā ir 17. panta 5. punkts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK⁽¹⁾ par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva"). Tā attiecas uz Apvienotās Karalistes paziņojumu, kurā tā saskaņā ar šo pantu paziņo par vēlmi līdz 2011. gada 31. jūlijam turpināt ar darba laika ierobežojumiem saistītus pārejas pasākumus attiecībā uz ārstiem mācībās.

Ārsti mācībās 1993. gadā tika svītroti no pirmās darba laika direktīvas darbības jomā iekļauto subjektu loka. Situācija mainījās 2000. gadā, ar direktīvu grozot minēto tiesību aktu, un pašlaik uz ārstiem mācībās tāpat kā uz citiem darba ņēmējiem attiecas konsolidētā darba laika direktīva⁽²⁾. Atbilstīgi direktīvas 6. pantam maksimālais darba laiks⁽³⁾ ir vidēji 48 stundas nedēļā, ietverot virsstundu darba laiku. Tomēr darba laika direktīvas 17. panta 5. punktā ir atļautas atkāpes no pārejas pasākumiem, lai piemērotu šos ierobežojumus attiecībā uz nedēļas darba laiku ārstiem mācībās.

Attiecīgās 17. panta 5. punkta daļas ir šādas.

"... Ievērojot 6. pantā (vidējais nedēļas darba laiks maksimāli 48 stundas) minētās atkāpes (attiecībā uz ārstiem mācībās), tiek atļauts piecu gadu pārejas laiks (posms) no 2004. gada 1. augusta.

Dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot līdz diviem gadiem ilgu laiku (no 2009. gada 1. augusta), lai apzinātu grūtības, izpildot darba laika noteikumus attiecībā uz to atbildību par veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu. Vismaz sešus mēnešus pirms pārejas laika beigām attiecīgā dalībvalsts informē Komisiju, norādot iemeslus, lai Komisija pēc attiecīgas apspriedes veikšanas varētu sniegt atzinumu trīs mēnešu laikā pēc šādas informācijas saņemšanas. Ja dalībvalsts neievēro Komisijas atzinumu, tai jāpamato šāds lēmums. Dalībvalsts paziņojumu un pamatojumu, kā arī Komisijas atzinumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un nosūta Eiropas Parlamentam.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem, OV L 299, 18.11.2003., 9. lpp. Ar šo direktīvu konsolidē un atceļ divas iepriekšējās direktīvas – Direktīvu 93/104/EK un Direktīvu 2000/34/EK.

⁽²⁾ Direktīvas 2000/34/EK noteikumi par ārstiem mācībās valstu tiesību aktos bija jātransponē līdz 2004. gada 1. augustam.

⁽³⁾ Saskaņā ar direktīvas 16., 17., 18. un 19. pantu vidējo darba laiku var aprēķināt, nosakot "bāzes laikposmu", kas nepārsniedz 4 mēnešus (pamatnoteikums), 6 mēnešus (saskaņā ar tiesību aktiem vai koplīgumu, īpašās darbībās, ieskaitot darbības, ko veic ārsti mācībās) vai 12 mēnešus (tikai saskaņā ar koplīgumu).

Dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot papildu laiku līdz vienam gadam, lai apzinātu īpašās grūtības, izpildot (iepriekšējā) daļā minētās saistības. Tās ievēro šajā daļā paredzēto procedūru.

Dalībvalstis nodrošina, ka nekādā gadījumā iknedēļas darba stundu skaits nepārsniedz vidēji 58 stundas pirmajos trīs gados pārejas laikposmā, vidēji 56 stundas nākamajos divos gados un vidēji 52 stundas jebkurā atlikušajā laikposmā...

Ievērojot 16. panta b) punktu (bāzes laikposms vidējā nedēļas darba laika aprēķināšanai), atkāpes (attiecībā uz ārstiem mācībās) ir atļautas ar nosacījumu, ka bāzes laikposms nepārsniedz 12 mēnešus pārejas perioda (2004.–2007.) pirmajā daļā un sešus mēnešus pēc tam.”

Direktīvas 17. panta 5. punktā turklāt paredzēts, ka darba devēji apspriežas ar darba ņēmēju pārstāvjiem par visiem pasākumiem, kas attiecas uz pārejas laikposmu. Darba devējs laikus apspriežas ar darba ņēmēju pārstāvjiem, lai panāktu vienošanos, kad vien tas ir iespējams, par pasākumiem, kas attiecas uz pārejas periodu. Ar šādu vienošanos jāievēro direktīvas 17. panta 5. punktā paredzētie ierobežojumi, taču tajā var īpaši noteikt pasākumus, kas jāpieņem, lai līdz pārejas perioda beigām nedēļas darba laiku samazinātu līdz vidēji 48 stundām nedēļā.

Kopsavilkums par šiem pārejas pasākumiem sniegts turpmāk tabulā.

Tabula. Kopsavilkums par pārejas noteikumiem saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu attiecībā uz ārstiem mācībās

Periods	Iespējamā atkāpe	Nosacījumi
2004. gada 1. augusts–2009. gada 31. jūlijs.	Atkāpe no maksimāli 48 stundu vidējā nedēļas darba laika	Pārejas periodā piemēro šādus vidējā nedēļas darba laika ierobežojumus. 2004. gada 1. augusts–2007. gada 31. jūlijs: Maksimālais vidējais darba laiks – 58 stundas nedēļā. Bāzes laikposms (*) nedrīkst pārsniegt 12 mēnešus. 2007. gada 1. augusts–2009. gada 31. jūlijs: Maksimālais vidējais darba laiks – 56 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.
2009. gada 1. augusts–2011. gada 31. jūlijs	Termiņa pagarinājums attiecībā uz iepriekšminēto atkāpi no maksimāli 48 stundu darba laika	Ja nepieciešams apzināt grūtības, izpildot darba laika noteikumus par pienākumiem attiecībā uz veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu. Dalībvalstij, kura vēlas izmantot šo atkāpi, līdz 2009. gada 31. janvārim jāinformē Komisija (norādot iemeslus). Komisija sniedz atzinumu par paziņojumu. Visos gadījumos maksimālais vidējais darba laiks – 52 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.
2011. gada 1. augusts–2012. gada 31. jūlijs	Iespējams papildus pagarināt termiņu attiecībā uz iepriekšminēto atkāpi	Ja nepieciešams apzināt īpašas grūtības, izpildot iepriekšminētos pienākumus. Dalībvalstij, kura vēlas izmantot šo atkāpi, līdz 2011. gada 31. janvārim jāinformē Komisija (norādot iemeslus). Komisija sniedz atzinumu par paziņojumu. Visos gadījumos maksimālais vidējais darba laiks – 52 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.

(*) Bāzes laikposms ir maksimālais periods, pēc kura var aprēķināt vidējo darba laiku.

2. Dalībvalsts paziņojums

Ar 2009. gada 28. janvāra vēstuli, kas reģistrēta 2009. gada 29. janvārī, Apvienotās Karalistes iestādes paziņoja Komisijas dienestiem, ka tās saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu plāno izmantot iespēju saglabāt īpašus pārejas noteikumus, lai, sākot no 2009. gada 1. augusta "līdz trijiem gadiem", vidējais darba laiks ārstiem mācībās būtu iespējams maksimāli 52 stundas nedēļā.

Paziņojumā ir norādīts šāds pamatojums.

- Apvienotā Karaliste paziņo par pilnīgu apņemšanos partnerībā ar veselības aprūpes dienestiem un organizācijām, kuras pārstāv ārstus, panākt, ka vidējais nedēļas darba laiks ārstiem mācībās ir maksimāli 48 stundas nedēļā. Sociālās partnerības "New Deal" nolīgumā par darba samaksu sabiedrības veselības nozarē jau ir ietverti spēcīgi finanšu stimuli stacionārās veselības aprūpes iestādēm, kuri paredz samazināt darba laiku ārstiem mācībās. Turklāt valsts iestādes finansē ļoti nozīmīgu veselības aprūpes dienestu atbalsta programmu, kas pašlaik tiek īstenota, lai panāktu pilnīgu atbilstību direktīvai.
- Apvienotā Karaliste uzskata, ka tā ir sasniegusi ievērojamu progresu, lai panāktu, ka vidējais nedēļas darba laiks ārstiem mācībās ir maksimāli 48 stundas nedēļā. Tā paziņo, ka lielākai daļai ārstu mācībās Apvienotajā Karalistē pirms 2009. gada 1. augusta vidējais nedēļas darba laiks bija 48 stundas vai mazāk (kopējie rādītāji nav sniegti), un tā gaida, ka līdz minētajam datumam šī daļa palielināsies.
- Apvienotā Karaliste paziņo, ka pēc 2009. gada 1. augusta vidējais darba laiks dažiem ārstiem mācībās joprojām pārsniegs 48 stundas nedēļā šādu iemeslu dēļ:
 - nevienāds pieprasījums un piedāvājums attiecībā uz ārstiem mācībās (līdz 5 % no ārstiem paredzētu mācību vietu bija brīvas, beidzoties personāla komplektēšanai 2008. gadā),
 - nepietiekams skaits aizstājēju ārstu (gan Apvienotās Karalistes, gan starptautiskajā darba tirgū), lai aizpildītu šīs brīvās darba vietas),
 - nedaudzos gadījumos, reorganizējot stacionārās veselības aprūpes iestādes, iespējams, ka ārsts pakalpojumus noteiktu laiku sniedz divās dažādās vietās,
 - visi iepriekšminētie faktori spēcīgāk ietekmē stacionārās veselības aprūpes iestādes, kurām pakalpojumi jānodrošina visu diennakti nelielās, attālās medicīniskās iestādēs un lauku apvidos; un dažus augsta līmeņa specializācijas dienestus.
- Lai risinātu šīs problēmas, joprojām tiek palielināts mācībās nodarbināto ārstu skaits un valsts iestādes veic arī pasākumus, kas vērsti uz aizstājēju ārstu piedāvājuma palielināšanu un atbalstu stacionārās veselības aprūpes iestādēm, efektīvāk reaģējot uz pieprasījuma pārmaiņām. Tomēr valsts iestādes prognozē medicīniskā personāla skaita samazināšanos turpmākajos divos – trijos gados.
- Apvienotā Karaliste plāno nodrošināt, ka tikai iespējami neliels skaits medicīnisko dienestu izmanto iespēju nodarbināt ārstus mācībās vidēji līdz 52 stundām nedēļā. Valsts iestādes plāno līdz 2009. gada 1. augustam precizēt, konkrēti kuriem dienestiem ir nepieciešams garāks pārejas pasākumu termiņš, un pēc šā datuma tie rūpīgi uzraudzīs situāciju, lai panāktu pilnīgu atbilstību.

3. Saistībā ar paziņojumu notikušo apspriežu rezultāti

Kad tika pieņemts pašreizējais 17. panta 5. punkts, Komisija paziņoja, ka tā frāzi šā punkta otrajā daļā "pēc attiecīgas apspriedes veikšanas" interpretēs tā, ka Komisijai "jāapspriežas ar dalībvalstu vadību pārstāvjiem un darba ņēmējiem Eiropas līmenī (...)", pirms sniegt atzinumu par pārejas pasākumu termiņa pagarināšanu attiecībā uz darba laiku ārstiem mācībās.⁽¹⁾

Komisijas dienesti pienācīgi apspriedās ar visām dalībvalstīm un Eiropas sociālajiem partneriem par Apvienotās Karalistes sniegtu paziņojumu.

Atbildes tika saņemtas no astoņām dalībvalstīm (Bulgārijas, Francijas, Grieķijas, Lietuvas, Luksemburgas, Nīderlandes, Spānijas un Zviedrijas). Neviens no dalībvalstīm neiebilda pret Apvienotās Karalistes ieceri pagarināt pārejas pasākumu termiņu.

⁽¹⁾ Komisijas paziņojums par Direktīvas 2000/34/EK 1. panta īstenošanu, OV L 195, 1.8.2000., 45. lpp.

Eiropas sociālie partneri, kas pārstāv vadību, nesniedza atbildi par Apvienotās Karalistes ieceri.

Eiropas Arodbiedrību konfederācija (ETUC) atsaucās uz apspriedi un paziņoja, ka tās saistītā federācija TUC nepiekrīt iecerei, ko paudusi Apvienotā Karaliste.

Vairāku saistīto arodbiedrību vārdā, kuras pārstāv ārstus mācībās, un stacionāro veselības aprūpes iestāžu, kuras ir atbildīgas par mācībām, saistītās arodbiedrības (stacionāro aprūpes iestāžu konsultantu un speciālistu asociācijas) vārdā, TUC uzsvēra šādus punktus ⁽¹⁾:

- valsts iestādes nebija apspriedušās ar pašu TUC,
- pēdējos gados Apvienotajā Karalistē ārstiem mācībās darba laiks ir pakāpeniski samazinājies, un vairākas stacionārās veselības aprūpes iestādes jau ir paziņojušas, ka ievēro 48 stundu ierobežojumu,
- TUC uzskata, ka Apvienotajā Karalistē ir pietiekami daudz ārstu mācībās, lai aizpildītu amata vakances, un nepiekrīt tam, ka darbinieku skaita samazināšana radītu nepieciešamību pagarināt pārejas pasākumu termiņu pēc 2009. gada 31. jūlija.

4. Novērtējums par paziņojumu saistībā ar direktīvu

Darba laika direktīvu Eiropas Parlaments un Padome pieņēma saskaņā ar EK līguma 137. panta 2. punktu, kurā paredzēti Kopienas pasākumi, kas vērsti uz uzlabojumiem darba vidē, lai aizsargātu darba ņēmēju veselību un drošību. Šīs direktīvas galvenais mērķis ir noteikt minimālās drošības un veselības prasības darba laika organizēšanai.

Lai gan Apvienotās Karalistes paziņojumā ir minēts, ka pārejas pasākumu termiņš no 2009. gada 1. augusta ir pagarināts uz trim gadiem, jānorāda, ka direktīvas 17. panta 5. punktā šāda procedūra nav paredzēta.

Faktiski direktīvas 17. panta 5. punktā ir norādīts, ka pārejas pasākumu termiņu no 2009. gada 1. augusta var pagarināt "līdz diviem gadiem", lai apzinātu grūtības, izpildot noteikumus par darba laika ierobežojumu, un turklāt "dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot papildu laiku līdz vienam gadam, lai apzinātu īpašās (?) grūtības, (izpildot noteikumus par minēto ierobežojumu)" ⁽²⁾. Attiecībā uz pēdējo no minētajām situācijām direktīvas 17. panta 5. punktā norādīts, ka dalībvalstīm "jāievēro procedūra", kas jau paredzēta iepriekšējā daļā attiecībā uz divu gadu termiņa pagarinājumu.

No tā izriet, ka gadījuma, ja dalībvalsts 2009. gadā paziņo par ieceri izmantot pārejas pasākumu termiņa pagarinājumu, lai apzinātu grūtības, izpildot noteikumus par 48 stundu ierobežojumu, minētajam paziņojumam jāattiecas uz laikposmu no 2009. gada 1. augusta līdz 2011. gada 31. jūlijam. Valsts iestādēm būtu jāuzrauga, kāds progress attiecībā uz 48 stundu ierobežojumu iespējams minētajā periodā, un tām uz minētās informācijas pamata būtu jānovērtē, vai gaidāms, ka līdz 2011. gada 31. jūlijam tām būs iespējams izpildīt noteikumus par 48 stundu ierobežojumu un, to veicot, vai (cik lielā mērā) tās saskarsies ar "īpašām grūtībām". Ja dalībvalsts, balstoties uz šo novērtējumu, uzskata, ka papildus nepieciešams viena gada periods, tai vēlākais līdz 2011. gada 31. janvārim jāinformē Komisija, norādot iemeslus.

Komisijai pieejamā informācija liecina par to, ka Apvienotās Karalistes valsts tiesību aktos, šķiet, ir šāda nostāja.

- Apvienotajā Karalistē maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) ir 48 stundas, vidēji rēķinot līdz 6 mēnešu periodā (ja kopīgumā tā paredzēts, līdz 12 mēnešu periodā) ⁽⁴⁾. Valsts tiesas ir piemērojušas Eiropas Kopienu Tiesas nolēmumus par to, kā vērtēt dežūras laiku darba vietā, kurš šajā nolūkā ir pilnīgi pielīdzināts darba laikam. Šī nostāja attiecas arī uz veselības nozari.
- Apvienotā Karaliste visās darbības nozarēs paredz atteikuma iespēju saskaņā ar direktīvas 22. pantu. Tomēr gan valsts iestādes, gan TUC apgalvo, ka stacionārās veselības aprūpes iestādēs Apvienotajā Karalistē šo iespēju plaši neizmanto un ka veselības aprūpes politikā, kā arī "New Deal" nozares nolīgumā uzmanība vairāk gan ir pievērsta tam, lai atkāptos no gara darba laika, pārmainot darba laika organizāciju stacionārās veselības aprūpes nozarē.

⁽¹⁾ TUC ir norādījusi, ka tā ir apspriedusies arī ar Britu Medicīnas asociāciju, kura nepieder pie TUC.

⁽²⁾ Jānorāda, ka "īpašas grūtības", šķiet, ir atšķirīgs kritērijs, un tas ir stingrāks nekā 2009. gada paziņojumā piemērotais kritērijs ("grūtības").

⁽³⁾ Izcēlums pievienots.

⁽⁴⁾ 1998. gada noteikumi par darba laiku, ar grozījumiem, 4. redakcija.

No iepriekš minētā izriet, ka Apvienotā Karaliste jau ir sasniegusi ievērojamu progresu, lai panāktu, ka tiek ievērots noteikums par vidējo nedēļas darba laiku maksimāli 48 stundas nedēļā. Šķiet, ir vispārēja vienprātība par to, ka šo ierobežojumu jau piemēro attiecībā uz lielāko daļu ārstiem mācībās, pat ja nav sniegts precīzs kopējais procentuālais daudzums.

Turklāt atzinīgi vērtējams ir tas, ka, piemērojot sociālās partnerības nolīgumu, cenšas atkāpties no tradicionālās paļaušanās uz ļoti garu darba laiku ārstiem mācībās un izstrādāt alternatīvus risinājumus, kuri garantē ļoti kvalitatīvas mācības un pacientu aprūpi, vienlaikus izvairoties no nepieciešamības izmantot noteikumu par atteikšanas iespēju, ko Apvienotajā Karalistē ārsti mācībās kopumā neizmanto.

Ievērojot šos faktoros, valsts iestāžu sniegtos iemeslus un sociālo partneru atbildes, šķiet, ka nepieciešamība līdz 2011. gada 1. augustam turpināt pārejas pasākumus attiecībā uz ierobežotu skaitu ārkārtas situācijām ir lietderīga. No valsts iestāžu sniegtajiem paskaidrojumiem izriet, ka noteikumu par 52 stundu darba nedēļu izmantos visai ierobežoti, un attiecībā uz to būs stingra uzraudzība, un divos gados gaidāms vēl lielāks progress, lai panāktu pilnīgu atbilstību.

Tomēr valsts iestādes ir aicinātas arī turpmāk veltīt pūles tam, lai līdz 2011. gada 1. augustam panāktu pilnīgu atbilstību noteikumam par 48 stundu darba nedēļas ilgumu, un mudināt darba devējus un ārstu pārstāvjus apspriesties par pasākumiem, kuri būtu jāpiemēro.

5. Secinājumi

Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka

- var piekrist tam, ka saskaņā ar darba laika direktīvas 17. panta 5. punktu Apvienotajai Karalistei no 2009. gada 1. augusta ir nepieciešami vēl divi gadi, pirms tā attiecībā uz visiem ārstiem mācībās var pilnīgi piemērot darba laika ierobežojumu (vidēji ne vairāk kā 48 stundas nedēļā). Tas nepieciešams, lai apzinātu vairākas īpašas pagaidu grūtības attiecībā uz dažiem amatiem, ievērojot Apvienotās Karalistes atbildību par veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu,
- jāuzsver, ka saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu dalībvalstis, kuras paziņo par ieceri izmantot pārejas pasākumu termiņa pagarinājumu, nodrošina, ka nekādā gadījumā netiek pārsniegts 52 stundu nedēļas darba laiks laikposmā, kas nepārsniedz vidēji sešus mēnešus,
- direktīvas 17. panta 5. punkta noteikumus, šķiet, nav paredzēts, ka pašlaik pārejas pasākumu termiņu pagarina uz *trim* gadiem. Faktiski dalībvalstij jāuzrauga, kāds progress ir sasniegts divos gados, uz kuriem pagarināts pārejas pasākumu termiņš, un uz tā pamata jānovērtē, vai gaidāmas īpašas grūtības, un cik lielā mērā, kas radītu nepieciešamību pagarināt pārejas pasākumu termiņu. Ja attiecīgas grūtības ir gaidāmas, tad dalībvalsts var paziņot par šo nepieciešamību, ievērojot direktīvas 17. panta 5. punkta ceturtajā daļā izklāstīto procedūru,
- valsts iestādēm jānodrošina darba devēji veselības aprūpes pakalpojumu nozarē uzņemties vai turpināt saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punkta sesto daļu apspriesties ar personām, kuras pārstāv ārstus mācībās, lai, kad vien iespējams, panāktu vienošanos par pasākumiem, kurus piemēros pagarinātajā pārejas periodā, un par pasākumiem, kas jāpieņem, lai līdz pārejas perioda beigām nedēļas darba laiku kopumā samazinātu vidēji līdz 48 stundām,
- valsts iestādes ir aicinātas nodrošināt, ka šis atzinums tiek izplatīts tā, lai kompetentās valsts iestādes to (attiecīgā gadījumā) varētu ņemt vērā.

KOMISIJAS ATZINUMS

atbilstoši 17. panta 5. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva")

Ar darba laiku saistītu pārejas pasākumu termiņa pagarināšana ārstiem mācībās Nīderlandē

(2009/C 245/02)

1. Ievads

Šā atzinuma pamatā ir 17. panta 5. punkts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK ⁽¹⁾ par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva"). Tas attiecas uz Nīderlandes paziņojumu saskaņā ar šo pantu, ka tā līdz 2011. gada 31. jūlijam vēlas turpināt darba laika ierobežojumu pārejas posmu attiecībā uz ārstiem mācībās.

Ārsti mācībās 1993. gadā tika svītroti no pirmās darba laika direktīvas darbības jomā iekļauto subjektu loka. Situācija mainījās 2000. gadā, grozot direktīvu, un pašlaik uz ārstiem mācībās tāpat kā uz citiem darba ņēmējiem attiecas konsolidētā darba laika direktīva ⁽²⁾. Direktīvas 6. pants ierobežo darba laiku līdz vidēji ⁽³⁾ 48 stundām nedēļā, ieskaitot virsstundas. Tomēr darba laika direktīvas 17. panta 5. punkts pieļauj pārejas pasākumus, lai piemērotu šos ierobežojumus attiecībā uz nedēļas darba laiku ārstiem mācībās.

Attiecīgās 17. panta 5. punkta daļas ir šādas.

"... Ievērojot 6. panta (iknedēļas darba stundu ierobežojums līdz vidēji 48 stundām) minētās atkāpes (attiecībā uz ārstiem mācībās), tiek atļauts piecu gadu pārejas laiks no 2004. gada 1. augusta.

Dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot līdz diviem gadiem ilgu laiku (no 2009. gada 1. augusta), lai apzinātu grūtības, izpildot darba laika noteikumus attiecībā uz to atbildību par veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu. Vismaz sešus mēnešus pirms pārejas laika beigām attiecīgā dalībvalsts informē Komisiju, norādot iemeslus, lai Komisija pēc attiecīgas apspriedes veikšanas varētu sniegt atzinumu trīs mēnešu laikā pēc šādas informācijas saņemšanas. Ja dalībvalsts neievēro Komisijas atzinumu, tai jāpamato šāds lēmums. Dalībvalsts paziņojumu un pamatojumu, kā arī Komisijas atzinumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un nosūta Eiropas Parlamentam.

Dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot papildu laiku līdz vienam gadam, lai apzinātu īpašās grūtības, izpildot (iepriekšējā) daļā minētās saistības. Tās ievēro šajā daļā paredzēto procedūru.

Dalībvalstis nodrošina, ka nekādā gadījumā iknedēļas darba stundu skaits nepārsniedz vidēji 58 stundas pirmajos trīs gados pārejas laikposmā, vidēji 56 stundas nākamajos divos gados un vidēji 52 stundas jebkurā atlikušajā laikposmā ...

Ievērojot 16. panta b) punktu (bāzes laikposms vidējā nedēļas darba laika aprēķināšanai), atkāpes (attiecībā uz ārstiem mācībās) ir atļautas ar nosacījumu, ka bāzes laikposms nepārsniedz 12 mēnešus pārejas perioda (2004.–2007.) pirmajā daļā un sešus mēnešus pēc tam."

Direktīvas 17. panta 5. punktā turklāt paredzēts, ka darba devēji apspriežas ar darba ņēmēju pārstāvjiem par visiem pasākumiem, kas attiecas uz pārejas laikposmu. Darba devējs laikus apspriežas ar darba ņēmēju pārstāvjiem, lai panāktu vienošanos, kad vien tas ir iespējams, par pasākumiem, kas attiecas uz pārejas periodu. Ar šādu vienošanos jāievēro direktīvas 17. panta 5. punktā paredzētie ierobežojumi, taču tajā var īpaši noteikt pasākumus, kas jāpieņem, lai līdz pārejas perioda beigām nedēļas darba laiku samazinātu līdz vidēji 48 stundām nedēļā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem, OV L 299, 18.11.2003., 9. lpp. Ar šo direktīvu konsolidē un atceļ divas iepriekšējās direktīvas – Direktīvu 93/104/EK un Direktīvu 2000/34/EK.

⁽²⁾ Direktīva 2000/34/EK attiecībā uz ārstiem mācībās bija jātransponē valstu tiesību aktos līdz 2004. gada 1. augustam.

⁽³⁾ Saskaņā ar Direktīvas 16., 17., 18. un 19. pantu vidējo skaitu rēķina "atsauces laikposmā", kas nepārsniedz 4 mēnešus (pamatnoteikums), 6 mēnešus (saskaņā ar tiesību aktiem vai koplīgumu, īpašās darbībās, kas ietver mācībās esošu ārstu darbības) vai 12 mēnešus (tikai saskaņā ar koplīgumu).

Kopsavilkums par šiem pārejas pasākumiem sniegts turpmāk tabulā.

Tabula. Kopsavilkums par pārejas noteikumiem saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu attiecībā uz ārstiem mācībās

Periods	Iespējamā atkāpe	Nosacījumi
2004. gada 1. augusts–2009. gada 31. jūlijs	Atkāpe no maksimāli 48 stundu vidējā nedēļas darba laika	Pārejas periodā piemēro šādus vidējā nedēļas darba laika ierobežojumus: 2004. gada 1. augusts–2007. gada 31. jūlijs Maksimāli 58 stundas nedēļā. Bāzes laikposms (*) nedrīkst pārsniegt 12 mēnešus. 2007. gada 1. augusts–2009. gada 31. jūlijs: Maksimāli 56 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.
2009. gada 1. augusts–2011. gada 31. jūlijs	Termiņa pagarinājums attiecībā uz iepriekšminēto atkāpi no maksimāli 48 stundu darba laika	Ja nepieciešams apzināt grūtības, izpildot darba laika noteikumus attiecībā uz atbildību par veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu. Dalībvalstij, kura vēlas izmantot šo atkāpi, līdz 2009. gada 31. janvārim jāinformē Komisija, norādot iemeslus. Komisija sniedz atzinumu par paziņojumu. Visos gadījumos maksimālais vidējais darba laiks – 52 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.
2011. gada 1. augusts–2012. gada 31. jūlijs	Iespējams papildus pagarināt termiņu attiecībā uz iepriekšminēto atkāpi	Ja nepieciešams apzināt īpašas grūtības, izpildot iepriekšminētos pienākumus. Dalībvalstij, kura vēlas izmantot šo atkāpi, līdz 2011. gada 31. janvārim jāinformē Komisija (norādot iemeslus). Komisija sniedz atzinumu par paziņojumu. Visos gadījumos maksimālais vidējais darba laiks – 52 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.

(*) Bāzes laikposms ir maksimālais periods, pēc kura var aprēķināt vidējo darba laiku.

2. Dalībvalsts paziņojums

Ar 2009. gada 27. janvāra vēstuli, kas reģistrēta 2009. gada 29. janvārī, Nīderlandes valsts iestādes paziņoja Komisijas dienestiem, ka tās vēlas izmantot iespēju saskaņā ar 17. panta 5. punktu saglabāt īpašus pārejas noteikumus Nīderlandē attiecībā uz ārstiem mācībās divu gadu laikposmā, sākot ar 2009. gada 1. augustu. Paziņojumā ir šādi punkti.

— Saskaņā ar valsts tiesību aktiem⁽¹⁾ vidējais nedēļas darba laiks ārstiem mācībās atbilstīgi direktīvas 17. panta 5. punktam jau ir ierobežots līdz 56 stundām sešu mēnešu bāzes laikposmā līdz 2009. gada 31. jūlijam.

— Turklāt dežūras laiks ir pilnībā ieskaitīts, aprēķinot maksimālo iespējamo nedēļas darba laiku ārstiem mācībās.

⁽¹⁾ Likums par darba laiku (*het Arbeidstijdenbesluit*)

- Tomēr organizācijas, kas pārstāv darba devējus slimnīcu nozarē⁽¹⁾, informēja valsts iestādes, ka nav iespējams īstermiņā veikt vajadzīgos pasākumus, lai organizētu vajadzīgās dežūras slimnīcās, ievērojot vidējo nedēļas darba laiku 48 stundas. Tās uzskata, ka ir būtiski atļaut 52 stundu ierobežojumu vēl divus gadus, lai garantētu medicīnas pakalpojumu vajadzīgo kvalitāti un nepārtrauktību.
- Valsts iestādes uzskata, ka 48 stundu darba nedēļas pakāpeniska ieviešana šajā nozarē veicinās kultūras pārmaiņas – tās prasīs laiku.
- Valsts iestādes ir piekritušas slimnīcu darba devēju organizāciju lūgumam, ievērojot neapspriežamu nosacījumu, ka darba devēju organizācijas kopā ar darba ņēmēju organizācijām līdz 2009. gada 1. augustam izstrādā praktiski īstenojamu plānu, kā līdz 2011. gada 1. augustam vidējo nedēļas darba laiku samazināt līdz 48 stundām.
- 2009. gada 22. jūlija vēstulē Nīderlandes iestādes informēja Komisiju, ka par šādu īstenošanas plānu 2009. gada 22. jūlijā vienojās ar attiecīgajiem sociālajiem partneriem, un Nīderlandes iestādes līdz 2009. gada augustam beigām oficiāli apstiprinās šo informāciju.

3. Paziņojuma apspriešanas rezultāti

Kad tika pieņemts pašreizējais 17. panta 5. punkts, Komisija sniedza paziņojumu par šīs tiesību normas otrās daļas jēdziena “pēc attiecīgas apspriedes” interpretāciju, ka pirms atzinuma sniegšanas par pārejas pasākumu termiņa pagarināšanu attiecībā uz darba laiku ārstiem mācībās Komisijai “Eiropas līmenī jāapspriežas ar vadību un darba ņēmējiem un dalībvalstu pārstāvjiem (...)”⁽²⁾.

Par Nīderlandes paziņojumu Komisijas dienesti pienācīgi apspriedās ar visām dalībvalstīm un Eiropas sociālajiem partneriem.

Atbildes tika saņemtas no septiņām dalībvalstīm (Bulgārijas, Francijas, Grieķijas, Lietuvas, Luksemburgas, Spānijas un Zviedrijas). Neviena dalībvalsts nav izteikusi iebildumus, ka Nīderlande izmantos pagarinātu pārejas periodu.

BusinessEurope norādīja, ka tās loceklis – Nīderlandes Rūpniecības un darba devēju konfederācija (VNO-NCW) – atbalsta Nīderlandes paziņojumu. Tā apstiprināja, ka Nīderlandes valsts iestāžu lēmuma izmantot pārejas noteikumus pamatā ir pašas slimnīcu nozares pieprasījums un ka Nīderlandes Slimnīcu asociācija, VNO-NCW biedrs, pilnībā atbalsta šo pieeju un piekrīt vēstules saturam, kuru valsts iestādes nosūtīja Eiropas Komisijai.

Eiropas Arodbiedrību konfederācija sākotnējā atbildē norādīja, ka Nīderlandes arodbiedrības uzskatot, ka valsts iestādes nav pietiekami apspriedušās ar sociālajiem partneriem par šo jautājumu, taču sīkāka informācija netika sniegta.

4. Novērtējums par paziņojumu saistībā ar direktīvu

Darba laika direktīvu Eiropas Parlaments un Padome pieņēma saskaņā ar EK līguma 137. panta 2. punktu, kas paredz Kopienas pasākumus, lai uzlabotu darba vidi, kas aizsargā darba ņēmēju veselību un drošību. Šīs direktīvas galvenais mērķis ir noteikt minimālās drošības un veselības prasības darba laika organizēšanai.

Saskaņā ar Komisijai pieejamo informāciju stāvoklis atbilstīgi valsts tiesību aktiem ir šāds.

- Parasti piemēro vidējā nedēļas darba laika ierobežojumu 48 stundas bāzes laikposmā, kas nepārsniedz 16 nedēļas. Darba laiks šajā sistēmā ir reglamentēts ar sīki izstrādātiem koplīgumiem. Tomēr saskaņā ar 1996. gada Likumu par darba laiku tā saukto “neaktīvo” dežūras laiku darba vietā uzskatīja par atpūtas laiku un neiekļāva nedēļas darba laika aprēķinā.

⁽¹⁾ Nīderlandes Universitāšu medicīnas centru federācija (*Nederlandse Federatie van Universitair medische centra/NFU*) un Nīderlandes Slimnīcu asociācija (*Nederlandse Vereniging van ziekenhuizen/NVZ*).

⁽²⁾ Komisijas paziņojums par Direktīvas 2000/34/EK 1. panta 6. punkta īstenošanu, OV L 195, 1.8.2000., 45. lpp.

- Pēc Eiropas Kopienų Tiesas sprieduma *Jaeger* lietā ⁽¹⁾, ka šādi periodi pilnībā jāieskaita kā darba laiks direktīvas izpratnē, šo spriedumu valsts tiesas izmantoja vairākās lietās, kas attiecās uz Nīderlandes veselības aprūpes un neatliekamās palīdzības nozarēm. Tādējādi ar Likumu 605/2005 par darba laiku grozīja Nīderlandes valsts tiesību aktus, nosakot neaktīvo dežūras laikā darba vietā kā darba laiku. Saskaņā ar valsts tiesību aktiem koplīgumi, kas datēti pirms šiem grozījumiem, pašlaik ir spēkā neesoši, ciktāl tie neatbilst jaunajai definīcijai.
- Tā kā valsts iestādes uzskatīja, ka šis grozījums būtiski ietekmē veselības un aprūpes nozares, tad 2005. gadā kā pagaidu pasākumu nozarēs, kuras plaši izmanto dežūras laiku, ieviesa ierobežotu atteikumu saskaņā ar direktīvas 22. pantu.
- Saskaņā ar šo pagaidu pasākumu izmantot atteikumu iespējams ierobežotās situācijās, kad dežūras laiks ir vajadzīgs pakalpojumu kvalitātes un nepārtrauktības nodrošināšanai un ja no tā nevar izvairīties, organizējot darbu savādāk. Tam vajadzīgs koplīgums un attiecīgā darba ņēmēja individuāla piekrišana. Tas ir iespējams tikai, ja par katru izlaistu dienas vai nedēļas atpūtas laiku piešķir tūlītēju kompensējošu atpūtu. Ja šie nosacījumi ir izpildīti, darba ņēmējs var piekrist strādāt līdz 60 stundām nedēļā, ieskaitot dežūras laiku, aprēķinot vidējo līdz 26 nedēļu periodā.

Ņemot vērā šo informāciju, Komisija uzskata, ka direktīvā paredzētie aizsardzības nosacījumi atkāpes izmantošanai, šķiet, ir pareizi transponēti.

Komisija uzskata, ka (kopumā) ir īpaši vēlams atļaut valsts iestādēm elastību vispārējās apmācības un darba sistēmas reorganizēšanā, ja tā var mazināt to ārstu, kuri piekrīt izmantot atteikumu, ilgās darba stundas.

Ņemot vērā apspriešanas laikā saņemtās atbildes, īpaši no attiecīgajiem sociālajiem partneriem, Komisija uzskata, ka iemesli, kurus valsts iestādes izvirzīja, ir pieņemami.

5. Secinājumi

Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka

- var pieņemt, ka Nīderlande saskaņā ar Direktīvas 2003/88/EK (Darba laika direktīva) 17. panta 5. punktu no 2009. gada 1. augusta pieprasa termiņa pagarinājumu vēl līdz diviem gadiem, pirms tā attiecībā uz ārstiem mācībās var piemērot darba laika ierobežojumu, kas noteikts direktīvas 6. pantā,
- jāuzsver, ka saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu dalībvalstis šajā situācijā nodrošina, ka nedēļas darba laiks nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt 52 stundas nedēļā vidēji periodā, kas nepārsniedz sešus mēnešus,
- norādīts, ka paziņojums atkarīgs no nosacījuma, ko paredz valsts iestādes, ka attiecīgās darba devēju un darba ņēmēju organizācijas līdz 2009. gada 1. augustam valsts līmenī izstrādās apstiprināto plānu, lai līdz 2011. gada 1. augustam slimnīcu nozarē panāktu 48 stundu nedēļas darba laiku. Jānorāda, ka par šo plānu vienojās 2009. gada 22. jūlijā,
- valsts līmenī darba devēji tiek aicināti saskaņā ar 17. panta 5. punkta sesto daļu iesaistīties to personu informēšanā, kuras pārstāv ārstus mācībās, un apsprieties ar šīm personām, lai, kad vien iespējams, panāktu vienošanos par pasākumiem, kas attieksies uz pagarinātu pārejas periodu, un pasākumiem, kas jāpieņem, lai līdz pārejas perioda beigām nedēļas darba laiku kopumā samazinātu līdz vidēji 48 stundām,
- valsts iestādēm jānodrošina šā atzinuma izplatīšana, lai kompetentās valsts iestādes to (attiecīgā gadījumā) varētu ņemt vērā.

⁽¹⁾ *Jaeger* (Lieta C-151/02).

KOMISIJAS ATZINUMS

atbilstoši 17. panta 5. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva")

Ar darba laiku saistītu pārejas pasākumu termiņa pagarināšana ārstiem mācībās Ungārijā

(2009/C 245/03)

1. Ievads

Šā atzinuma pamatā ir 17. panta 5. punkts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/88/EK⁽¹⁾ par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ("Darba laika direktīva"). Tas attiecas uz Ungārijas paziņojumu saskaņā ar šo pantu, ka tā līdz 2011. gada 31. jūlijam vēlas turpināt darba laika ierobežojumu pārejas posmu attiecībā uz ārstiem mācībās.

Ārsti mācībās 1993. gadā tika svītroti no pirmās darba laika direktīvas darbības jomā iekļauto subjektu loka. Situācija mainījās 2000. gadā, grozot direktīvu, un pašlaik uz ārstiem mācībās tāpat kā uz citiem darba ņēmējiem attiecas konsolidētā darba laika direktīva⁽²⁾. Atbilstīgi direktīvas 6. pantam maksimālais nedēļas darba laiks⁽³⁾ ir vidēji 48 stundas nedēļā, ietverot virsstundu darba laiku. Tomēr darba laika direktīvas 17. panta 5. punktā ir atļautas atkāpes no pārejas pasākumiem, lai piemērotu šos ierobežojumus attiecībā uz nedēļas darba laiku ārstiem mācībās.

Attiecīgās 17. panta 5. punkta daļas ir šādas.

"... Ievērojot 6. panta (iknedēļas darba stundu ierobežojums līdz vidēji 48 stundām) minētās atkāpes (attiecībā uz ārstiem mācībās), tiek atļauts piecu gadu pārejas laiks no 2004. gada 1. augusta.

Dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot līdz diviem gadiem ilgu laiku (no 2009. gada 1. augusta), lai apzinātu grūtības, izpildot darba laika noteikumus attiecībā uz to atbildību par veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu. Vismaz sešus mēnešus pirms pārejas laika beigām attiecīgā dalībvalsts informē Komisiju, norādot iemeslus, lai Komisija pēc attiecīgas apspriedes veikšanas varētu sniegt atzinumu trīs mēnešu laikā pēc šādas informācijas saņemšanas. Ja dalībvalsts neievēro Komisijas atzinumu, tai jāpamato šāds lēmums. Dalībvalsts paziņojumu un pamatojumu, kā arī Komisijas atzinumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un nosūta Eiropas Parlamentam.

Dalībvalstis vajadzības gadījumā var izmantot papildu laiku līdz vienam gadam, lai apzinātu īpašās grūtības, izpildot (iepriekšējā) daļā minētās saistības. Tās ievēro šajā daļā paredzēto procedūru.

Dalībvalstis nodrošina, ka nekādā gadījumā iknedēļas darba stundu skaits nepārsniedz vidēji 58 stundas pirmajos trīs gados pārejas laikposmā, vidēji 56 stundas nākamajos divos gados un vidēji 52 stundas jebkurā atlikušajā laikposmā...

Ievērojot 16. panta b) punktu (bāzes laikposms vidējā nedēļas darba laika aprēķināšanai), atkāpes (attiecībā uz ārstiem mācībās) ir atļautas ar nosacījumu, ka bāzes laikposms nepārsniedz 12 mēnešus pārejas perioda (2004.–2007.) pirmajā daļā un sešus mēnešus pēc tam."

Direktīvas 17. panta 5. punktā turklāt paredzēts, ka darba devēji apspriežas ar darba ņēmēju pārstāvjiem par visiem pasākumiem, kas attiecas uz pārejas laikposmu. Darba devējs laikus apspriežas ar darba ņēmēju pārstāvjiem, lai panāktu vienošanos, kad vien tas ir iespējams, par pasākumiem, kas attiecas uz pārejas periodu. Ar šādu vienošanos jāievēro direktīvas 17. panta 5. punktā paredzētie ierobežojumi, taču tajā var īpaši noteikt pasākumus, kas jāpieņem, lai līdz pārejas perioda beigām nedēļas darba laiku samazinātu līdz vidēji 48 stundām nedēļā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem, OV L 299, 18.11.2003., 9. lpp. Ar šo direktīvu konsolidē un atceļ divas iepriekšējās direktīvas – Direktīvu 93/104/EK un Direktīvu 2000/34/EK.

⁽²⁾ Direktīvas 2000/34/EK noteikumi par ārstiem mācībās valstu tiesību aktos bija jātransponē līdz 2004. gada 1. augustam.

⁽³⁾ Saskaņā ar direktīvas 16., 17., 18. un 19. pantu vidējo darba laiku var aprēķināt, nosakot "bāzes laikposmu", kas nepārsniedz 4 mēnešus (pamatnoteikums), 6 mēnešus (saskaņā ar tiesību aktiem vai koplīgumu, īpašās darbībās, ieskaitot darbības, ko veic ārsti mācībās) vai 12 mēnešus (tikai saskaņā ar koplīgumu).

Kopsavilkums par šiem pārejas pasākumiem sniegts turpmāk tabulā.

Tabula. Kopsavilkums par pārejas noteikumiem saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu attiecībā uz ārstiem mācībās

Periods	Iespējamā atkāpe	Nosacījumi
2004. gada 1. augusts–2009. gada 31. jūlijs.	Atkāpe no maksimāli 48 stundu vidējā nedēļas darba laika	Pārejas periodā piemēro šādus vidējā nedēļas darba laika ierobežojumus: 2004. gada 1. augusts–2007. gada 31. jūlijs. Maksimāli 58 stundas nedēļā. Bāzes laikposms (*) nedrīkst pārsniegt 12 mēnešus. 2007. gada 1. augusts–2009. gada 31. jūlijs.: Maksimāli 56 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.
2009. gada 1. augusts–2011. gada 31. jūlijs.	Termiņa pagarinājums attiecībā uz iepriekšminēto atkāpi no maksimāli 48 stundu darba laika	Ja nepieciešams apzināt grūtības, izpildot darba laika noteikumus attiecībā uz atbildību par veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanu un sniegšanu. Dalībvalstij, kura vēlas izmantot šo atkāpi, līdz 2009. gada 31. janvārim jāinformē Komisija, norādot iemeslus. Komisija sniedz atzinumu par paziņojumu. Visos gadījumos maksimālais vidējais darba laiks – 52 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.
2011. gada 1. augusts–2012. gada 31. jūlijs.	Iespējams papildus pagarināt termiņu attiecībā uz iepriekšminēto atkāpi	Ja nepieciešams apzināt īpašas grūtības, izpildot iepriekšminētos pienākumus. Dalībvalstij, kura vēlas izmantot šo atkāpi, līdz 2011. gada 31. janvārim jāinformē Komisija (norādot iemeslus). Komisija sniedz atzinumu par paziņojumu. Visos gadījumos maksimālais vidējais darba laiks – 52 stundas nedēļā. Bāzes laikposms nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.

(*) Bāzes laikposms ir maksimālais periods, pēc kura var aprēķināt vidējo darba laiku.

2. Dalībvalsts paziņojums

Ar 2009. gada 28. janvāra vēstuli, kas reģistrēta 2009. gada 3. februārī, Ungārijas valsts iestādes paziņoja Komisijas dienestiem, ka tās vēlas izmantot iespēju saskaņā ar 17. panta 5. punktu saglabāt īpašus pārejas noteikumus, kas atļauj vidējo darba laiku līdz 52 stundām nedēļā attiecībā uz ārstiem mācībās divu gadu laikposmā, sākot ar 2009. gada 1. augustu.

Paziņojumā ir šādi punkti.

- Saskaņā ar valsts tiesību aktiem ⁽¹⁾ darba laiks ārstiem, kuri sāk mācības pirmajā specializācijā, atbilstīgi direktīvas 17. panta 5. punktam jau ir ierobežots līdz 2009. gada 31. jūlijam.
- Tomēr Ungārija vēl nespēj samazināt vidējo nedēļas darba laiku ārstiem mācībās līdz 48 stundām, sākot ar 2009. gada 1. augustu. Valsts iestādes norāda, ka dežūras laika organizācija veselības aprūpes dienestos ir kļuvusi daudz sarežģītāka Eiropas Kopienu Tiesas spriedumu ⁽²⁾ rezultātā, kuros noteikts, ka visas dežūras darba vietā un dežūras periodi, kad darba ņēmējs neatrodas darba vietā, bet ir sazvānāms, ir jāuzskata par darba laiku. Ungārija šo prasību ir transponējusi valsts tiesību aktos.

⁽¹⁾ Sk. 28. panta 6. punktu 2003. gada Likumā LXXXIV par dažiem veselības aprūpes aspektiem.

⁽²⁾ Atsauce uz Eiropas Kopienu Tiesas spriedumiem SIMAP (Lieta C 303/98), Jaeger (Lieta C-151/02), un Dellas (Lieta C-14/04).

- Turklāt jāmaina ārstu speciālistu apmācības sistēma, lai ņemtu vērā šos jaunākos notikumus. Dežūras uzskata par būtisku mācību daļu, un pašlaik vajag ilgāku darba laiku nekā maksimāli 48 stundas, lai mācībās esošie ārsti var sistemātiski sekot dažiem gadījumiem, lai iegūtu pēc iespējas ātrāk zināšanas un prasmes, kas ļautu tiem strādāt patstāvīgi. Vajadzīgais atpūtas laiks tiek nodrošināts.
- Pašlaik notiek mācību pārskatīšana. Tomēr garāks pārejas periods ir vajadzīgs, lai mainītu noteikumus tiem, kas jau ir sākuši mācības pārejas periodā, jo īpaši ņemot vērā prasības, kas jānosaka attiecībā uz cilvēkresursiem, finanšu aspektiem, piegādes sistēmu un mācību profesionālo saturu.
- Ungārija uzskata, ka cilvēkresursu problēmas veselības aprūpes nozarē arī ir skaidrojums tam, ka piemēro divu gadu pārejas periodu. Šajā periodā veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēji var sagatavot vispārējus noteikumus attiecībā uz ārstiem mācībās.

3. Paziņojuma apspriešanas rezultāti

Kad tika pieņemts pašreizējais 17. panta 5. punkts, Komisija sniedza paziņojumu par šīs tiesību normas otrās daļas jēdziena "pēc attiecīgas apspriedes" interpretāciju, ka pirms atzinuma sniegšanas par pārejas pasākumu termiņa pagarināšanu attiecībā uz darba laiku ārstiem mācībās Komisijai "Eiropas līmenī jāapspriežas ar vadību un darba ņēmējiem un dalībvalstu pārstāvjiem (...)" (1).

Par Ungārijas paziņojumu Komisijas dienesti pienācīgi apspriedās ar visām dalībvalstīm un Eiropas sociālajiem partneriem.

Atbildes tika saņemtas no astoņām dalībvalstīm (Bulgārijas, Francijas, Grieķijas, Lietuvas, Luksemburgas, Nīderlandes, Spānijas un Zviedrijas). Neviena dalībvalsts nav izteikusi iebildumus, ka Ungārija izmantos pagarinātu pārejas periodu.

No Eiropas sociālajiem partneriem, kas pārstāv vadību, netika saņemta neviena atbilde attiecībā uz Ungāriju.

Eiropas Arodbiedrību konfederācija apspriešanās atbildēja, ka attiecīgā Ungārijas arodbiedrība, kas pārstāv ārstus un ārstus mācībās (Ungārijas Medicīnas asociācija) atzina, ka pārejas periods vajadzīgs vēl divus gadus, kā to prasa valsts iestādes. Tā arī atbalstīja vajadzību dot laiku, lai veiktu vajadzīgās izmaiņas medicīniskās izglītības organizācijā. Tomēr arodbiedrība uzskata, ka valsts iestādes nav to pietiekami informējušas vai apspriedušas ar to vai ar Ungārijas Medicīnas palātu par pārejas perioda pagarināšanu vai par medicīnas mācību pārskatīšanu.

4. Novērtējums par paziņojumu saistībā ar direktīvu

Darba laika direktīvu Eiropas Parlaments un Padome pieņēma saskaņā ar EK līguma 137. panta 2. punktu, kas paredz Kopienas pasākumus, lai uzlabotu darba vidi, kas aizsargā darba ņēmēju veselību un drošību. Šī direktīvas galvenais mērķis ir noteikt minimālās drošības un veselības prasības darba laika organizēšanai.

Saskaņā ar Komisijai pieejamo informāciju stāvoklis Ungārijā atbilstīgi valsts tiesību aktiem ir šāds.

- Ungārija jau īstenojusi pagaidu ierobežojumus, ko līdz 2009. gada 31. jūlijam paredz 17. panta 5. punkts, līdz 2007. gada 1. augustam transponējot vajadzīgo ierobežojumu līdz 58 stundām nedēļā (vidēji) un līdz 2009. gada 1. augustam – 56 stundām nedēļā (vidēji). Ministrijas rīkojumā izklāstīti šo papildu stundu izmantošanas nosacījumi, kuru mērķis (kā norāda valsts iestādes) ir nodrošināt pietiekamu skaitu ārstu neatliekamam un dežūras pakalpojumiem.
- Iepriekš veselības aprūpes nozarē, aprēķinot nedēļas darba laiku, dežūras darba vietā netika ieskaitītas, vai tikai daļēji ieskaitītas. Tomēr valsts tiesas 2005. gadā nolēma, ka dežūras laiks jāuzskata par darba laiku saskaņā ar attiecīgajiem Eiropas Kopienas Tiesas nolēmumiem (2). Ungārija 2007. gadā valsts tiesību aktus grozīja (3), lai nodrošinātu, ka no 2008. gada 1. janvāra visas dežūras darba vietā tiek pilnībā ieskaitītas darba laikā.

(1) Komisijas paziņojums par Direktīvas 2000/34/EK 1. panta 6. punkta īstenošanu, OV L 195, 1.8.2000., 45. lpp.

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

(3) Sk. 2007. gada Likumu LXXII, ar ko groza Veselības aprūpes likumu.

- Ungārija veselības nozarē izmanto “atteikumu”⁽¹⁾ (atkāpi saskaņā ar direktīvas 22. pantu) un, attiecīgi, ārsti mācībās drīkst strādāt vairāk nekā 48 stundas nedēļā, ja šīs personas ir iepriekš rakstiski piekritušas tam. Aizsardzības prasības, ko direktīva pieprasa šīs atkāpes izmantošanai, šķiet, ir pareizi transponētas. Tomēr papildus nostrādāto stundu skaits var būt līdz 12 stundām nedēļā normālā darba laikā vai līdz 24 stundām nedēļā dežūras laikā (norādot maksimālo robežu līdz vidēji 72 stundām nedēļā).

Komisija uzskata, ka kopumā ir īpaši vēlams atļaut valsts iestādēm elastību vispārējās apmācības un darba sistēmas reorganizēšanā, ja tā var mazināt to ārstu, kuri piekrīt izmantot atteikumu, ilgās darba stundas.

Ņemot vērā apspriešanas laikā saņemtās atbildes, īpaši no attiecīgajiem sociālajiem partneriem, Komisija uzskata, ka iemesli, kurus valsts iestādes izvirzīja, ir pieņemami.

5. Secinājumi

Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka

- var pieņemt, ka saskaņā ar Darba laika direktīvas 17. panta 5. punktu Ungārijai no 2009. gada 1. augusta vajag līdz diviem gadiem pirms tā var ierobežot darba laiku ārstiem mācībās līdz ne vairāk kā vidēji 48 stundām nedēļā; Tas vajadzīgs, ievērojot pagaidu grūtības darba laika ierobežojumu īstenošanā, ņemot vērā Ungārijas pienākumus veselības pakalpojumu un medicīniskās aprūpes organizēšanā un sniegšanā,
- jāuzsver, ka jebkurā gadījumā saskaņā ar direktīvas 17. panta 5. punktu dalībvalstis šajā situācijā nodrošina, ka nedēļas darba laiks nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt 52 stundas nedēļā vidēji laikposmā, kas nepārsniedz sešus mēnešus,
- valsts iestādes tiek aicinātas iesaistīties ārstu mācībās pārstāvju informēšanā un apspriešanā saskaņā ar 17. panta 5. punkta sesto daļu, lai, kad vien iespējams, panāktu vienošanos par pasākumiem, kas attieksies uz pagarinātu pārejas periodu, un pasākumiem, kas jāpieņem, lai līdz pārejas perioda beigām kopumā samazinātu iknedēļas darba stundas līdz vidēji 48 stundām,
- valsts iestādēm jānodrošina šā atzinuma izplatīšana, lai kompetentās valsts iestādes to (attiecīgā gadījumā) varētu ņemt vērā.

⁽¹⁾ Sk. 13. nodaļu 2003. gada Veselības aprūpes likumā, kas grozīts 2004. un 2007. gadā.

II

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

KOMISIJA

Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju**(Lieta COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2009/C 245/04)

Komisija 2009. gada 28. septembrī nolēma neiebilst pret iepriekš minēto paziņoto koncentrāciju un atzīt to par saderīgu ar kopējo tirgu. Šis lēmums pamatots ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Pilns lēmuma teksts ir pieejams tikai vācu valodā, un to publicēs pēc tam, kad no teksta būs izņemta visa komercnoslēpumus saturošā informācija. Lēmums būs pieejams:

- Komisijas konkurences tīmekļa vietnes uzņēmumu apvienošanas sadaļā (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šajā tīmekļa vietnē ir pieejamas dažādas individuālo apvienošanās lēmumu meklēšanas iespējas, tostarp meklēšana pēc sabiedrības nosaukuma, lietas numura, datuma un nozaru kodiem,
 - elektroniskā veidā *EUR-Lex* tīmekļa vietnē (<http://eur-lex.europa.eu/lv/index.htm>) ar dokumenta numuru 32009M5594. *EUR-Lex* piedāvā tiešsaistes piekļuvi Eiropas Kopienu tiesību aktiem.
-

IV

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA INFORMĀCIJA

PADOME

PADOMES LĒMUMS

(2009. gada 9. oktobris),

ar ko iecel Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļus un viņu aizstājējus no Itālijas, Luksemburgas un Maltas

(2009/C 245/05)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Padomes Regulu (EEK) Nr. 1408/71 (1971. gada 14. jūnijs) par sociālā nodrošinājuma sistēmu piemērošanu darba ņēmējiem, pašnodarbinātām personām un viņu ģimenēm, kas pārvietojas Kopienā⁽¹⁾, un jo īpaši tās 82. pantu,

ņemot vērā kandidātu sarakstus, ko Padomei iesniegušas dalībvalstu valdības,

tā kā:

- (1) Padome ar 2009. gada 30. marta Lēmumu⁽²⁾ ir iecēlusi Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļus un viņu aizstājējus laikposmam no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 29. martam, izņemot dažus komitejas locekļus un locekļu aizstājējus, tostarp no Itālijas, Luksemburgas un Maltas.
- (2) Itālijas, Luksemburgas un Maltas valdība ir izvirzījusi kandidātus vairākiem brīvajiem amatiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

Vienīgais pants

Ar šo par Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļiem un locekļa aizstājējiem uz laikposmu līdz 2011. gada 29. martam iecel šādas personas:

VALDĪBU PĀRSTĀVJI

Valsts	Komitejas locekļi	Komitejas locekļu aizstājēji
Itālija	Maria Grazia CATALDI kundze	Enza AMATO kundze
Luksemburga	Claude EWEN kungs Romain EWERT kungs	Mady KRIES kundze

⁽¹⁾ OV L 149, 5.7.1971., 2. lpp.

⁽²⁾ OV C 83, 7.4.2009., 19. lpp.

ARODBIEDRĪBU PĀRSTĀVJI

Valsts	Komitejas locekļi	Komitejas locekļu aizstājēji
Itālija	<i>Michele ZERILLO</i> kungs <i>Gianluca LODETTI</i> kungs	<i>Enrico MORONI</i> kungs
Luksemburga	<i>Eduardo DIAS</i> kungs <i>Vincent JACQUET</i> kungs	<i>Tania MATIAS</i> kundze
Malta	<i>Margaret MAGRIN</i> kundze <i>Martin BALZAN</i> kungs	<i>Terry GOSDEN</i> kungs

DARBA DEVĒJU ORGANIZĀCIJU PĀRSTĀVJI

Valsts	Komitejas locekļi	Komitejas locekļu aizstājēji
Itālija	<i>Paola ASTORRI</i> kundze <i>Giacomo Emilio CURATOLO</i> kungs	<i>Elvira MASSIMIANO</i> kundze
Luksemburga	<i>François ENGELS</i> kungs <i>Tom HERMES</i> kungs	<i>Fabienne LANG</i> kundze

Luksemburgā, 2009. gada 9. oktobrī

*Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
Å. TORSTENSSON*

PADOMES LĒMUMS**(2009. gada 9. oktobris),****ar ko iecel Slovēnijas Republikas Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļus un viņu aizstājējus**

(2009/C 245/06)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Padomes Regulu (EEK) Nr. 1408/71 (1971. gada 14. jūnijs) par sociālā nodrošinājuma sistēmu piemērošanu darba ņēmējiem, pašnodarbinātām personām un viņu ģimenes locekļiem, kas pārvietojas Kopienā ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 82. pantu,

ņemot vērā kandidātu sarakstus, ko Padomei iesniegušas dalībvalstu valdības,

tā kā:

- (1) Padome ar 2009. gada 30. marta lēmumu ⁽²⁾ ir iecēlusi Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļus un viņu aizstājējus laikposmam no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 29. martam, izņemot dažus locekļus un viņu aizstājējus, tostarp no Slovēnijas Republikas;
- (2) Slovēnijas Republikas valdība ir izvirzījusi kandidātus vairākiem brīvajiem amatiem,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

Vienīgais pants

Ar šo par Migrējošo darba ņēmēju sociālā nodrošinājuma padomdevējas komitejas locekļiem un viņu aizstājējiem uz laikposmu līdz 2011. gada 29. martam ir ieceltas šādas personas:

VALDĪBAS PĀRSTĀVJI

Valsts	Komitejas locekļi	Komitejas locekļu aizstājēji
Slovēnija	Jana LOVŠIN kundze Zvezdana VEBER-HARTMAN kundze	Janja ROMIH kundze

ARODBIEDRĪBU PĀRSTĀVJI

Valsts	Komitejas locekļi	Komitejas locekļu aizstājēji
Slovēnija	Metka ROKSANDIĆ kundze Maja KONJAR kundze	Ivan AŠENBERGER kungs

DARBA DEVĒJU ORGANIZĀCIJU PĀRSTĀVJI

Valsts	Komitejas locekļi	Komitejas locekļu aizstājēji
Slovēnija	Urška JEREB kundze Tomaž BERNIK kungs	Slavi PIRŠ kundze

Luksemburgā, 2009. gada 9. oktobrī

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ OV L 149, 5.7.1971., 2. lpp.

⁽²⁾ OV C 83, 7.4.2009., 19. lpp.

PADOMES LĒMUMS**(2009. gada 9. oktobris),****ar ko ieceļ Eiropas Dzīves un darba apstākļu uzlabošanas fonda divus valdes locekļa aizstājējus****(2009/C 245/07)**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Padomes Regulu (EEK) Nr. 1365/75 (1975. gada 26. maijs) par Eiropas Dzīves un darba apstākļu uzlabošanas fonda izveidi ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 6. pantu,

Ņemot vērā kandidātu sarakstus, ko iesniegušas dalībvalstu valdības un darbaņēmēju un darba devēju organizācijas,

tā kā:

- (1) Padome ar 2007. gada 24. novembra Lēmumu ⁽²⁾ ir iecēlusi pilntiesīgus locekļus un to aizstājējus Eiropas Dzīves un darba apstākļu uzlabošanas fonda Administratīvajā valdē uz laika posmu no 2007. gada 1. decembra līdz 2010. gada 30. novembrim, izņemot dažus locekļus un to aizstājējus, tostarp no Spānijas un Nīderlandes.
- (2) Eiropas Arodbiedrību konfederācija ir iesniegusi kandidatūru diviem amatiem, kas jāaizpilda,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

Vienīgais pants

Ar šo par Eiropas Dzīves un darba apstākļu uzlabošanas fonda valdes pilntiesīgiem locekļiem un to aizstājējiem uz laikposmu līdz 2010. gada 30. novembrim ieceļ šādas personas:

ARODBIEDRĪBU PĀRSTĀVJI

Valsts	Valdes locekļa aizstājējs
Nīderlande	Arie WOLTMEIJER kungs
Spānija	Janire DOMINGUEZ kundze

Luksemburgā, 2009. gada 9. oktobrī

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ OV L 139, 30.5.1975., 1. lpp.

⁽²⁾ OV C 282, 24.11.2007., 10. lpp.

KOMISIJA

Euro maiņas kurss ⁽¹⁾

2009. gada 12. oktobris

(2009/C 245/08)

1 euro =

Valūta	Maiņas kurss	Valūta	Maiņas kurss		
USD	ASV dolārs	1,4765	AUD	Austrālijas dolārs	1,6289
JPY	Japānas jena	132,99	CAD	Kanādas dolārs	1,5248
DKK	Dānijas krona	7,4442	HKD	Hongkongas dolārs	11,4432
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,93330	NZD	Jaunzēlandes dolārs	2,0106
SEK	Zviedrijas krona	10,2978	SGD	Singapūras dolārs	2,0633
CHF	Šveices franks	1,5175	KRW	Dienvietkorejas vona	1 727,25
ISK	Islandes krona		ZAR	Dienvietāfrikas rands	10,9490
NOK	Norvēģijas krona	8,3275	CNY	Ķīnas juaņa renminbi	10,0748
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	HRK	Horvātijas kuna	7,2552
CZK	Čehijas krona	25,821	IDR	Indonēzijas rūpija	14 012,10
EEK	Igaunijas krona	15,6466	MYR	Malaizijas ringits	5,0201
HUF	Ungārijas forints	269,45	PHP	Filipīnu peso	68,786
LTL	Lietuvas lits	3,4528	RUB	Krievijas rublis	43,5885
LVL	Latvijas lats	0,7093	THB	Taizemes bāts	49,219
PLN	Polijas zlots	4,2540	BRL	Brazīlijas reāls	2,5735
RON	Rumānijas leja	4,2860	MXN	Meksikas peso	19,4780
TRY	Turcijas lira	2,1595	INR	Indijas rūpija	68,6420

⁽¹⁾ Datu avots: atsaucies maiņas kursu publicējusi ECB.

V

(Atzinumi)

ADMINISTRATĪVAS PROCEDŪRAS

KOMISIJA

Uzaicinājums iesniegt priekšlikumus saistībā ar 2010. gada darba programmu “Cilvēki”, kura iekļauta EK Septītajā pamatprogrammā pētniecības, tehnoloģiju attīstības un demonstrējumu pasākumiem

(2009/C 245/09)

Ar šo uzaicina iesniegt priekšlikumus 2010. gada darba programmu “Cilvēki” kas iekļautas EK Septītajā pamat programmā pētniecības, tehnoloģiju attīstības un demonstrējumu pasākumiem (2007–2013).

Aicinām iesniegt priekšlikumus turpmāk minētajiem uzaicinājumiem. Uzaicinājumu termiņi un budžets ir minēti uzaicinājumu tekstos, kas ir publicēti *CORDIS* tīmekļa vietnē.

Īpašā programma “Cilvēki”

Uzaicinājuma nosaukums	Uzaicinājuma kods
Zinātnieku nakts	FP7-PEOPLE-2010-NIGHT

Šis uzaicinājums iesniegt priekšlikumus attiecas uz 2010. gada darba programmu, kas pieņemtas ar Komisijas 29.7.2009. Lēmumu C(2009) 5892.

Informācija par uzaicinājumu precīzu saturu, darba programmām un norādījumi kandidātiem, kā iesniegt priekšlikumus, ir pieejama *CORDIS* tīmekļa vietnē <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

KOMISIJA

VALSTS ATBALSTS – GRIEĶIJA

Valsts atbalsts C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 un ex N 169/08) – Ostas infrastruktūra – Publiskais finansējums, kas paredzēts Pirejas ostas infrastruktūrai un iekārtām

Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/C 245/10)

Ar 2009. gada 13. jūlija vēstuli, kas autentiskā valodā ir pievienota šim kopsavilkumam, Komisija informēja Grieķiju par lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz daļu no iepriekšminētajiem pasākumiem.

Komisija nolēma neiebilst pret dažiem citiem pasākumiem, kā aprakstīts vēstulē, kas pievienota šim kopsavilkumam.

Viena mēneša laikā pēc šā kopsavilkuma un tam pievienotās vēstules publicēšanas ieinteresētās personas var iesniegt savus apsvērumus par pasākumiem, attiecībā uz kuriem Komisija uzsāk procedūru, adresējot tās:

European Commission
Directorate-General for Transport and Energy
Directorate A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fakss +32 22964104

Šos apsvērumus darīs zināmus Grieķijai. Ieinteresētā persona, kas iesniedz apsvērumus, var rakstveidā pieprasīt, lai neatklāj tās identitāti, norādot šāda pieprasījuma iemeslus.

KOPSAVILKUMS

I. PROCEDŪRA

Grieķijas iestādes 2008. gada 25. februārī un 28. martā paziņoja Komisijai trīs pasākumus (lieta N 105/08, N 168/08 un N 169/08) par vairākām investīcijām Pirejas ostā.

Komisija nolēma uzsākt oficiālu izmeklēšanu saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu attiecībā uz vairākām investīcijām (skatīt turpmāk) un necelt iebildumus par diviem paziņotajiem investīciju pasākumiem. Pirmais no minētajiem investīciju pasākumiem attiecas uz pasažieru tilta būvniecību Pirejas ostas pasažieru daļā, un tā kopējās izmaksas ir EUR 2 626 717 (lieta N 105/08). Komisija konstatēja, ka attiecīgajā publiskajā finansējumā nav valsts atbalsta elementu. Otrais no minētajiem investīciju pasākumiem attiecas uz divu nelielu moliņu būvniecību Pirejas ostas pasažieru daļā, un tā kopējās izmaksas ir EUR 2 467 800 (lieta N 105/08). Attiecībā uz šo pasākumu

Komisija konstatēja, ka attiecīgais publiskais finansējums ietver valsts atbalsta elementus un tas ir saderīgs ar kopējo tirgu.

II. TO PASĀKUMU APRAKSTS, ATTIECĪBĀ UZ KURIEM KOMISIJA UZSĀKUSI PROCEDŪRU

Grieķijas iestādes plāno pilnībā no valsts līdzekļiem finansēt moliņa būvniecību Pirejas ostas konteineru termināļa I pietātnē un iekārtu iegādi minētajam moliņam, kuru kopējās izmaksas ir EUR 35 000 000 (lieta N 168/08). No šā pasākuma labumu gūs tikai *Piraeus Port Authority S.A.* (turpmāk "PPA"), kas izmantos šo infrastruktūru.

Turklāt Grieķijas iestādes plāno arī pilnībā segt izmaksas par iekraušanas un izkraušanas iekārtu iegādi Pirejas ostas konteineru termināļa daļā, kuru kopējās izmaksas ir EUR 17 813 000 (lieta N 169/08). Daļa šo iekārtu ir "PPA" rīcībā, un daļa ir ostas infrastruktūrā, kas ir koncesijas turētāja rīcībā, pamatojoties uz

Eiropas līmeņa atvērtu un pārskatāmu publisko konkursu. Saskaņā ar koncesijas nolīguma nosacījumiem koncesijas turētājam ir pienākums modernizēt II pietātni un uzbūvēt jaunu III pietātni, kā arī sniegt ostas pakalpojumus konteineru terminālī. Attiecībā uz minēto pakalpojumu sniegšanu koncesijas turētājs konkurēs ar "PPA".

III. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS

Valsts atbalsta esamība

Komisija sākotnēji uzskata, ka valsts intervence muliņa būvniecībai I pietātnē (lieta N 168/08), kā arī visu iekārtu iegādei (abas lietas N 168/08 un N 169/08) nav valsts atbalsts galalietotāju līmenī, jo infrastruktūra un iekārtas būs pieejamas visiem lietotājiem atklāti un bez diskriminācijas.

Komisija uzskata, ka valsts finansējums iekārtām, kas ir koncesijas turētāja rīcībā, arī nav valsts atbalsts koncesijas turētāja līmenī, jo tas maksā tirgus cenu par iekārtu izmantošanu, pamatojoties uz atvērtu publisko konkursu.

Tomēr Komisija sākotnēji uzskata, ka valsts finansējums muliņam un visām iekārtām ir valsts atbalsts, kur ieguvējs ir "PPA", jo tādējādi tiek segtas "PPA" izmaksas par investīcijām Pirejas ostas infrastruktūrā, kuras parasti būtu jāsedz pašam uzņēmumam.

Atbalsta saderība

Valsts atbalsts "PPA" ir novērtēts saskaņā ar EK līguma 86. panta 2. punktu un 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Komisija sākotnēji uzskata, ka paziņotos projektus nevar uzskatīt par atbilstīgiem EK līguma 86. panta 2. punktam, jo, tā kā nav likumīgi un pienācīgi definēts pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, nav atbilstoša pilnvarojuma un garantijas, ka izmaksātā kompensācija ir proporcionāla īstenojamajam mērķim.

Attiecībā uz EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunkta piemērošanu Komisija uzskata, ka visi pārbaudāmie projekti ir saskaņā ar Kopienas transporta politikas mērķiem. Tomēr ir jāizvērtē, vai investīcijas var veikt ar mazāku valsts finansējumu vai vispār bez šāda finansējuma. Atsevišķi ir jāizvērtē dažādie infrastruktūras veidi, kas iekļauti investīciju projektos. Tāpēc Komisija pieprasa Grieķijas iestādēm iesniegt sīki izklāstītu investīciju izmaksu un valsts intervences sadalījumu, jo īpaši par muliņu, ko būs I pietātnē, un virsbūves elementiem, ko paredzēts uzstādīt I pietātnē.

Komisija norāda, ka konteineru termināļa I pietātnes muliņš ir infrastruktūras veids, kurā parasti vajadzīgas būtiskas kapitāla investīcijas, un šādas investīcijas infrastruktūrā parasti netiek veiktas tikai uz komerciāliem pamatiem. Tāpēc, iespējams, būs vajadzīga valsts intervence.

Toties Komisija uzskata, ka aprikojums, ko paredzēts uzstādīt I pietātnē, un iekārtas, kas būs "PPA" rīcībā un koncesijas turētāja rīcībā, ietilpst tā dēvētajos virsbūves elementos, ko parasti sedz no privātā finansējuma, pamatojoties tikai uz komercizdevīgumu. Līdz ar to Komisija apšauba, vai šāds valsts finansējums ir vajadzīgs un vai "PPA" nevarētu rast finansējumu šādam aprikojumam no pašu resursiem. Turklāt, tā kā Komisijai līdz šim nav pieredzes attiecībā uz valsts finansējumu virsbūvēm tik lielās un konkurētspējīgās ostās, tā vēlētos saņemt ieinteresēto personu viedokli šinī jautājumā.

Fakts, ka valsts pilnībā segs izmaksas par infrastruktūras elementiem, izraisa šaubas par to, vai attiecīgā valsts intervence ir proporcionāla un ierobežota līdz vajadzīgajam minimumam.

Attiecībā uz iekšējo un ārējo ostas konkurenci Komisija sākotnēji uzskata, ka valsts intervence pārbaudāmajos projektos būtiski neietekmēs konkurenci starp "PPA" un koncesijas turētāju, jo koncesijas turētājs ir iesniedzis savu piedāvājumu atklātajam konkursam, jau ņemot vērā "PPA" konkurētspēju pēc paziņoto investīciju projektu īstenošanas.

Tomēr Komisijai ir šaubas, vai valsts finansējums infrastruktūrai, ko izmantos "PPA", nekaitē konkurencei starp ostām un vai tas neietekmēs tirdzniecību starp dalībvalstīm tik lielā mērā, ka tas būs pretēji kopējām interesēm. Jo īpaši stipras šaubas ir attiecībā uz iekārtu iegādi (virsbūves elementi), jo šādu infrastruktūras veidu parasti finansē paši ostu operatori.

VĒSTULES TEKSTS

“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⁾ Στοιχείο 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 αντανakλούν 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:

— 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.

⁽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.

- **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. N 105/08)

(35) Στην υπόθεση αριθ. N 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 λιμένας, 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 ημιαυτοκίνητα 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 ανεγκυστήρες 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 πορθημίων, 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 αξιολογός — 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 χρησιμοποιεί 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 επιβαρύνσης 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 ημικινητούμενα 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 παραχωρησιούχο (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 επακριβώς 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 επιχείρηση 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 προβλήτα 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 προβλήτας 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 προβλήτα 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 προβλήτα 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 Ελευσίνας — 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 αναγνωριστεί 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 υπεραντιστάθμιση 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⁾ Κοινοποιηθεί μαζί με την κατασκευή του προβλήτα στον προβλήτα I στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 168/08.

⁽⁶⁸⁾ Κοινοποιηθεί 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 Κωνσταντίας 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.

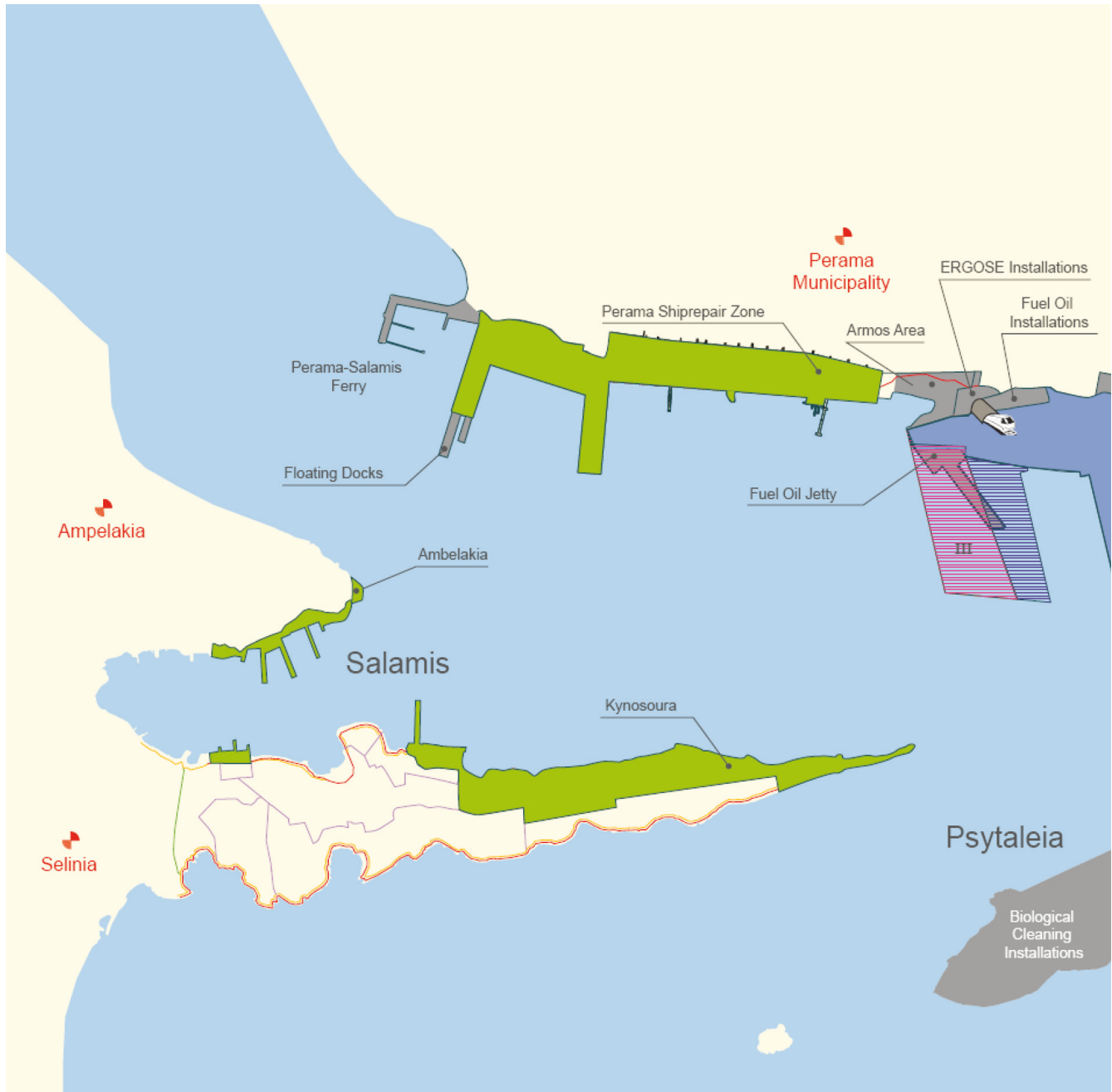
Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, την απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/2008) καθώς και την απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) 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.

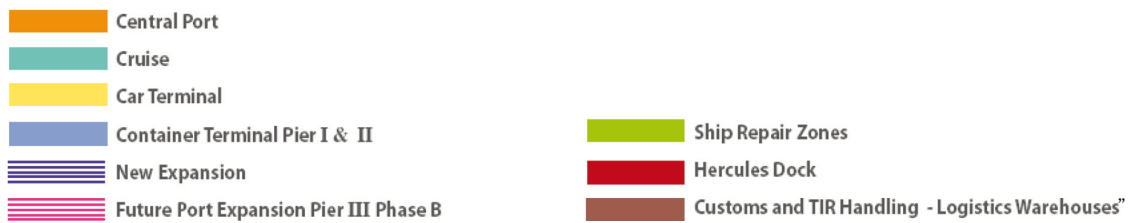
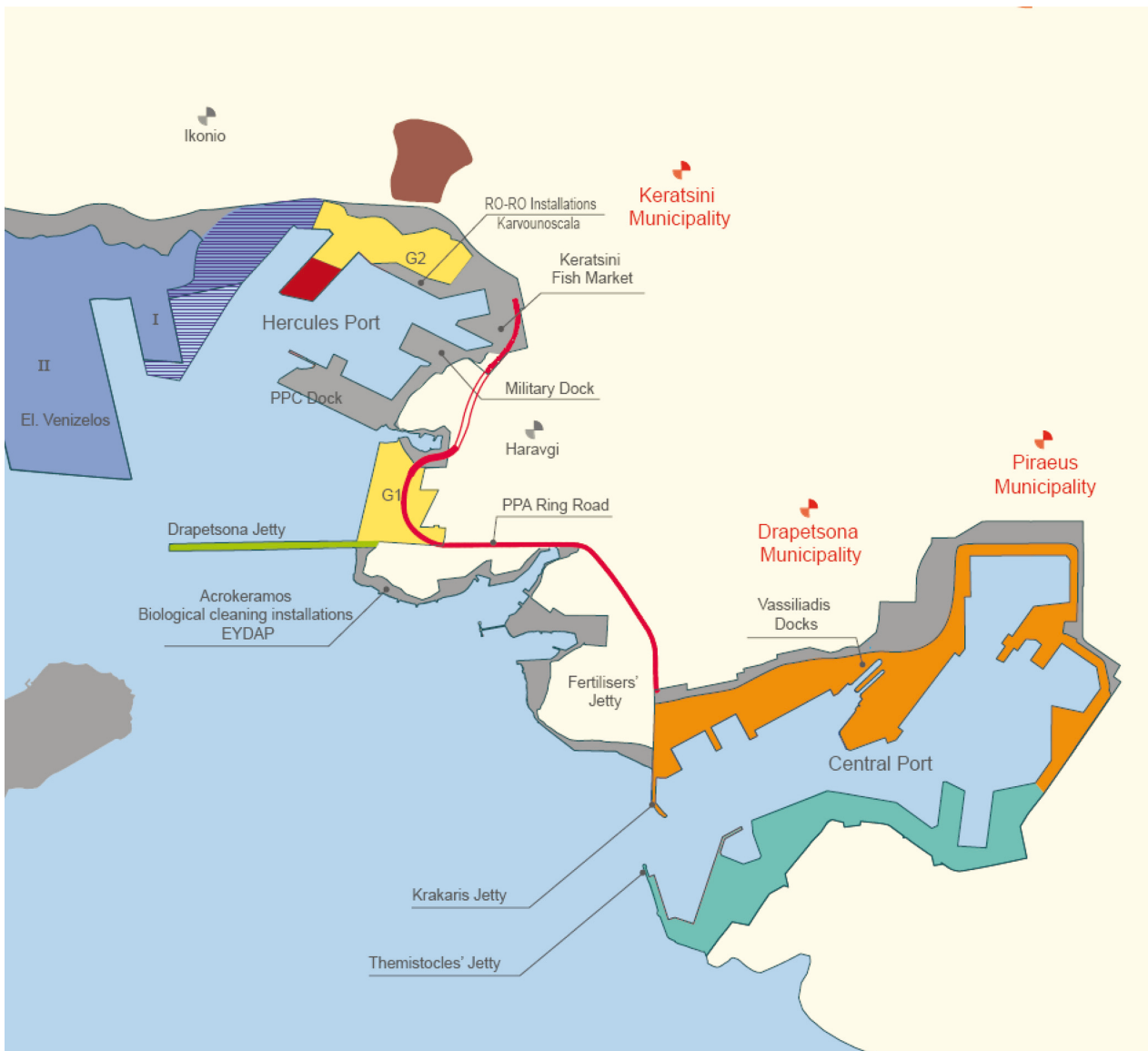
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να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



Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju**(Lieta COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)****Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2009/C 245/11)

1. Komisija 2009. gada 2. oktobrī saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju, ievērojot Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 ⁽¹⁾ 4. pantu, kuras rezultātā uzņēmumi *Volkswagen Financial Services AG*, Vācija, kas pieder *VW Group*, un *MoellerGruppen AS*, Norvēģija, ko kontrolē *Moeller* ģimenes locekļi, minētās Padomes Regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē iegūst kopīgu kontroli pār uzņēmumu *Newco BilFinans AS*, Norvēģija, iegādājoties akcijas jaunizveidotajā sabiedrībā, kas veido kopuzņēmumu.
2. Attiecīgie uzņēmumi veic šādu uzņēmējdarbību:
 - *Volkswagen Financial Services AG*: finanšu pakalpojumu sniegšana galvenokārt saistībā ar automašīnu/komerciālo transportlīdzekļu izplatīšanu un finansēšanu,
 - *MoellerGruppen AS*: VG grupas transportlīdzekļu, tostarp *Volkswagen*, *Audi* un *Skoda*, pārdošana, apkope, remonts un aizdevumu izsniegšana un līzings, kā arī *Seat* markas automašīnu remonts. *MoellerGruppen AS* papildus darbojas nekustamo īpašumu attīstības un citu ieguldījumu jomā,
 - *Newco BilFinans AS*: sniegs finanšu pakalpojumus, kas saistīti ar automašīnu līzingu un aizņēmuma finansējumu, privātpersonām un uzņēmumiem Norvēģijā.
3. Iepriekšējā pārbaudē Komisija konstatē, ka uz paziņoto darījumu, iespējams, attiecas Regulas (EK) Nr. 139/2004 darbības joma. Tomēr galīgais lēmums šajā jautājumā netiek pieņemts. Ievērojot Komisijas paziņojumu par vienkāršotu procedūru noteiktu koncentrācijas procesu izskatīšanai saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ⁽²⁾, jānorāda, ka šī lieta ir nododama izskatīšanai atbilstoši paziņojumā paredzētajai procedūrai.
4. Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai savus iespējamus novērojumus par ierosināto darbību.

Novērojumiem jānonāk Komisijā ne vēlāk kā 10 dienas pēc šīs publikācijas datuma. Novērojumus Komisijai var nosūtīt pa faksu (+32 22964301 vai 22967244) vai pa pastu ar atsaucē numuru COMP/M.5620 – *Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV* uz šādu adresi:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ OV C 56, 5.3.2005., 32. lpp.

V Atzinumi

ADMINISTRATĪVAS PROCEDŪRAS

Komisija

2009/C 245/09	Uzaicinājums iesniegt priekšlikumus saistībā ar 2010. gada darba programmu "Cilvēki", kura iekļauta EK Septītajā pamatprogrammā pētniecības, tehnoloģiju attīstības un demonstrējumu pasākumiem	20
---------------	--	----

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Komisija

2009/C 245/10	Valsts Atbalsts – Grieķija – Valsts atbalsts C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 un ex N 169/08) – Ostas infrastruktūra – Publiskais finansējums, kas paredzēts Pirejas ostas infrastruktūrai un iekārtām – Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu ⁽¹⁾	21
2009/C 245/11	Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju (Lieta COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV) – Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru ⁽¹⁾	41



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

